

## Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### PROTOKOLL

---

Thema:	<b>20. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2</b>
Datum und Uhrzeit:	24.06.2020, 15:30-17:30 Uhr
Ort:	FH Kufstein, Gemeinde Kufstein
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Alois Holzmaier (Oberaudorf) Max Resch (Oberaudorf) Katharina Kern (Oberaudorf) Bernhard Wenger (Oberaudorf) Hajo Gruber (Kiefersfelden) Christian König (Kiefersfelden) Andreas Wehner (Kiefersfelden) Stefan Hirnböck (Neues Mitglied aus Oberaudorf) 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 Kufstein für die Gastfreundschaft in der Fachhochschule. Die Moderation stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor.

Stefan Hirnböck folgt Frau Keudell als Vertreter der Gemeinde Oberaudorf nach. Der Beschluss des Gemeinderates ist in der kommenden Woche vorgesehen. Seine Anwesenheit wird von allen Forenmitgliedern akzeptiert.

## 2. Rückmeldung zum Protokoll der 19. Sitzung

Zum Protokoll der 19. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite [www.brenner-nordzulauf.eu](http://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.

### 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.

### Diskussion

*Wann wird die Strecke fertig sein?*

- Die Projektleitung antwortet, dass die Inbetriebnahme des Nordzulaufs im Jahr 2040 geplant ist.

*Bezieht sich das Jahr 2040 auf die Gesamtstrecke?*

- Die Projektleitung erklärt, dass für GPR und EPR mit einer Inbetriebnahme von 2038 zu rechnen ist und die Vollinbetriebnahme mit den Abschnitten Richtung München 2040 erfolgen wird.

## **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**

*Bis Ende des Jahres werden nun alle fünf Trassen auf Raumverträglichkeit geprüft. Wird die Vorzugstrasse, die in die Planfeststellung kommt, dann heuer noch bekannt gegeben?*

- Die Projektleitung erklärt, dass bis Ende November die landesplanerische Stellungnahme erwartet wird, wo jede Trasse seitens der Regierung von Oberbayern (ROB) einzeln bewertet wird. Es gibt dann dazu drei mögliche Stellungnahmen: Die Varianten können raumverträglich sein, ohne weitere Auflagen und Hinweise. Die Varianten können aber auch raumverträglich sein unter der Berücksichtigung von Maßgaben (Regelfall). Der dritte Fall wäre, dass eine Trasse ausscheidet, weil sie seitens der ROB als nicht raumverträglich beurteilt wird. Wir gehen davon aus, dass alle fünf Trassen mit Maßgaben raumverträglich sein werden.

*Prüft die Regierung mit dem ROV die Bahn, ob die Planungen juristisch valide sind?*

- Die Projektleitung antwortet, dass im ROV die überörtliche Raumverträglichkeit geprüft wird, nicht die mögliche Betroffenheit einzelner Flurstücke. Im Anschluss an das ROV soll das Trassenauswahlverfahren dann eine Vorzugstrasse herausarbeiten. Die Ergebnisse vom ROV sollen in das Trassenauswahlverfahren einfließen, mit dem Ergebnis, dass in der ersten Jahreshälfte 2021 die Vorzugstrasse vorgestellt werden

kann. Diese Vorzugstrasse wird dann detailliert ausgeplant. Dies bildet den faktischen Abschluss der Vorprojektphase. Dieses Ergebnis bringt die DB in den Bundestag ein, wo über das weitere Vorgehen eine Beschlussfassung erfolgen muss. Dieser Schritt ist entscheidend für die weitere Realisierung. Danach kommen die Genehmigungsplanverfahren. Der Diskussionsprozess über die Ausgestaltung der Trasse wird mit der Trassenauswahl nicht fertig sein, aber immer fokussierter auf lokale Fragestellungen abzielen. Gemeindespezifische Lösungen rücken dann immer mehr in den Vordergrund.

#### 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.

*Ein Forenmitglied fragt, ob die Kreuzung mit der BAB oberhalb oder unterhalb erfolgt?*

- Der Planer antwortet, dass man sich beides anschauen muss. Per se ist beides möglich. Es gilt im Zuge des Trassenauswahlverfahrens zu prüfen, welche Möglichkeiten es gibt.

##### **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 Forenteilnehmer möchte wissen, was hier technisch machbar heißt? Kann man sich darunter eine Einhausung vorstellen?*

- Der Planer antwortet, dass direkte Betroffenheiten nicht betrachtet werden. Technisch machbar heißt, es liegt kein Ausschlusskriterium vor.

*Welcher Abstand muss mindestens bei Gebäuden eingehalten werden?*

- Der Planer antwortet, dass eine Vorbeiführung zumutbar nahe möglich sein muss. Beispielsweise könnte eine Stützwandlösung vorgesehen werden.
- Die Projektleitung ergänzt, dass es keinen der Bahn rechtlich bekannten Mindestabstand zu einem Gebäude gibt.

*Wie kann eine unterirdische Querung der Autobahn bei Seeton funktionieren? Bräuchte man hier nicht eine schwimmende Wanne und ist dies somit kein Ausschlusskriterium?*

- Der Planer antwortet, dass das auch das Fazit der Planungen ist. Eine Unterquerung drängt sich nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt.

### **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).

*Ein Forenmitglied schließt daraus, dass eine nördliche Verlagerung der Verknüpfungsstelle wenig bringen würde. Weiter in den Wald hinauf kann die Verknüpfungsstelle nicht verschoben werden? Haben Sie vom neuen Trassenvorschlag der BI 2040 gehört, die Verknüpfungsstelle in den Berg hinein zu verschieben?*

- Die Projektleitung antwortet, dass Vertreter der BI 2040 und der Bürgermeister von Oberaudorf diese Idee mit der Regierung von Oberbayern (ROB) besprochen haben und auch ein Vertreter der DB-Projektleitung bei dem Gespräch dabei war. Verbal ist der Vorschlag der Projektleitung somit bekannt, es wurden jedoch noch keine Unterlagen bei der ROB eingebracht. Eine Bewertung ist von daher aufgrund fehlender Unterlagen noch nicht möglich. Der generelle Vorschlag vom Bau einer Verknüpfungsstelle im Tunnel wurde zwischen Juni 2018 und Juli 2019 seitens der Bahn bereits qualitativ geprüft und negativ bewertet. Damals kam man zum Schluss, dass es keine Lösung ist, die seitens der Bahn weiterverfolgt wird. Dagegen sprechen vor allem das Begegnungsverbot bei Mischverkehr im Tunnel und die Anforderungen an das Rettungs- und Sicherheitskonzept im Tunnel. Personen- und Güterzüge dürfen sich nicht im Tunnel begegnen. In Deutschland gilt der Standard eines Zwei-Röhrensystems mit Querverbindungen zwischen den Röhren mind. alle 500 Meter. Seitens der DB ist der „Nachweis gleicher Sicherheit“ bei einer Verknüpfungsstelle im Tunnel bisher nicht vorstellbar. Es handelt sich beim Begegnungsverbot im Mischverkehr um einen Verbotstatbestand, der betrieblich sichergestellt werden muss. Auch bei bereits errichteten Tunnel musste dies nachträglich mittels betrieblicher Regelung umgesetzt werden. Noch viel unwahrscheinlicher sind Ausnahmeregelungen dazu bei neu zu bauenden Tunnel.

*Gilt diese Regel nur für Deutschland?*

- Die Projektleitung bestätigt die Aussage.

*Wird der Vorschlag der BI von Bahn also nicht aufgegriffen?*

- Der Projektleiter antwortet, dass der Bahn angekündigt wurde, dass dieses Anliegen formal eingereicht wird und dann wird die Bahn sich natürlich mit dem Vorschlag beschäftigen.

*Wird der Vorschlag der BI berücksichtigt, wenn ein Lösungsvorschlag eingebracht wird?*

- Die Projektleitung antwortet, dass die Bahn sich dann jedenfalls damit auseinandersetzen wird.

*Wird auch die Finanzierung eine Rolle spielen?*

- Die Projektleitung erläutert, dass es primär um technische und sicherheitsrelevante Aspekte geht. Im Rahmen der Trassenauswahl werden auch die Kosten eine bedeutendere Rolle einnehmen.

*Ist das Gesetz neu, welches besagt, dass sich Güter- und Personenzug im Tunnel nicht treffen dürfen?*

- Die Projektleitung antwortet, dass dieses Gesetz nicht neu ist, diese Regelung gäbe es schon mehrere Jahre.

*Ein Forenmitglied merkt an, dass es schade ist, dass bei einem EU-Projekt länderspezifisch unterschiedliche Regelungen zum Tragen kommen.*

### Diskussion zur Variante Violet:

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 man geländegleich sein muss und es keine Alternativen gibt?*

- Der Planer antwortet, dass sich geometrisch eine gewisse Tieflage ergibt und das Grundwasser oberflächennah ansteht. Die gesamte Strecke vom Tunnelportal im Süden bis zum Tunnelportal im Norden müsste als Wanne ausgebildet werden. Die Folge könnten Auftriebsprobleme und die erwähnten Probleme der Zugänglichkeit sein. All diese Zusammenhänge ergeben ein Genehmigungs- und Realisierungsrisiko.

*Kann die Wanne aufgrund des betonierten Trogs durch das Grundwasser aufschwimmen? Gibt es eine technische Lösung dafür?*

- Der Planer stimmt zu, dass dies problematisch bis hin zu nicht machbar werden kann. Eine statische Prüfung in späteren Planungsphasen kann hierzu eine klare Antwort liefern. Entweder muss viel Gewicht auf den Trog, z.B. durch eine dicke Bodenplatte, oder es braucht eine Verankerung nach unten.
- Die Projektleitung ergänzt, dass auch eine Kombination aus Eigengewicht und Anker denkbar ist. Auch einzelne Teilbereiche können aufschwimmen. Es müsste genau geprüft werden, ob es für diese Problematik eine Lösung gibt.

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 diese Trasse ausgeschieden ist. Sofern die Vorzugstrasse eine Innquerung in diesem Bereich erfordert, wird eine Innunterquerung in den weiteren Planungsphasen untersucht. Hierfür werden zur Beurteilung einer bergmännischen Bauweise weitere Baugrunderkundungen durchgeführt.

Die Projektleitung ergänzt, dass die Inn-Bohrungen für den Zeitraum Anfang bis Ende April vorgesehen waren, jedoch aufgrund einer Risikoabwägung rund um COVID-19 nicht durchgeführt werden konnten. Die Konsequenz ist nun, dass diese Baugrunderkenntnisse

nicht in das TAV einfließen können und bewertet werden. Sollte eine Trasse als Vorzugstrasse herauskommen, die eine Innquerung zur Folge hat, wird in der Vorplanung diese weitere Erkundung zur lokalen Variantenbetrachtung durchgeführt.

## Diskussion

*Ein Forenmitglied äußert eine Frage zu den Konfliktbereichen. Es fehlen Planungsparameter. Was ist mit dem dadurch bedingten Eingriff ins Landschaftsbild, dem Lärmschutz und dem Artenschutz? Warum zielen die Risikobeurteilungen nur auf technische Gegebenheiten ab? Natürlich wollen wir eine Innunterquerung. Ein 13 Meter hoher Damm würde die Landschaft für die Nachwelt vollkommen zerstören. Die Innüberquerung sollte mit einem roten Stopp-Schild als nicht lösbarer Konflikt eingestuft werden.*

- Der Planer antwortet, dass Untervarianten nicht weiter zu verfolgen sind, wenn erhebliche Genehmigungsrisiken vorliegen. Eine Überquerung mag eine schlechte Bewertung beim Landschaftsbild ergeben, aber eine solche wird eine Genehmigung nicht ausschließen.
- Die Projektleitung ergänzt, dass hier nur die Genehmigungsfähigkeit relevant ist und es darum geht Ausschlusskriterien zu finden.

*Ein Forenmitglied merkt an, dass die Menschen in diesem Gemeindeforum sitzen, um eine verträgliche Lösung zu bekommen. Diese muss für die Region und die Gemeinden verträglich sein. Eine Überquerung des Inns ist für die Region völlig unverträglich. Einerseits gäbe es eine erhöhte Beeinflussung während der Bauzeit und zweitens würde das Landschaftsbild des Inntal auf ewige Zeiten ruiniert. Deshalb nehme man sich die Zeit für dieses Forum. Das Fazit lautet, dass beide Varianten, also sowohl die Über- als auch die Unterquerung des Inns, im Trassenauswahlverfahren geprüft werden sollen.*

*Ein anderes Forenmitglied ergänzt, dass er sich technische Lösungen erwarte und nicht technische Beglückungen, warum etwas nicht funktioniert. Beispielsweise bei der Variante Violett steht nirgends, dass die Innquerung nicht 100 Meter weiter nördlich oder südlich passieren kann. Warum wird der Inn an der breitesten Stelle gequert?*

- Die Planer führt aus, dass dieses Problem eventuell mit einer bergmännischen Bauweise zielführend gelöst werden könnte, derzeit aber die Daten dafür fehlen.

*Ein Forenmitglied glaub nicht daran. Wäre es nicht besser, dass die gelbe Variante kommt?*

- Die Projektleitung formuliert, dass dies, so wie bei allen anderen noch zur Diskussion stehenden Trassen, das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens sein kann. Wenn die Genehmigungsfähigkeit so kritisch eingeschätzt wird, dann ist dies höher zu werten als eine Beeinträchtigung des Landschaftsbilds. Alle anderen Themen sind auch relevant, aber die Planer können keine Lösung verfolgen, welche im Vergleich zu anderen ein deutlich höheres und ggf. nicht beherrschbares Genehmigungsrisiko birgt. Gerade weil die bergmännische Bauweise zum derzeitigen Zeitpunkt nicht final beurteilt werden kann, muss die Prüfung im Zuge der Vorplanung nochmals vorgenommen werden.

*Ein Forenmitglied besteht darauf, dass im Trassenauswahlverfahren beide Varianten verfolgt und in Folge auch bewertet werden. Sowohl die Variante der Innüberquerung, als auch die Variante der Innunterquerung. Eine schlechtere Bewertung dieser Trasse – die gewünschte Trasse in der Region – durch die Überquerung würde er nicht akzeptieren.*

Die Moderation fasst zusammen, dass es den Forenmitgliedern darum geht, eine Sicherheit zu haben, dass die Unterquerung im Planungsprozess weiter behandelt wird. Die Reduktion auf die Innüberquerung im Trassenauswahlverfahren gibt diese Sicherheit offenbar nicht.

*Bewertet die ROB auch, ob Bauwerke raumverträglich sind? Werden beispielsweise die Auswirkungen auf den Tourismus geprüft?*

- Die Projektleitung antwortet, dass die ROB die einzelnen Trassen auf ihre Raumverträglichkeit hin prüft.

*Sie haben immer gesagt, dass ein Tunnel gestrichelt dargestellt ist. Also kann ich davon ausgehen, dass die Trasse oberirdisch ist, ansonsten hätte man das ja nicht prüfen müssen, wenn es schon gestrichelt gewesen wäre?*

- Die Projektleitung antwortet, dass zur Beurteilung einer Innunterquerung in bergmännischer Bauweise noch weitere Baugrunderkenntnisse notwendig sind.

*Ein Forenmitglied fragt sich, wozu man am Beginn Spielregeln und Kriterien entwickelt hat, wenn nun die Unterquerung im Trassenauswahlverfahren nicht weiter verfolgt wird? Was ist mit der Systematik, die wir jahrelang erarbeitet haben? Im Kriterienkatalog spielt das doch eine Rolle?*

- Die Projektleitung erläutert, dass der Kriterienkatalog nach allen vereinbarten Themen abgehandelt wird. Das Landschaftsbild ist eines der Kriterien. Ziel ist es, eine durchgängige Trasse in den Relativvergleich zu bringen um die Vorzugstrasse herauszuarbeiten. Die Projektleitung gehe nicht davon aus, dass die Über- oder Unterquerung entscheidend dafür sein wird, ob diese Trasse in der fachlichen Gesamtbewertung die Vorzugstrasse wird oder nicht. Die Überquerung ist aus Sicht der Bahn raumverträglich und genehmigungsfähig.

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.

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 Schafteuau-Radfeld der Link von der Visualisierung der aktualisierten und eingereichten UVE-Planung zur Verfügung gestellt:

<https://youtu.be/M9yBsBziEeA>

## 5. Abschluss und Termine

Die Moderation zeigt die Termine für die nächste Forenrunde (Folie 59) und ergänzt, dass in einem Forum die Überlegung eingebracht wurde, ob es sinnvoller wäre den Novembertermin in den Dezember zu verschieben, um Ergebnisse vom ROV diskutieren zu können. Es wird vereinbart, dass diese Möglichkeit in der Septemberrunde entschieden wird. Des Weiteren wird die Frage gestellt, ob eine Gemeinde ihre Räumlichkeiten zur Verfügung stellen kann, woraufhin Alois Holzmaier und Max Resch den Kursaal in Oberaudorf vorschlagen.

Anschließend leitet die Moderation zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Einige Mitglieder betonen, dass der Blick in die Planungswerkstatt interessant und spannend ist. Für ein Forenmitglied hat sich noch nicht ganz erschlossen, wie ernst die Beteiligung genommen wird oder ob es nur informellen Charakter besitzt, woraufhin die Moderation die Möglichkeit für ein gemeinsames Gespräch für weitere Erläuterungen anbietet. Die Stimmung reicht von immerhin reden wir miteinander, bis hin zu Enttäuschung, dass manche „Vögel“ mehr Rechte als Menschen eingeräumt bekommen. Ein Forenmitglied äußert, nur hier zu sein, um die Überquerung des Inns verhindern zu können. Einige Forenmitglieder sind gespannt auf die Ergebnisse vom ROV.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion.

---

Zusammengestellt am 24.06.2020

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

## Anlagen:

- Präsentation GF Süd 2 vom 24.06.2020
- 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 SÜD 2

24. JUNI 2020, KUFSTEIN

## 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

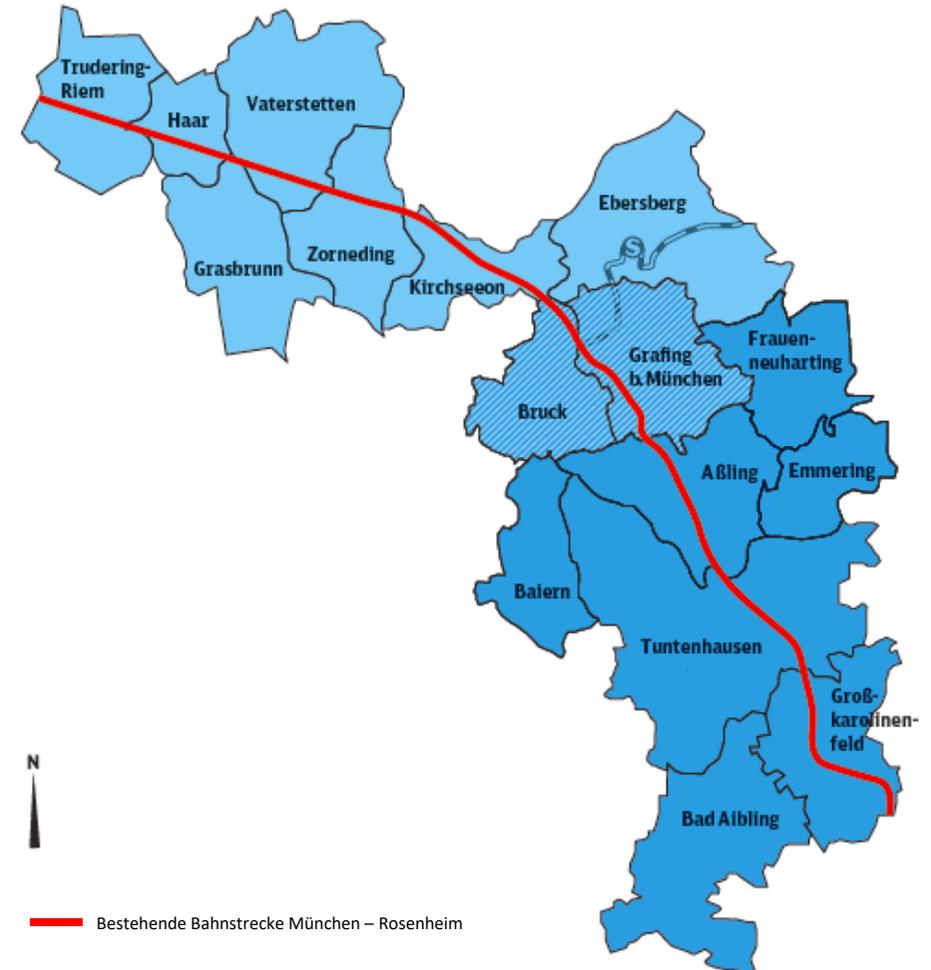
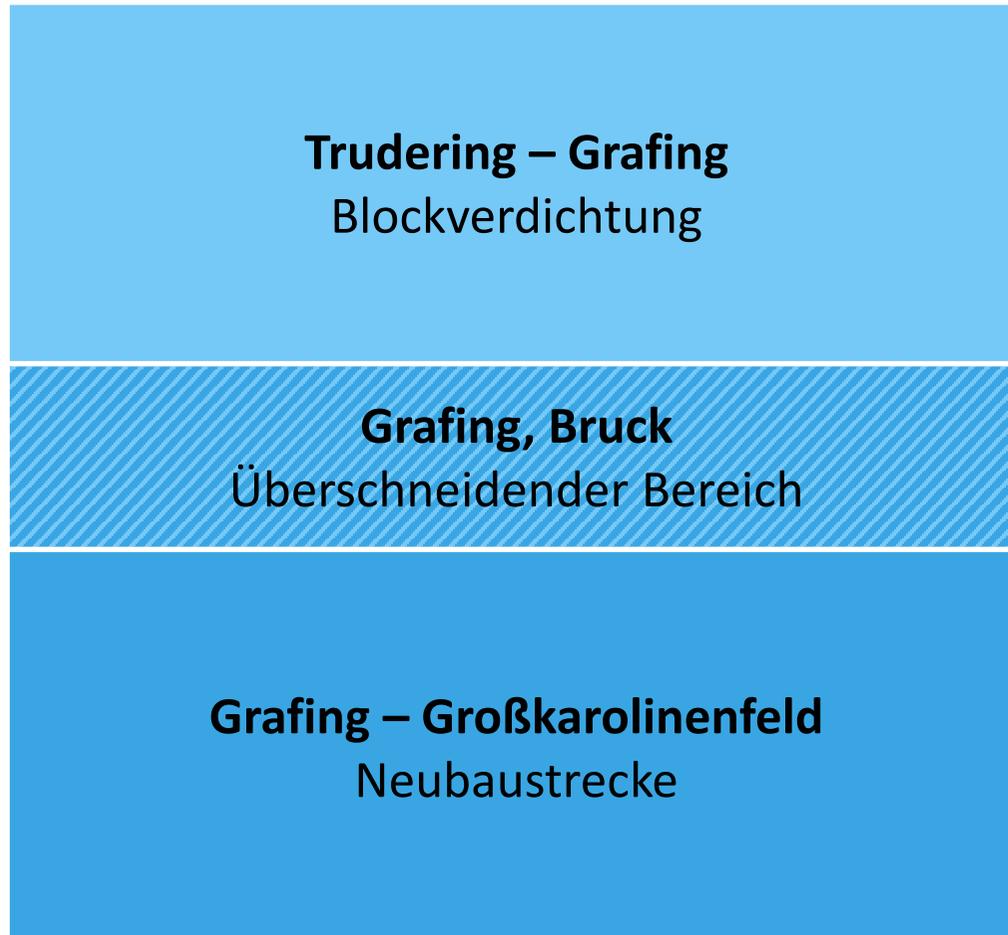
seit 1997 im Eisenbahninfrastrukturbau tätig u.a. NBS Köln-Rhein/Main, ABS Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS Nord), Berlin Nord-Süd-Verbindung, Kundl-Radfeld-Baumkirchen, Brennerbasistunnel Einfahrt Bahnhof Innsbruck

**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



Bestehende Bahnstrecke München – Rosenheim

# 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](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  12

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

Präsentationsfolien Gemeindeforum Mai 2019

## Trassenvorschläge aus der Region

### Berücksichtigung in der weiteren Planung

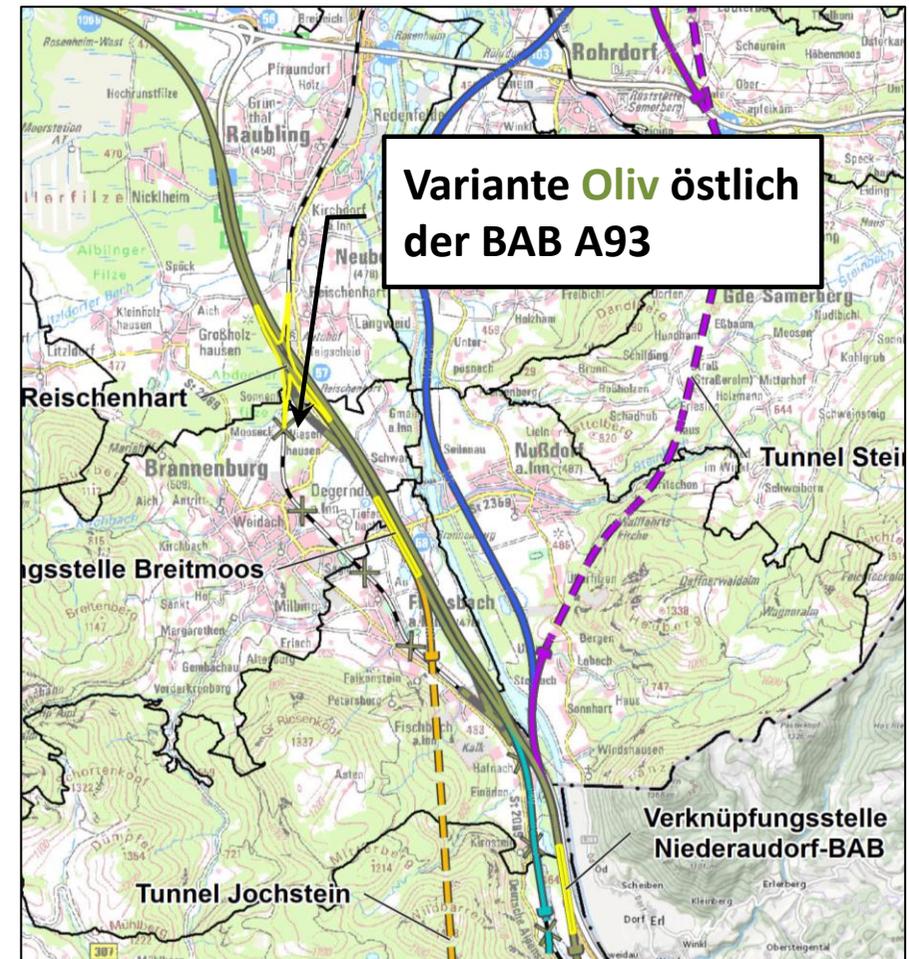
Die verbliebenen 15 Vorschläge, z.B. zusätzliche Tunnelabschnitte, Einhausung eines Streckenabschnittes oder Lageanpassungen werden nun wie folgt berücksichtigt:

- 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

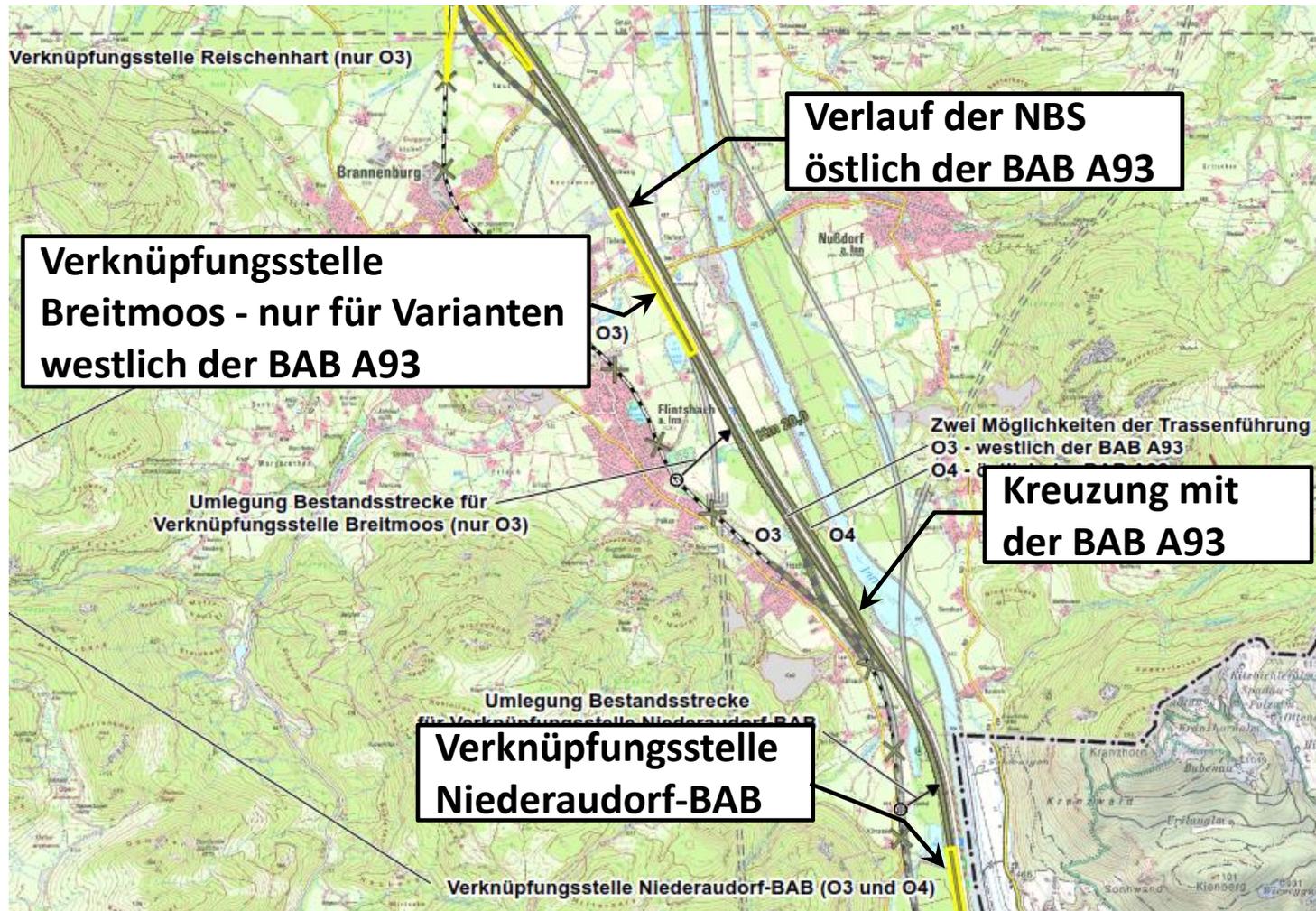
### Variante **Oliv** östlich der BAB A93 (Vorschlag Nr. 27, 68)

- 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.



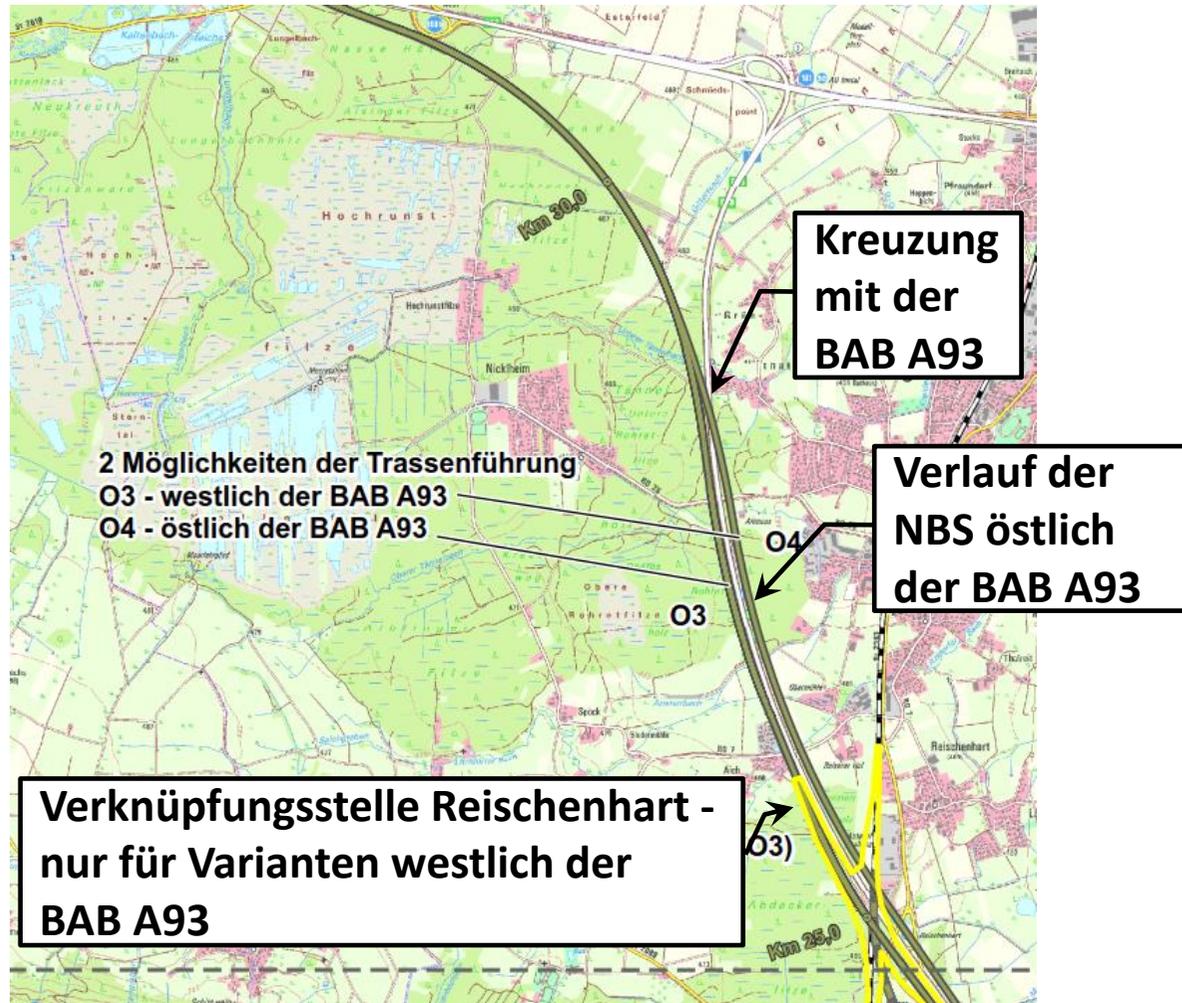
# Trassenvorschläge aus der Region

## 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)

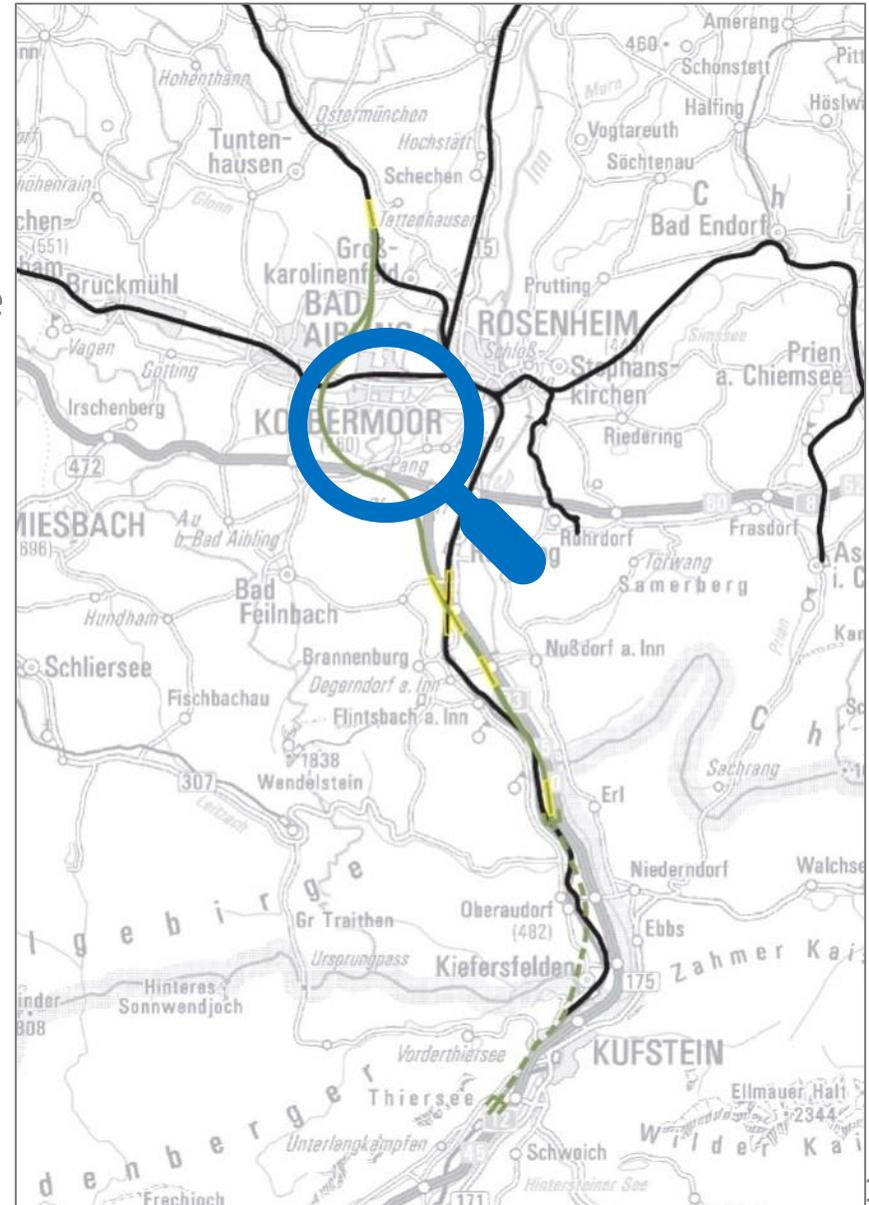
- Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** : NBS unterquert BAB A 8
- Variante **Violett**: NBS überquert den Inn bei Fischbach
- Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn bei Fischbach
- Varianten **Blau/Violett**: NBS unterquert den Inn bei Langenpfunzen in Richtung Großkarolinenfeld

## Blick in die Planungswerkstatt

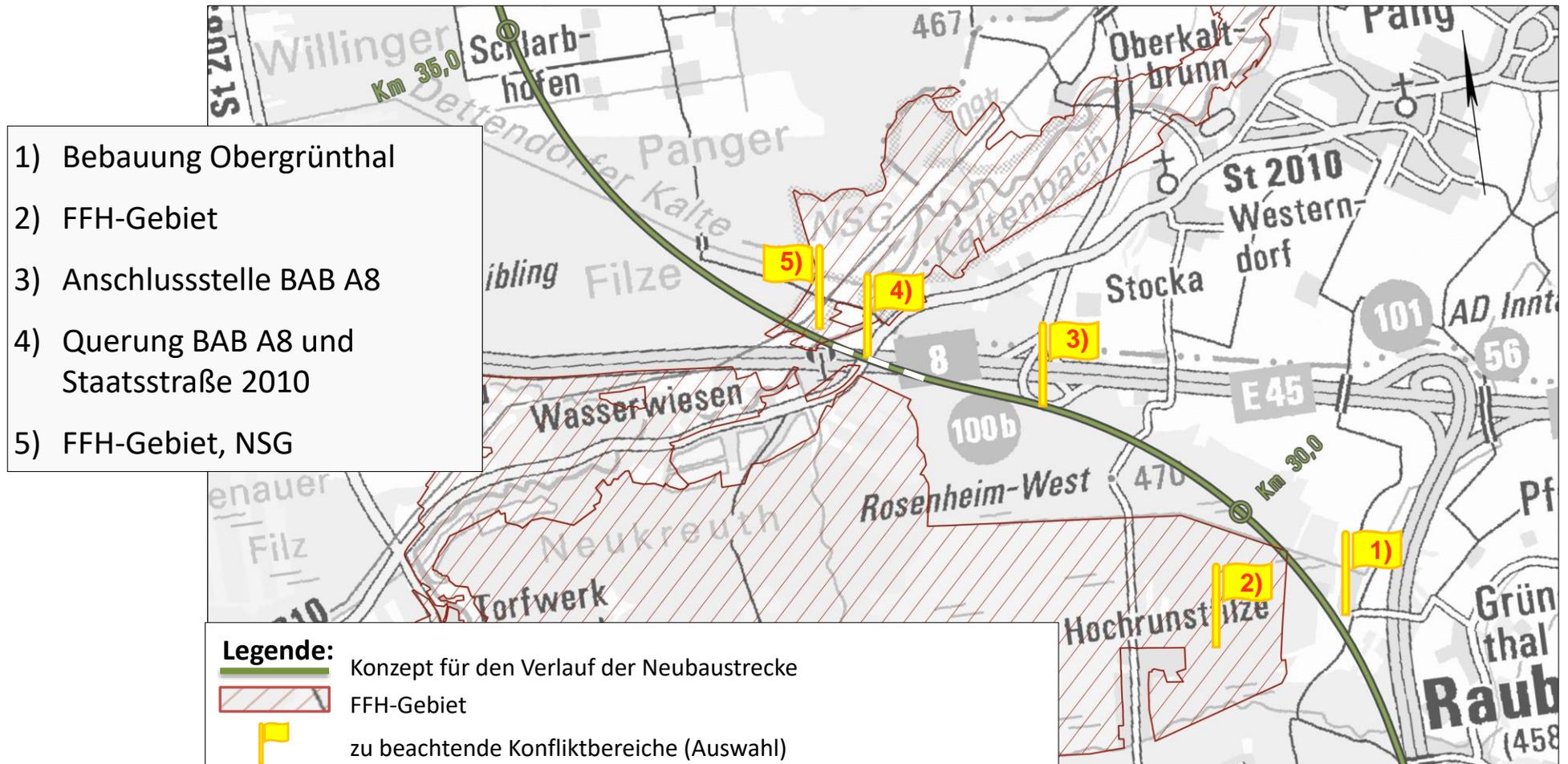
### Querung BAB A8 bei Wasserwiesen

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

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

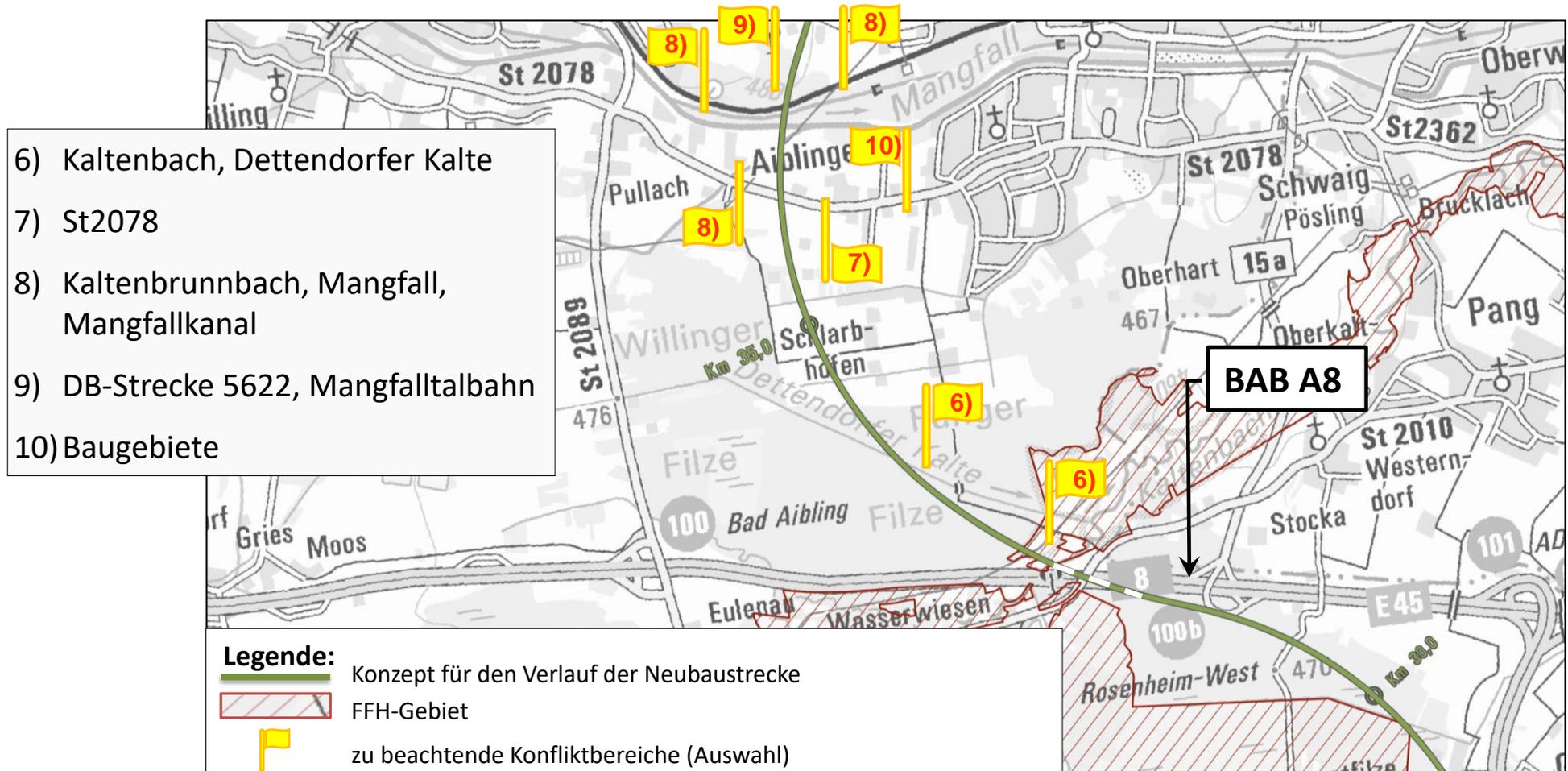


# Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**) Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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

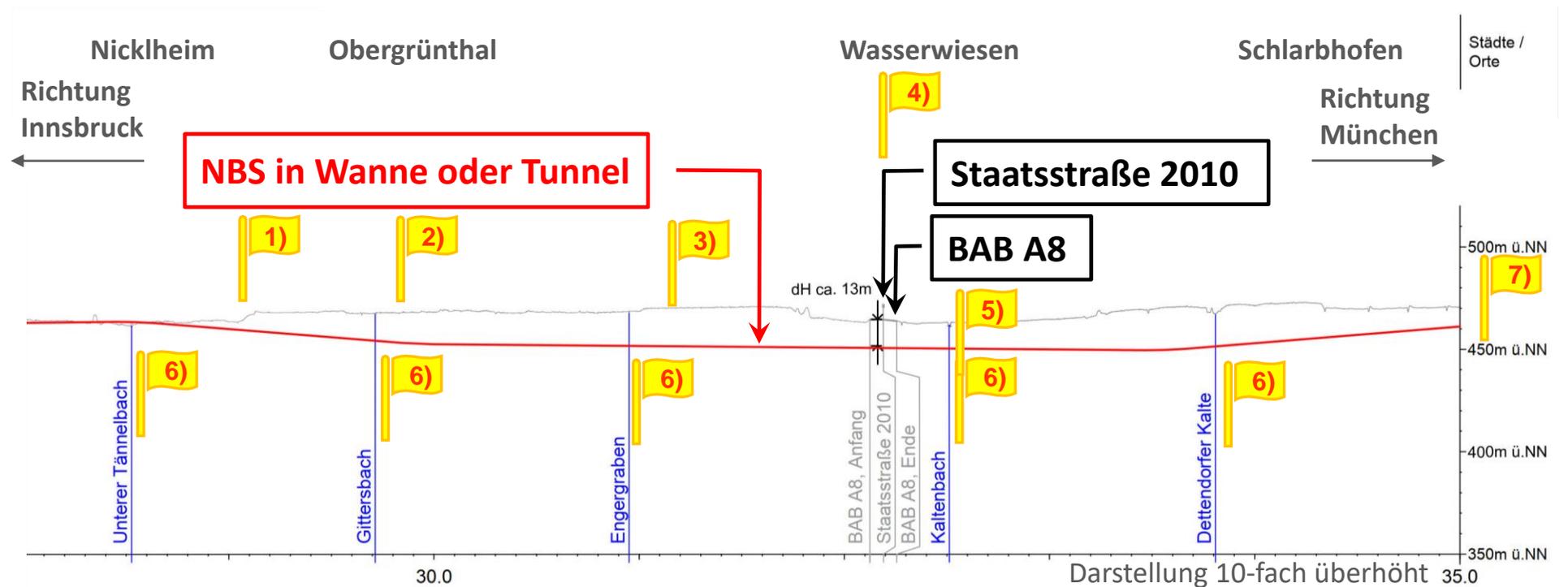
## Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



# 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

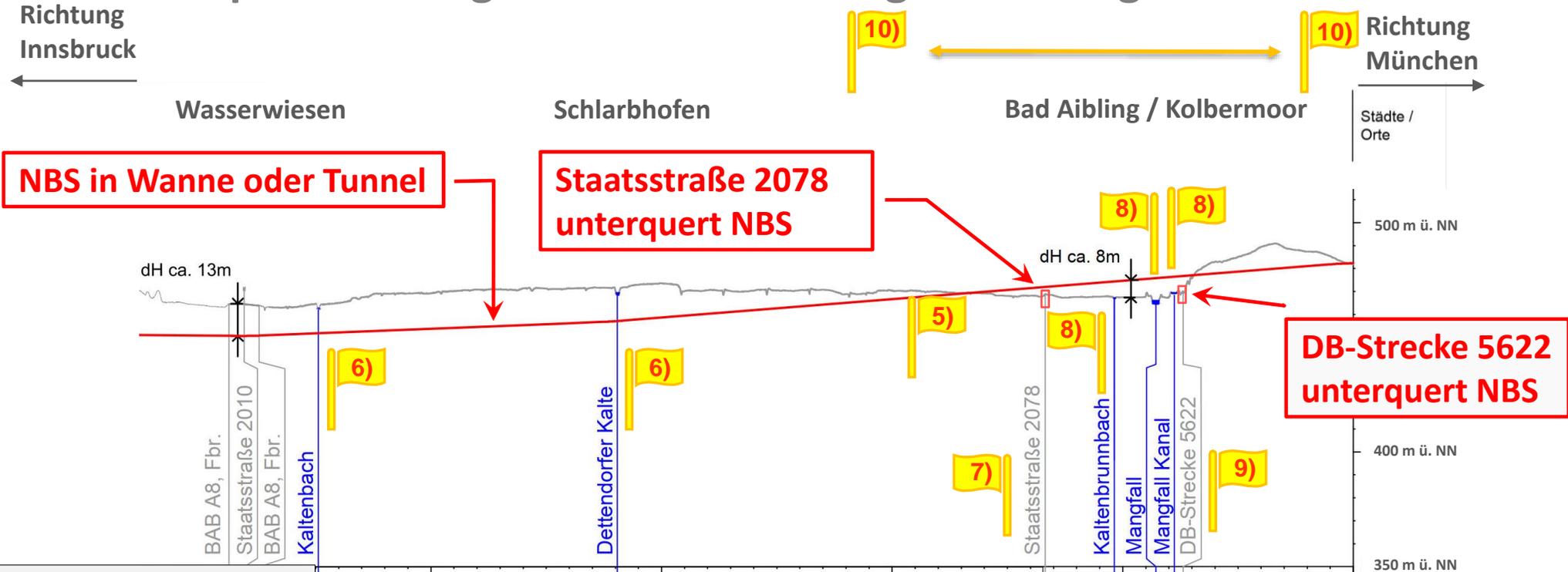
#### Legende:

-  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

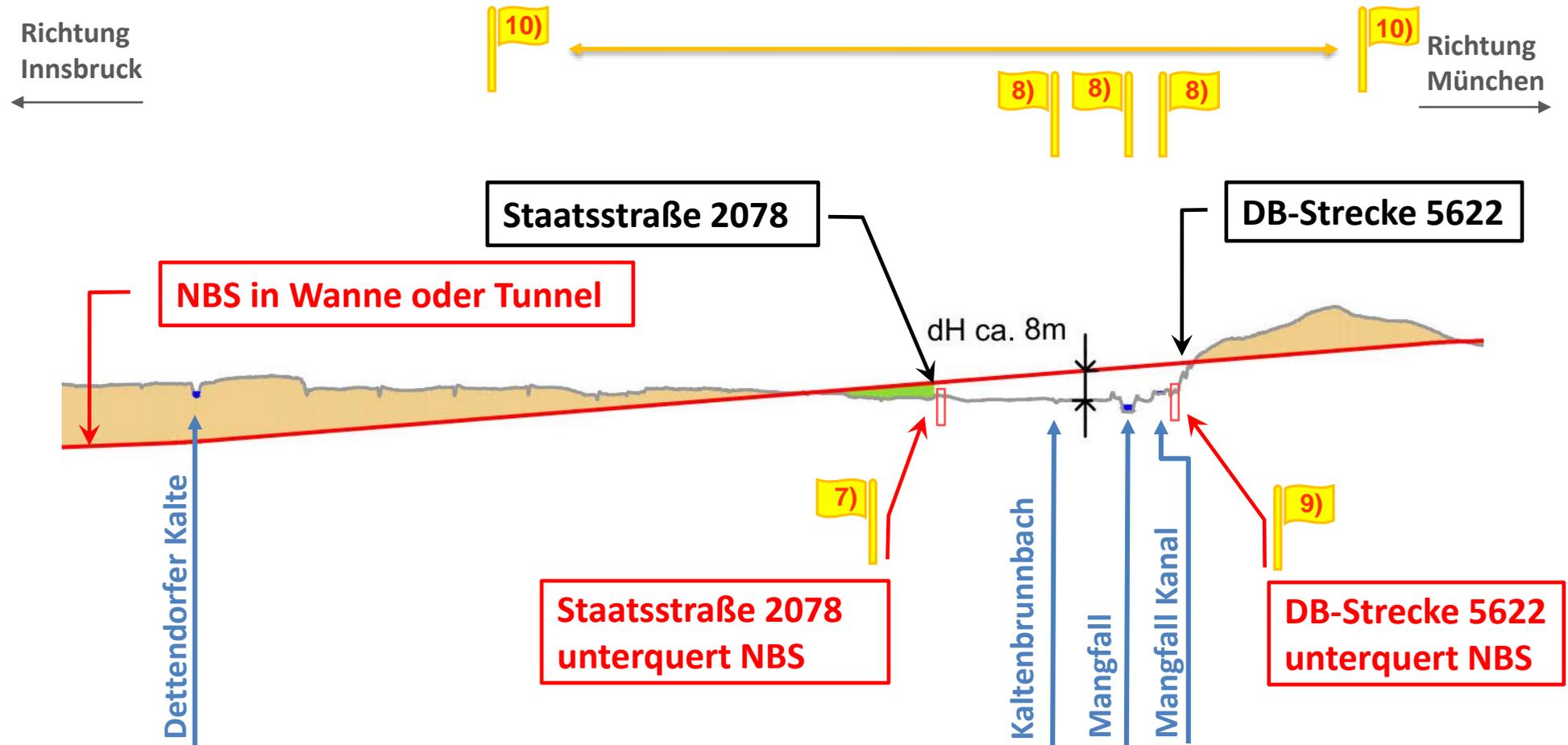
**Legende:**

- 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:

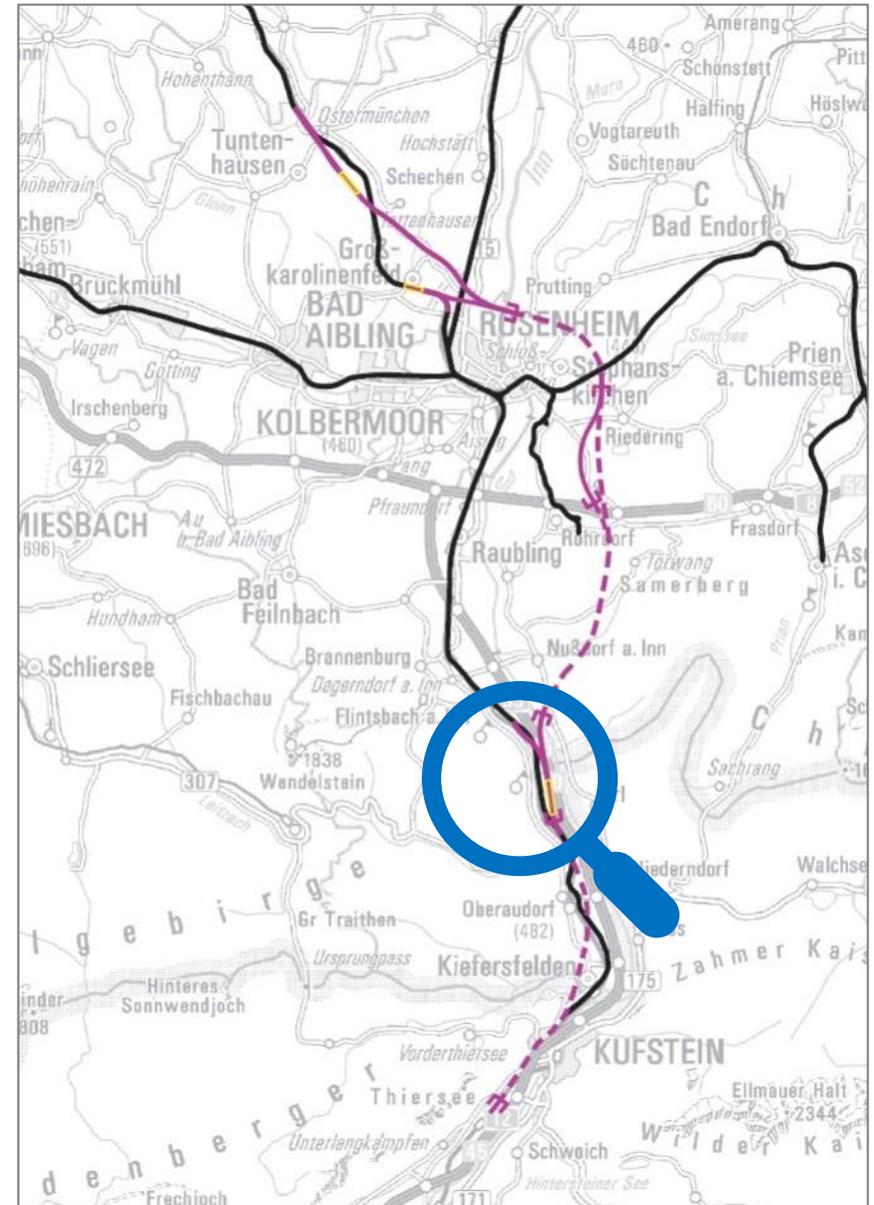
- Variante Unterquerung BAB A8 bei Wasserwiesen drängt sich wegen erheblicher Realisierungs- und Genehmigungsrisiken und vsl. nicht lösbarer Konflikte als alternative Lösungsmöglichkeit nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt.
- Variante Überquerung BAB A8 wird weiterverfolgt.

# 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)

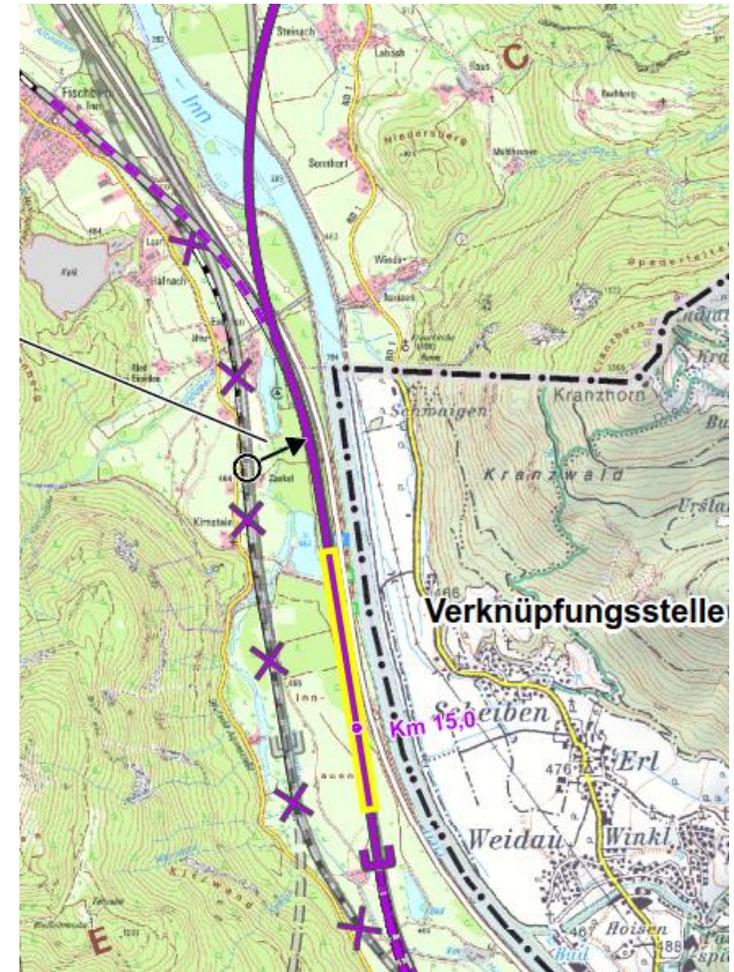


## Blick in die Planungswerkstatt

### 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

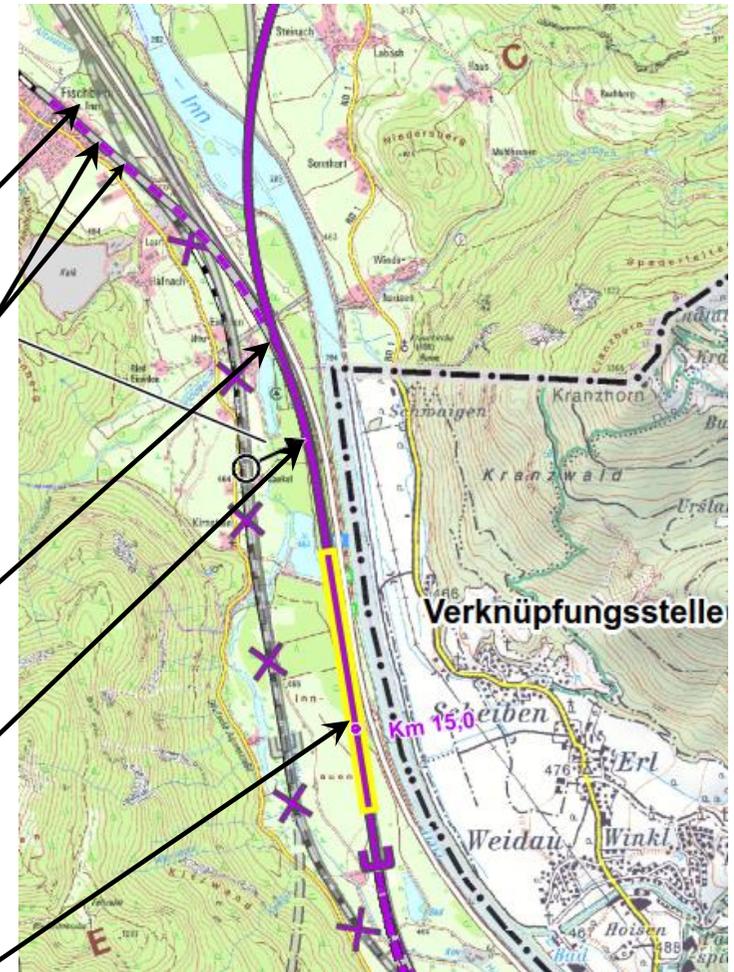
- **Ver-/Entflechtung NBS und Bestandsstrecke:**

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

Anrampung unter Beachtung der max.  
Längsneigung

- **Verknüpfungsstellenbereich**

Gerade - Gleise in einer Ebene



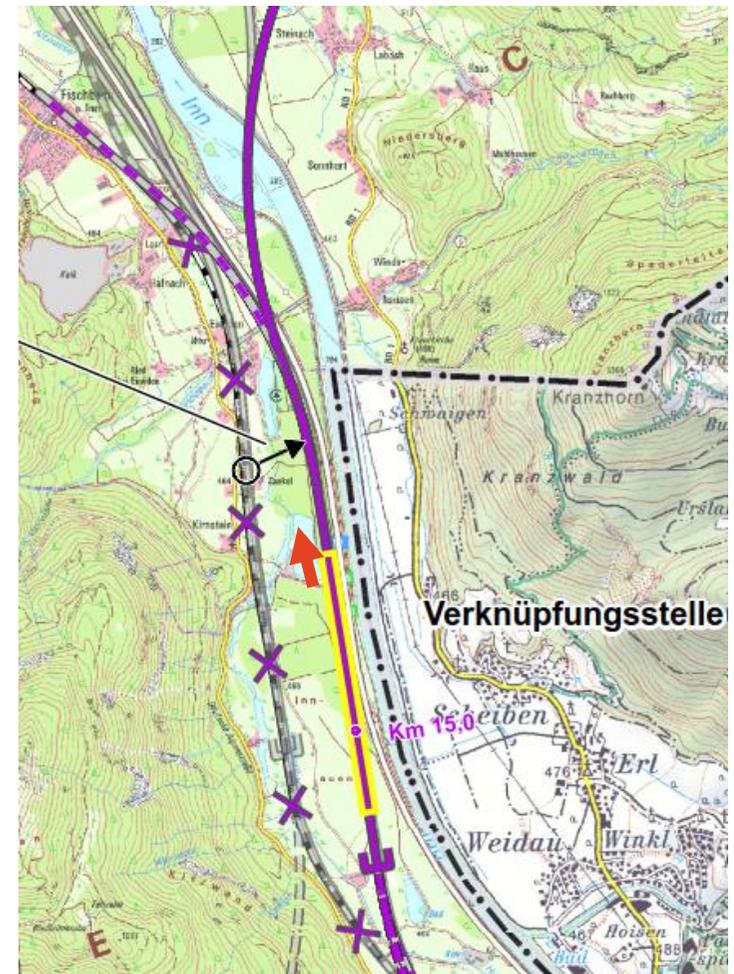
## Blick in die Planungswerkstatt

### 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)

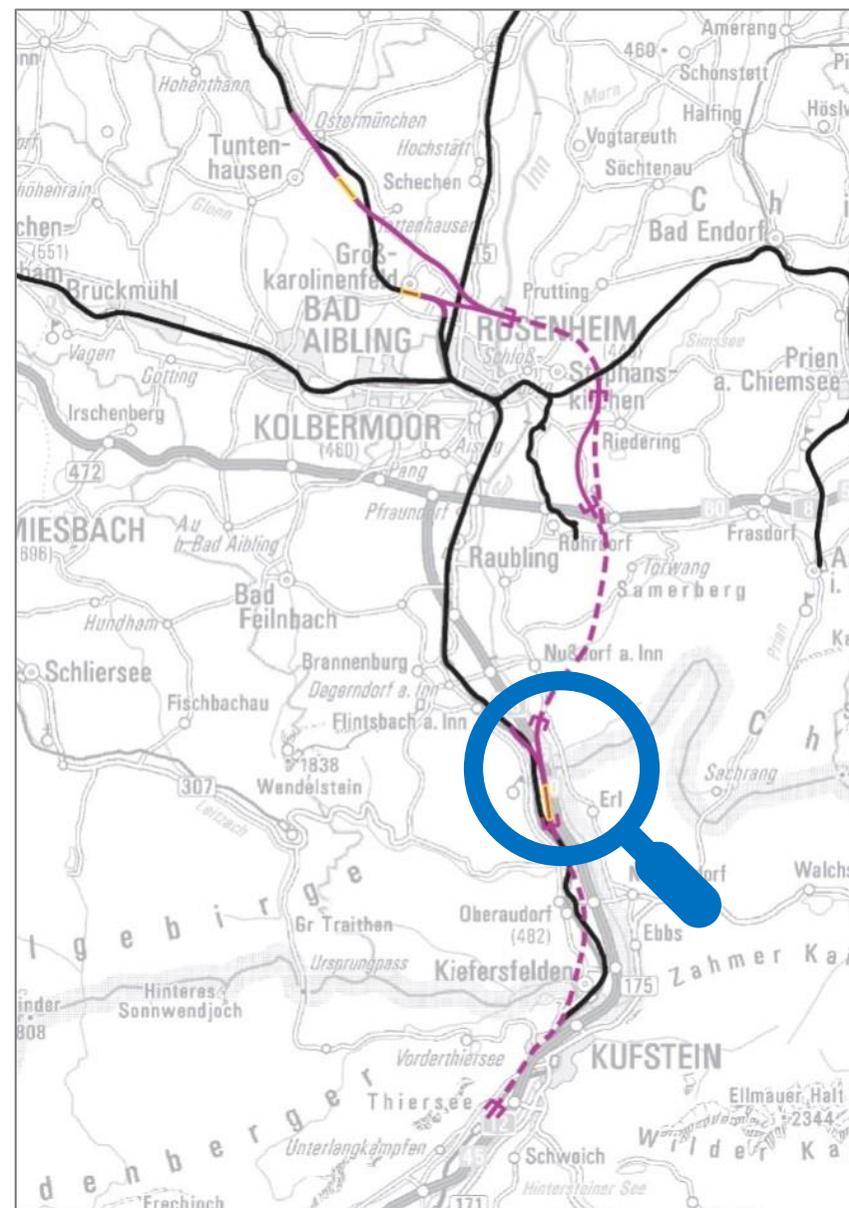
Hinweis: lokale Anpassungen der Trassen welche Regelwerksabweichungen zur Konsequenz haben, werden im Rahmen des TAV nicht untersucht; sofern in nachfolgenden Planungsphasen eine begründete Notwendigkeit zur Abweichung von einem Regelwerk entsteht, wird dies entsprechend untersucht



## 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

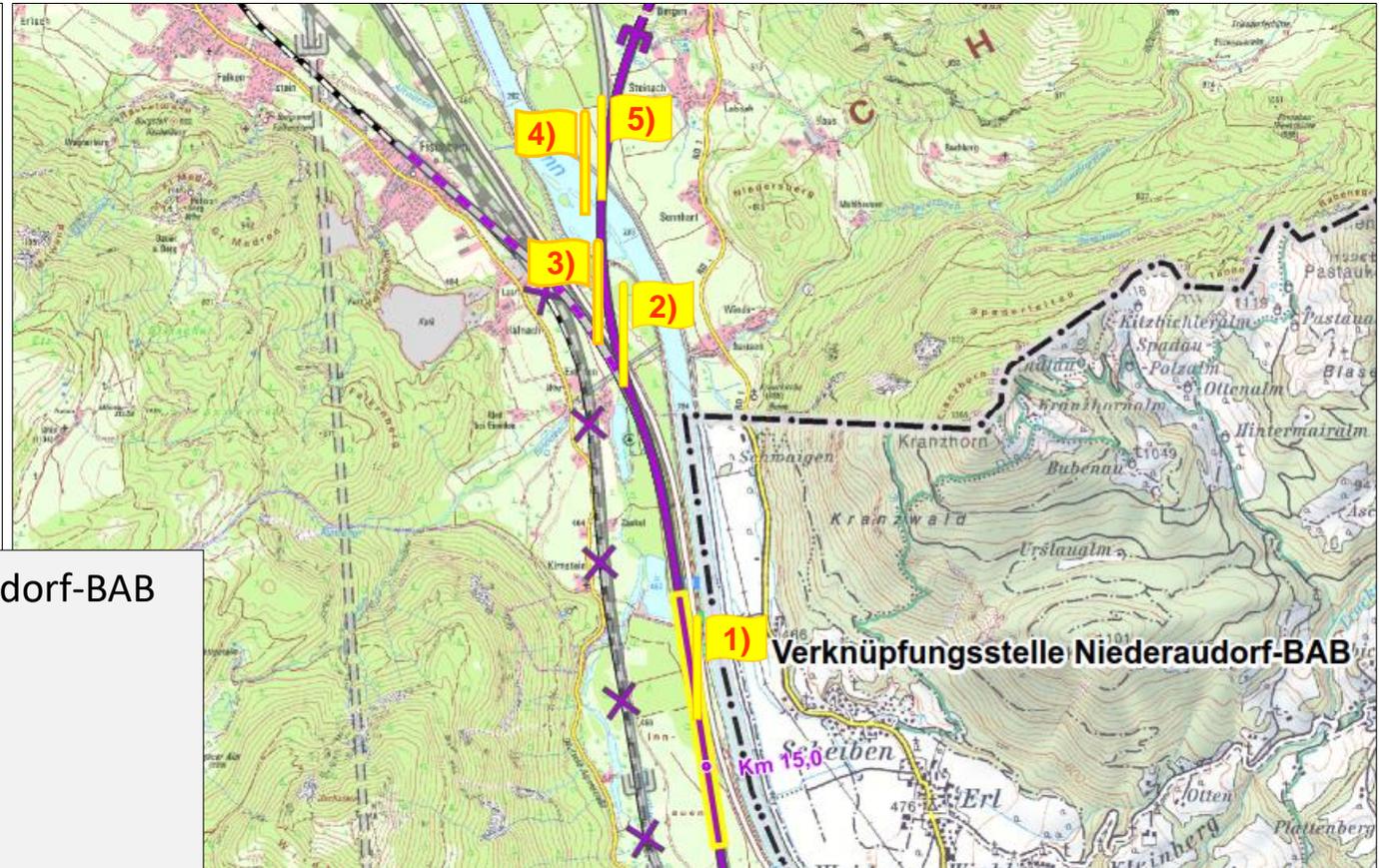


# Werkstätten-Blick: Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

## 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

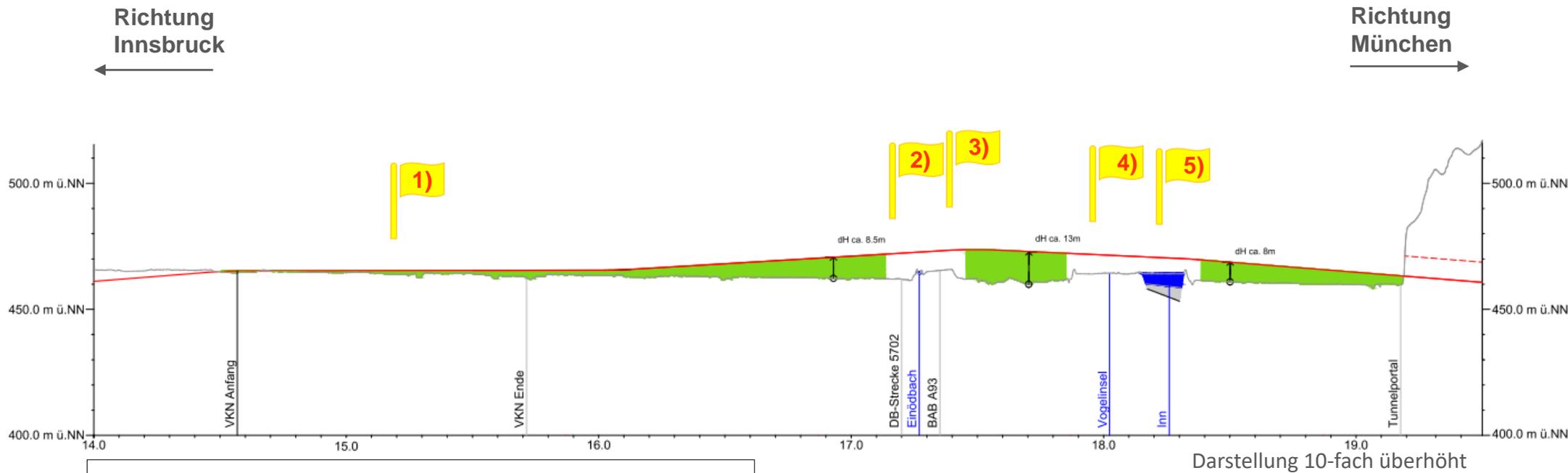
**1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB**

Km 15,0

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

## Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



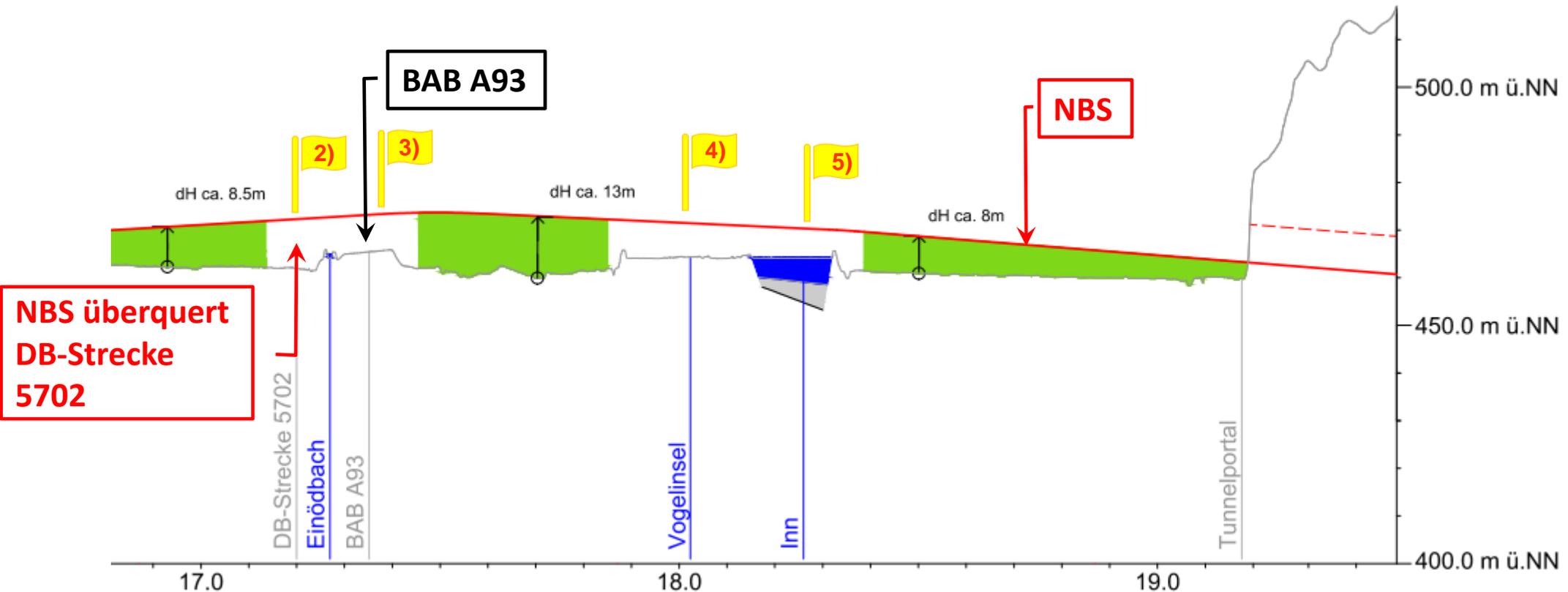
**Legende:**

-  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**)

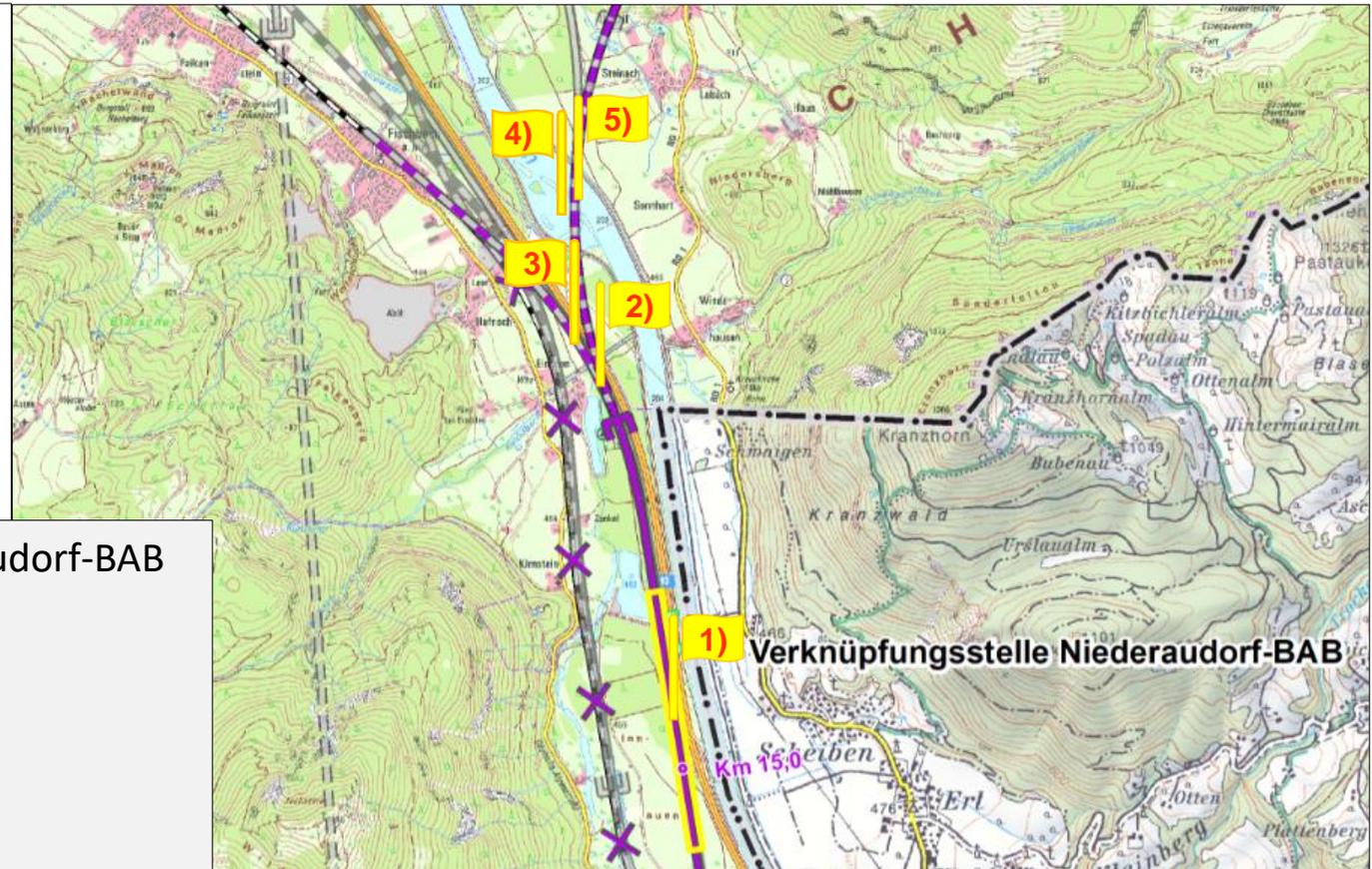
## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

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)



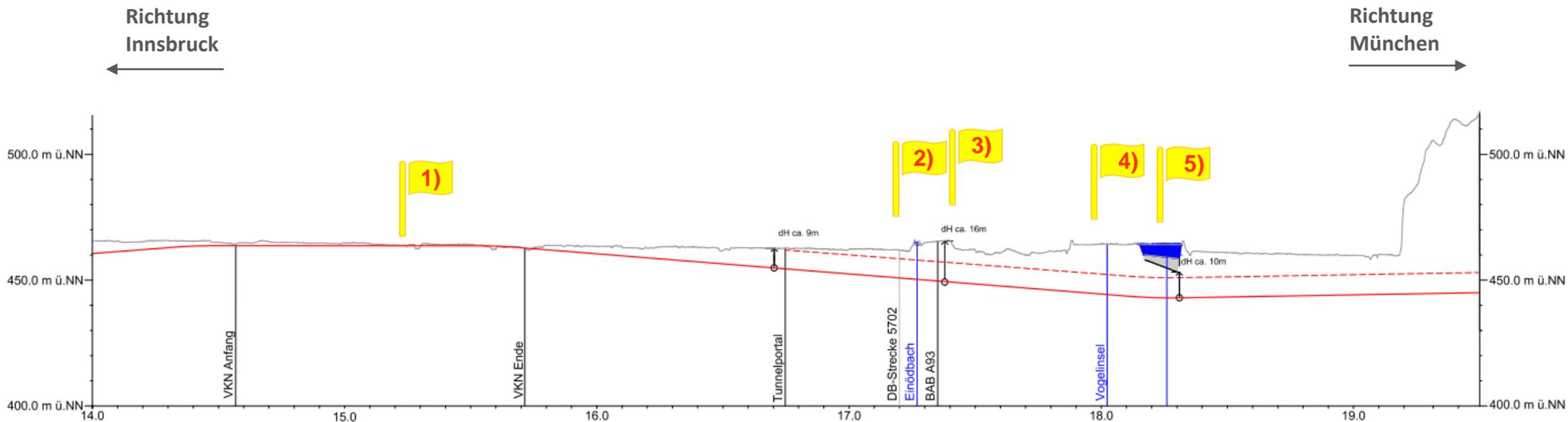
- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

**1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB**

Km 15,0

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

## Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



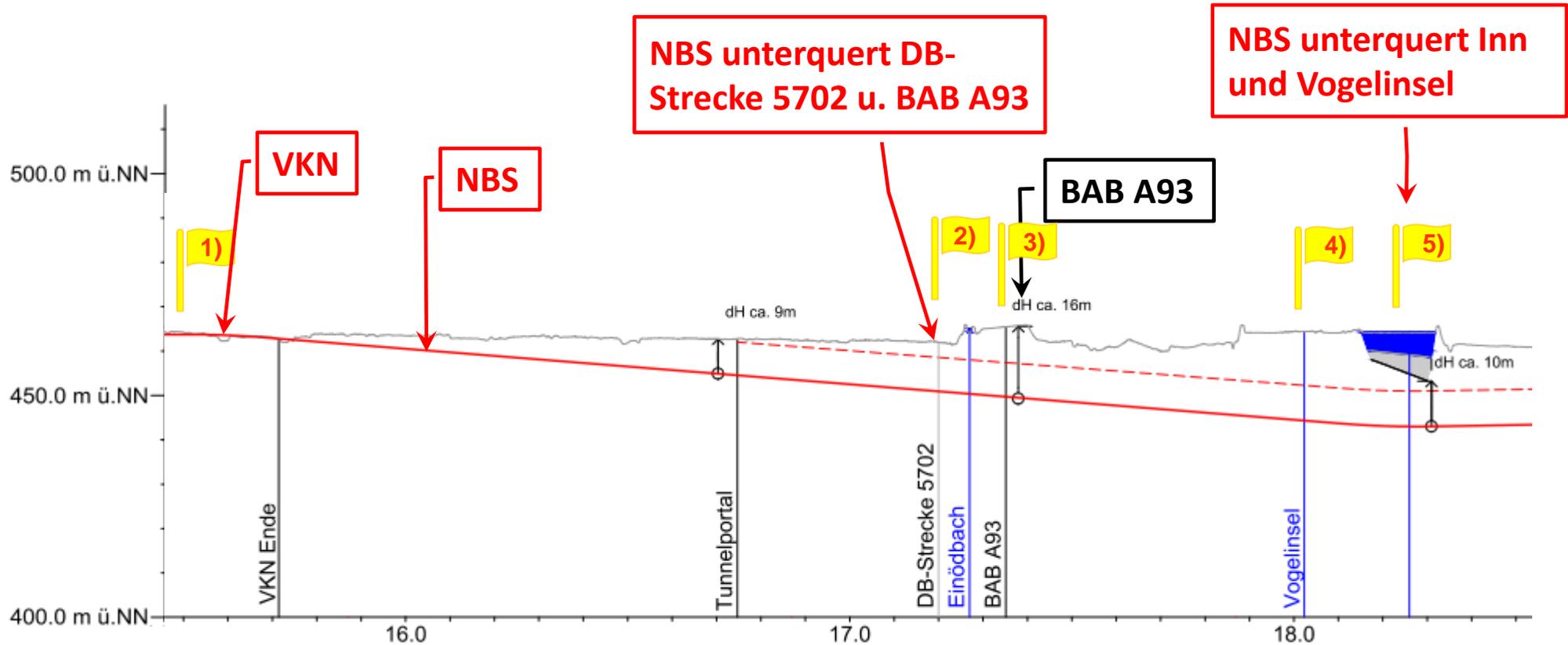
Darstellung 10-fach überhöht

**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	

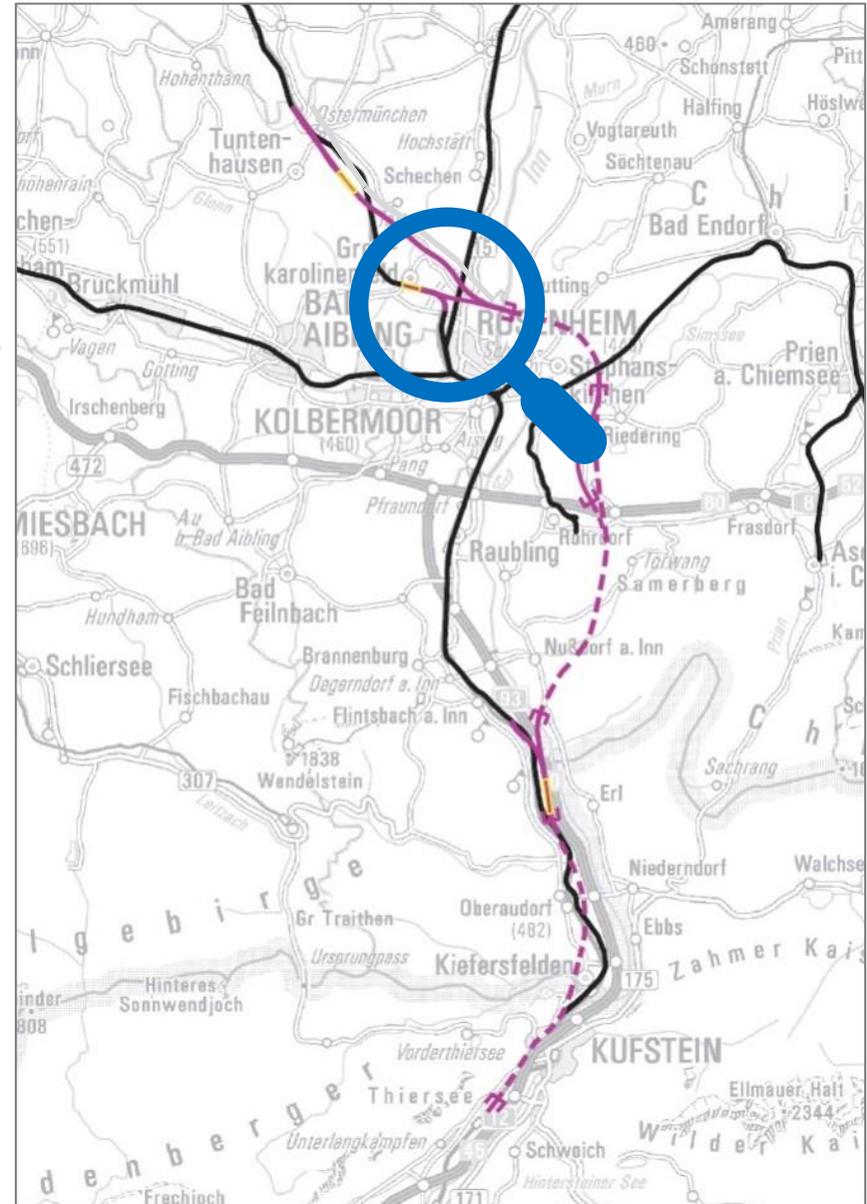
### Fazit für die Trassenauswahl:

- 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

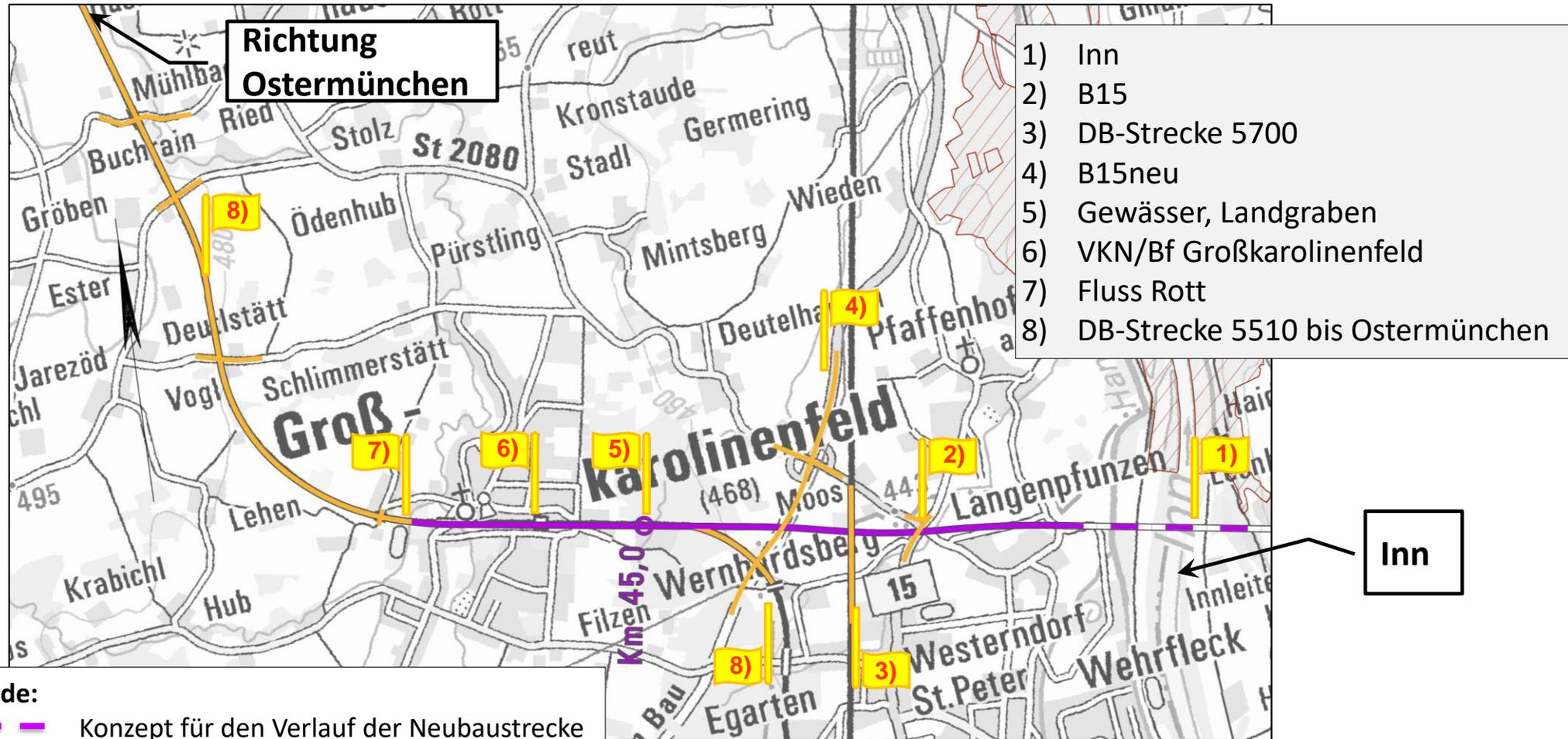
Beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden Konfliktbereiche (Auswahl); Machbarkeitsprüfung Unterquerung Inn mit VKN Großkarolinenfeld

- 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

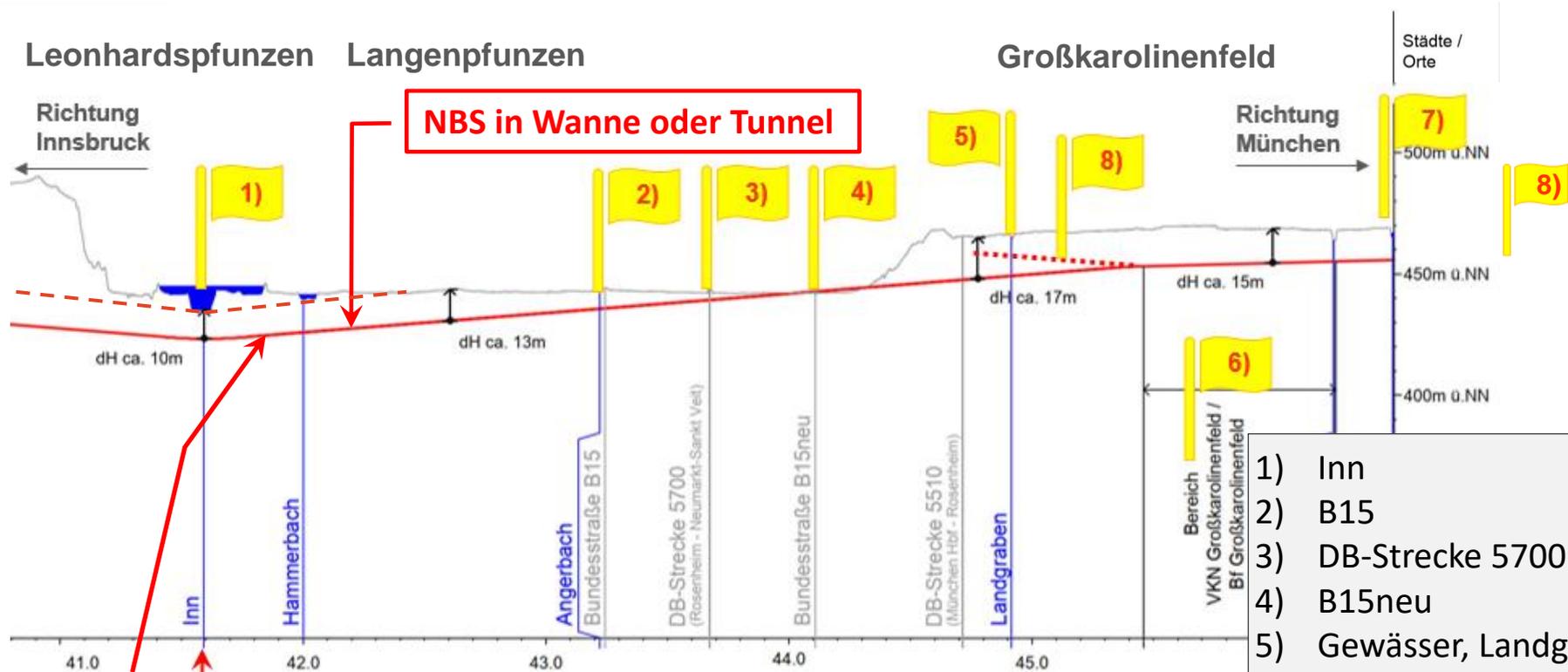


- 1) Inn
- 2) B15
- 3) DB-Strecke 5700
- 4) B15neu
- 5) Gewässer, Landgraben
- 6) VKN/Bf Großkarolinenfeld
- 7) Fluss Rott
- 8) DB-Strecke 5510 bis Ostermünchen

**Legende:**

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

# 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.

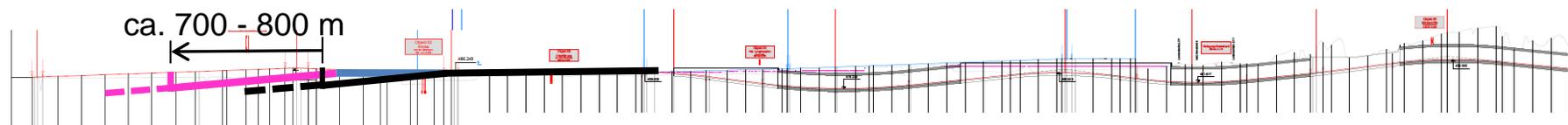
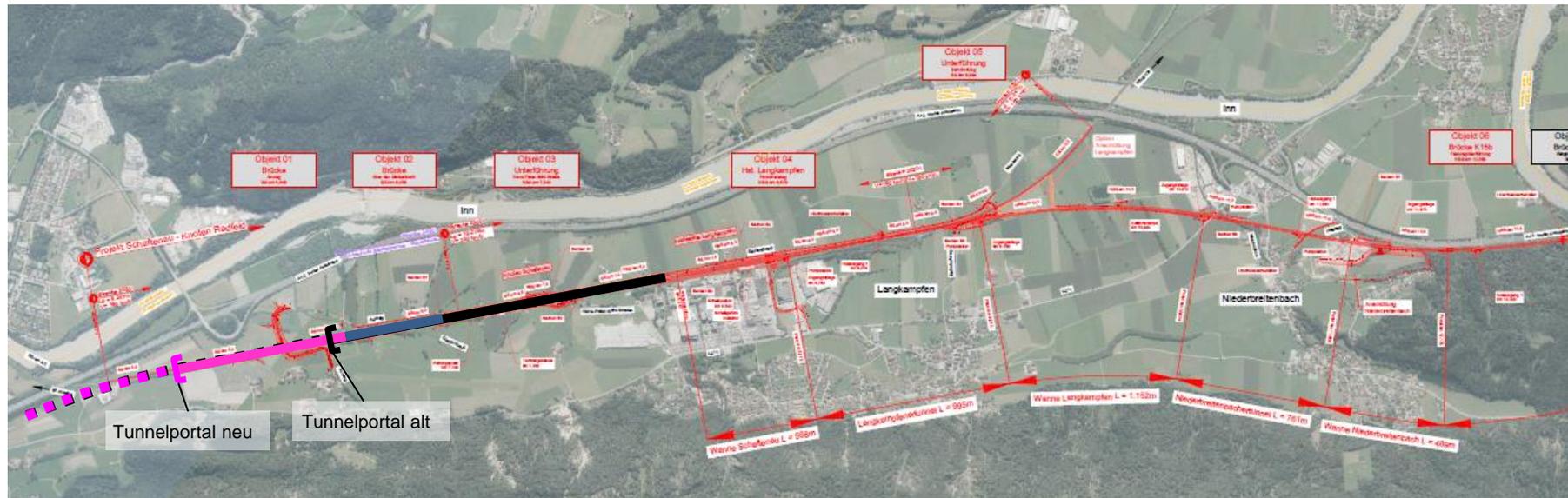
# Gemeindeforum

## 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

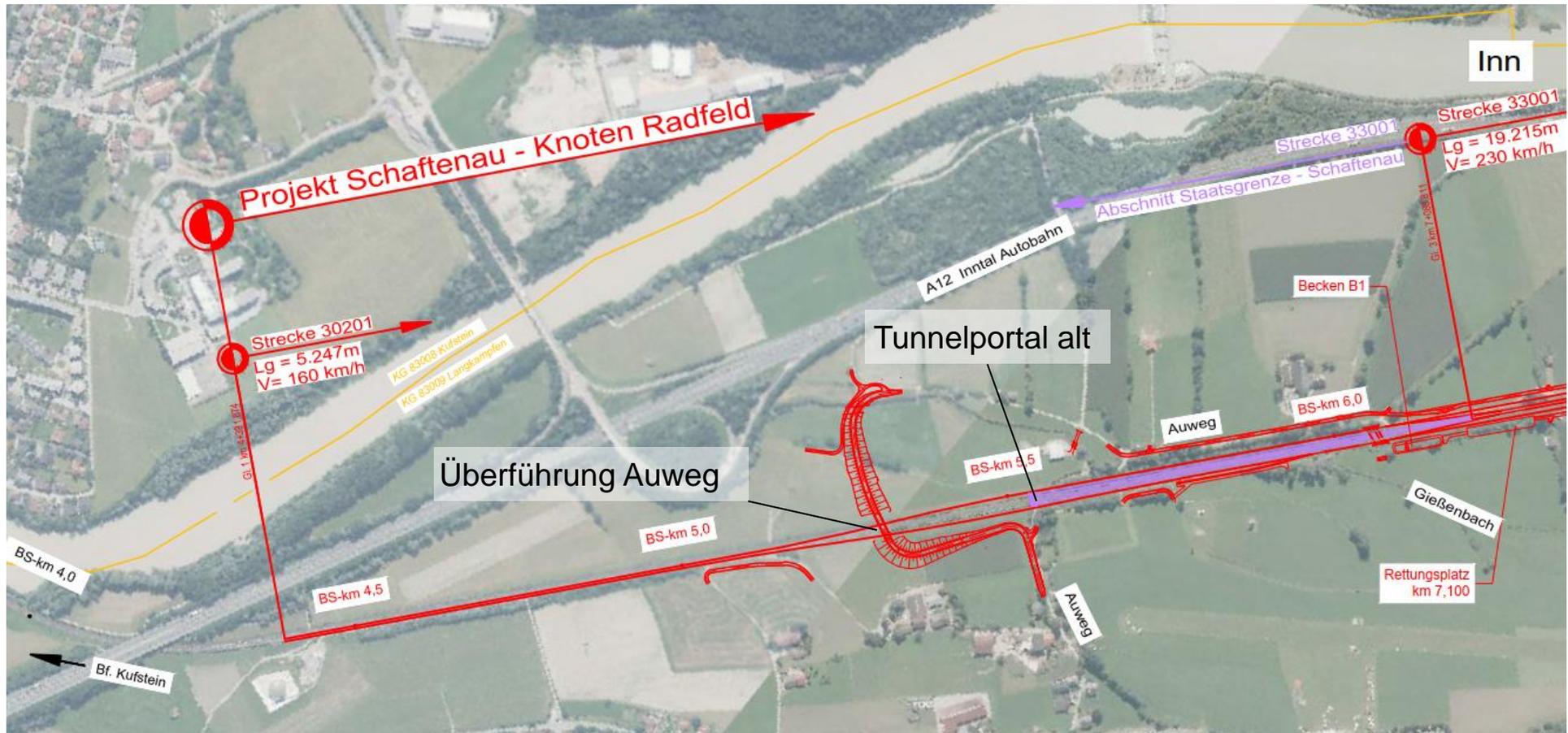
# Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR

## Anpassungen infolge geändertem UVE-Einreichoperat (30.04.2020)



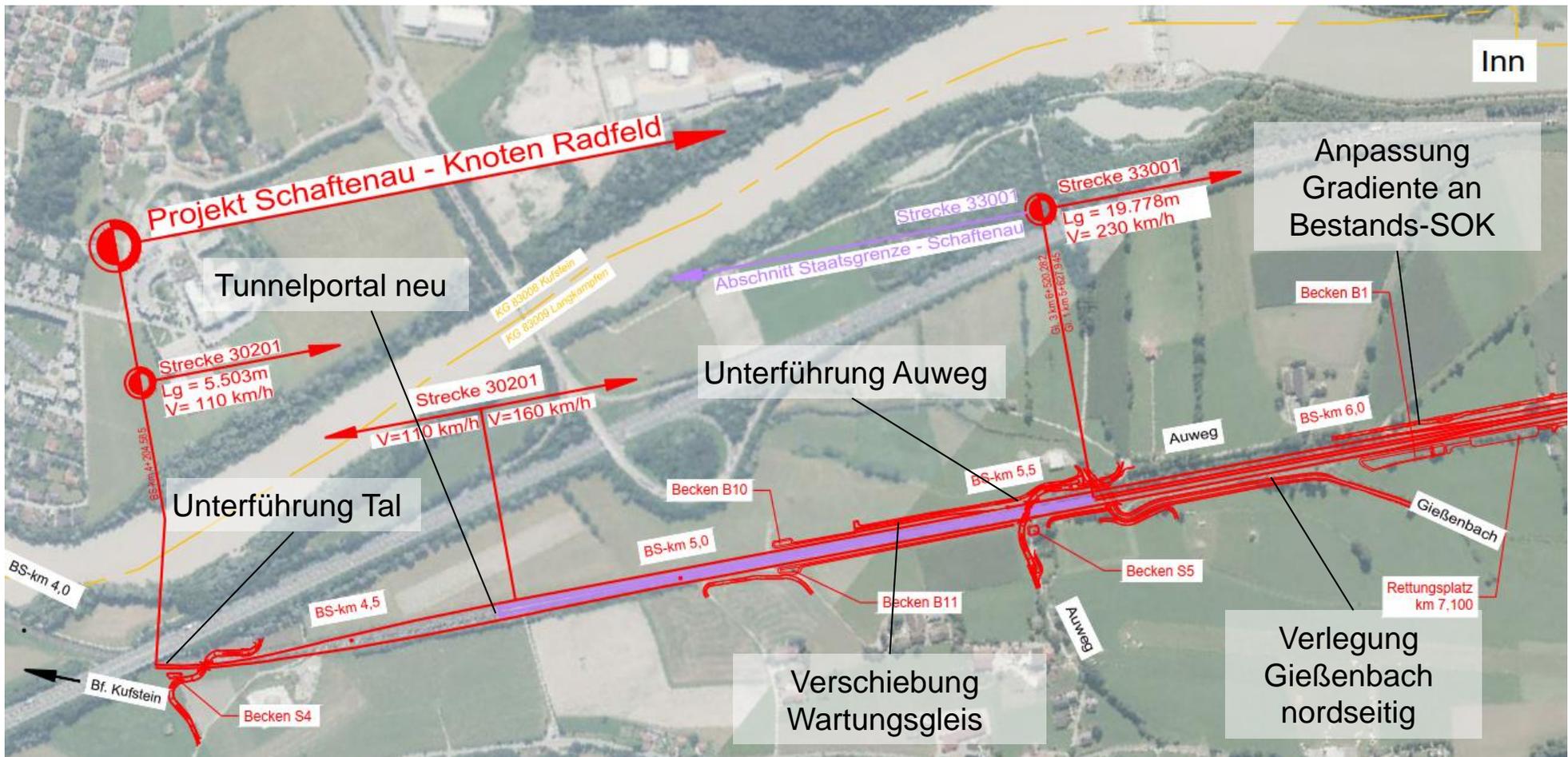
# Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR

## 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

- 30. September: 21. Gemeindeforum Süd 2
- 25. November: 22. Gemeindeforum Süd 2

Präsentation und Protokolle werden auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht.

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM