

# Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

## Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### PROTOKOLL

---

Thema: **10. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1**

---

Datum und Uhrzeit: 20.06.2018, 19:00–21:00 Uhr

---

Ort: Stadtgemeinde Kufstein

---

TeilnehmerInnen  
(ohne Titel)

Georg Anker (Langkampfen)  
Hermann Palla (Langkampfen)  
Günter Dunkl (Langkampfen)  
Sebastian Greiderer (Ebbs)  
Josef Ritzer (Ebbs)  
Hubert Leitner (Ebbs)  
Josef Hörl (Ebbs)  
Martin Krumschnabel (Kufstein)  
Thomas Bodner (Kufstein)  
Josef Wagner (Kufstein)  
Josef Hörl (Ebbs)  
Martin Eckert (IPBN)  
Wieland Steigner (IPBN)  
Torsten Gruber (DB Netz AG)  
Peter Hofer (ÖBB Infra)  
Martin Gradnitzer (ÖBB Infra)  
Christoph Sedlacek (ÖBB Infra)  
Sabine Volgger (wikopreventk)  
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

---

#### Agenda:

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



## 1. Begrüßung

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

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

## 2. Rückmeldung zum Protokoll und offene Punkte aus der 9. Sitzung

Zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 9. Sitzung liegen keine schriftlichen Rückmeldungen vor. 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.

Aus der letzten Sitzung ist noch eine Frage von Georg Anker zu länderübergreifenden Ausgleichsflächen offen:

Das Planungsteam erklärt, dass grenzüberschreitende Ausgleichsflächen nicht möglich sind, da man nach den jeweiligen gesetzlichen Grundlagen arbeiten muss (Naturschutzgesetz in Österreich und Kompensationsverordnung in Bayern). Die Kompensation in Tirol muss funktional sein, d.h. wenn beispielsweise ein Waldweg wegfällt, muss auch ein neuer Waldweg errichtet werden. Wenn Funktionen in der Natur mangelhaft sind, wird dies durch die Behörde aufgezeigt und ein Ausgleich vorgeschlagen.

Georg Anker hat eine Frage zu den Raumwiderständen an die Moderation übermittelt. Er möchte sicherstellen, dass die landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen bei Morsbach und das Naherholungsgebiet Stimmersee in den Raumwiderstandskarten aufgenommen sind.

Das Planungsteam erklärt, dass die landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen bereits in den Raumwiderstandskarten berücksichtigt sind. Das Naherholungsgebiet Stimmersee muss noch geprüft werden. Das Planungsteam wird sich das anschauen.

## 3. Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen

*siehe Folien 5-15 der beiliegenden Präsentation*

Peter Hofer erläutert nochmals den Zeitplan und erklärt, dass die Planungen für EPR und GPR ab jetzt parallel laufen. Die Geschäftsordnung und der Kriterienkatalog sind nun in allen Foren finalisiert und die Gewichtungsbögen an die Forenmitglieder verteilt. Die Gewichtung konnte durch die Forenmitglieder im GPR bis zum 30.05.2018 erfolgen. Im Zuge des Beteiligungsverfahrens wurden durch die Mitarbeit von Forenmitgliedern mehr als 50 % der Indikatoren im Kriterienkatalog angepasst. Derzeit befindet sich der Prozess des Trassenauswahlverfahrens in Phase II, in der die ersten Grobtrassenentwürfe des

Planungsteams vorgestellt werden. Die Grundlegekarten wurden anhand der Rückmeldungen der Gemeinden aktualisiert. Er erklärt am Beispiel Radfeld-Schaftenau, wie die Grobtrassenvorschläge zuerst ergänzt und dann schrittweise reduziert werden, sodass einige wenige Trassen zur vertiefenden Planung übrigbleiben. Diese werden dann anhand des Kriterienkataloges bewertet. Am Ende soll es eine Empfehlung einer verträglichen, geeigneten Trasse an die Entscheidungsgremien geben.

Torsten Gruber erklärt, dass die Grobtrassenentwürfe auf Basis von Raumwiderständen und unterirdischen Konfliktzonen, Topografie und Trassierungsvorgaben (beispielsweise Zielgeschwindigkeit 230 km/h, Mischverkehrsstrecke Personenfernverkehr und Güterverkehr, Regelradius ca. 3 km und max. Steigung von 12,5 %) geplant werden. Aufgrund der Trassierungsvorgaben muss der Trassenverlauf also relativ flach sein. Folie 14 zeigt rechts eine schematische Karte, auf der man die Grobtrassen im Überblick sieht. Die großen Pläne eignen sich nicht gut für Präsentationen, deshalb sind diese gemeinsam mit den Raumwiderstandskarten hier im Raum ausgestellt. In manchen Bereichen sind aufgrund der Topografie oder hoher Raumwiderstände (wie beispielsweise Naturschutzgebiete, geschlossenen Siedlungsgebiete oder bestehende Infrastruktur) nur unterirdische Lösungen möglich. Überall sonst wurde grundsätzlich oberirdisch geplant. Das heißt aber nicht, dass dort kein Tunnel möglich ist. Keiner dieser Entwürfe ist frei von kritischen Punkten, welche dem Planungsteam bewusst sind. Jetzt gilt es genau diese Punkte zu diskutieren und potentielle Lösungen für diese kritischen Punkte zu finden.

### **Vorstellung Grobtrassenentwürfe**

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

Er erklärt die Legende am Plan:

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

- Die Bereiche der Verknüpfungsstellen sind mit einem gelben Rahmen gekennzeichnet.
- Die entwickelten Korridore sind blau hinterlegt. Dort wo sie blau schraffiert sind, ist nach derzeitigem Kenntnisstand nur eine Tunnellösung möglich.

Martin Eckert erklärt den TeilnehmerInnen die abgebildeten Grobtrassenentwürfe. Es wurde versucht, wenn möglich die Trassen an bestehende Infrastruktur anzulehnen. Die Trassen starten im Süden bei Langkampfen. In dieser Gegend, bis Höhe Erl, ist es topografisch sehr eng oder die Trassen führen durch geschlossene Siedlungsgebiete. Daher ist dort, bis auf ein kurzes Stück, nur eine Tunnellösung möglich. Derzeit gibt es keine Erkenntnis, dass einer der geplanten Tunnel aus geologischer Sicht nicht möglich wäre. Wenn es neue Ergebnisse aus der geologischen Erkundung gibt, werden diese in die Planung eingearbeitet. Bei Thierberg/ Tunnel Kitzwand und Tunnel Jochstein ist noch eine Bohrung ausständig. Im Bereich direkt am Hechtsee ist aufgrund der gegebenen Hydrogeologie kein Tunnel möglich. Bei der Variante „Einöden“ ist eine sogenannte halbe Verknüpfungsstelle geplant. Man kann dies mit einem Autobahnanschluss vergleichen, bei dem man nur in eine Richtung auffahren und abfahren kann. Das heißt die Fahrtmöglichkeit ist nicht in alle 4 Richtungen gegeben, wie das bei einer vollständigen Verknüpfungsstelle der Fall wäre. Für die Verknüpfungsstellen bei den Varianten Griesenbach und Breitmoos müsste die Bestandsstrecke mit Haltepunkt Flintsbach bzw. Haltepunkt Brannenburg verlegt werden. Die sternförmige Verknüpfungsstelle bei Reischenhart ist keine Standardlösung, da sich Neubaustrecke und Bestandsstrecke kreuzen, stellt aber in ihrer Funktion eine vollständige Verknüpfung dar. Hier sind zusätzlich noch zwei übereinander liegende Varianten dargestellt (Verknüpfung der Variante Bundesautobahn Nord und der Variante Bad Feilnbach jeweils mit der Bestandsstrecke).

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

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

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

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

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

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

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

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

In Stephanskirchen ist ein Tunnel notwendig, da ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchquert werden würde oder die Topografie keine oberirdische Trassenführung zulässt.

Um einen Vergleich in der Bewertung sicherzustellen, wurden alle Grobtrassen bis zum gleichen Endpunkt an der Bestandsstrecke München-Rosenheim geplant.

## Diskussion

*Warum wird das Siedlungsgebiet in Kufstein nicht berücksichtigt? Die Häuser dort sind massiv vom Schall betroffen und es ist trotzdem kein Tunnel geplant.*

- Der Unterschied liegt darin, dass das Siedlungsgebiet hier tangiert, aber nicht durchquert wird. Hier wäre beispielsweise eine oberirdische Trassenführung mit Lärmschutzwänden möglich. Das heißt aber nicht, dass ein Tunnel nicht möglich ist.
- Die Parameter für die Planung eines Tunnels bei den Grobtrassenentwürfen wurden für den gesamten Planungsraum einheitlich angewandt.
- Wenn man sehr nahe an einer Siedlung vorbei fährt, wird das, genauso wie der Schallschutz, in der Bewertung anhand des Kriterienkataloges entsprechend berücksichtigt.

*Wie viele Bahnkilometer liegen zwischen Schaftenau und der Verknüpfungsstelle Einöden? Wenn diese Strecke kurz ist, warum hat man dann genau Schaftenau für eine Verknüpfungsstelle ausgewählt?*

- Die Verknüpfungsstelle Schaftenau wurde anhand einer Machbarkeitsstudie ausgewählt. Sie ist unter anderem notwendig, um das Brixental und Wörgl anzubinden.
- Den genauen Abstand muss man erst nachmessen. Das Planungsteam nimmt das als Aufgabe mit.

*Muss man bei den, Richtung Norden abzweigenden, Tunnelvarianten unter der Bestandsstrecke durchfahren? Dort liegt ja eine Deponie.*

- Die Deponie wird in den Planungen berücksichtigt. Man könnte alternativ auch die Bestandsstrecke anheben, dann müsste man mit der Neubaustrecke nicht so weit nach unten. Das wird im Zuge des Planungsprozesses noch gepüft.

*Wird das Umspannwerk dort berücksichtigt?*

- Ja, das ist erfasst und wird in der Planung berücksichtigt.

*Kommen wir da nicht in Zeitzwang wenn der obere Abschnitt Radfeld-Schaftenau bereits gebaut ist und wir das Umspannwerk unterqueren müssen und daher langsamer sind?*

- Nein, die Planungen für beide Planungsabschnitte werden, soweit möglich, akkordiert.

*Wie sieht das mit dem Elektorsmog aus? Wir haben die Strombelastung bereits vor und hinter dem Haus, durch offene Bahntrassen wird diese noch mehr.*

- Eine seriöse Angabe kann dazu anhand des derzeitigen Planungsstandes nicht gemacht werden. Sollte diese Trasse realisiert werden, wird der Elektorsmog aber jedenfalls im Zuge der UVP in Österreich und anhand der Sechszwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Deutschland geprüft.

*Der Plan zeigt eine große Anzahl von Grobtrassen und ist spannend. Jetzt wissen wir, wo wir stehen. Ich hoffe, dass eine Variante mit minimaler Belastung für die Bevölkerung umgesetzt wird. Nachdem es sich um eine Generationenprojekt handelt, sollte der Schutz von Mensch und Natur wichtiger sein, als die Kosten. Ich bin aber optimistisch, dass wir eine geeignete Trasse finden. Es wäre hilfreich, wenn auch die bayerische Politik hinter dieser Lösung steht.*

*In Kufstein war es bis jetzt relativ ruhig, da die Bevölkerung von einem Tunnel ausgegangen ist. Durch die Grobtrassenentwürfe ist jetzt sichtbar, dass auch eine oberirdische Trasse denkbar ist, und das ändert die Situation. Wir hoffen, dass die Tunnellösung realisiert wird.*

- Die Parameter für die Planung eines Tunnels bei den Grobtrassen wurden für den gesamten Planungsraum einheitlich angewandt. Alle Grobtrassen, die im Plan eingezeichnet sind, sind nachzeitigem Kenntnisstand technisch machbar. Auch die Trassenbewertung erfolgt für den gesamten Planungsraum nach einheitlichen Kriterien. Die Trassen werden letztendlich als ganzes bewertet und nicht nach einzelnen Abschnitten. Jede Trasse hat kritische Punkte, aber es kann keine von vornherein ausgeschlossen werden. Die oberflächliche Trasse in Kufstein ist einer der kritischen Punkte, die man sich im weiteren Planungsverlauf noch anschauen wird.
- Bei Morsbach läuft derzeit noch eine Bohrung, deren Ergebnisse auch Auswirkungen auf die Tunnellösungen haben können. Es kann sein, dass dort hohe Wasserdrücke vorhanden sind. Sobald es neue Erkenntnisse dazu gibt, werden die Forenteilnehmer informiert.

*Es gibt doch Tunnelvarianten, die auch in Gebieten mit hohen Wasserdrücken möglich sind. Das ist eine Kostenfrage.*

- Bis zu einer bestimmten Wasserdruckhöhe ist es möglich, die Situation bautechnisch zu beherrschen. Sobald die anstehenden Wasserdrücke diesen übersteigen, muss dieser jedoch ggf. abgesenkt und somit der Tunnel drainiert ausgebildet werden. Im Bereich des Seengebietes um den Hechtsee ist jedoch eine Bergwasserspiegelabsenkung - wenn überhaupt möglich - mit entsprechender Sorgfalt durchzuführen und bedarf jedenfalls noch einer entsprechenden Überprüfung.

Die Projektleitung erklärt, dass alle Varianten geprüft und verglichen werden. Das ist u.a. wichtig, um ein sauberes Argumentationsfundament für die spätere Trassenempfehlung gewährleisten zu können.

#### 4. Ausblick und nächste Termine

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

#### Diskussion

*Ist ein Aufschrei der Bevölkerung angebracht, wenn es um die Finanzierung geht? Der Schutz der Anwohner sollte wichtiger sein, als die Kosten.*

- Nein, das wäre nicht zielführend. Es kann und soll nicht so sein, dass jene die sich am lautesten artikulieren, bekommen was sie wollen. Konstruktive Vorschläge und sachliche Diskussionen helfen dem Projekt am meisten, sodass am Ende eine geeignete, verträgliche Trassenempfehlung steht.
- Die Bundesregierung und das Parlament werden entscheiden, welches Projekt in den Rahmenplan bzw. BVWP kommt und schlussendlich realisiert wird. Wenn eine Trassenempfehlung sauber und fachlich fundiert argumentiert wird, hat sie realistische Chancen auf eine Genehmigung.

*In den Korridorkarten von 2015 war der oberflächliche Abschnitt von Kufstein viel kleiner. Wie lang ist der jetzt geplante oberirdische Abschnitt genau?*

- Die Projektleitung wird sich das nochmals anschauen.

*Wenn eine Trasse aufgrund von geologischen Erkenntnissen nicht mehr realisierbar ist, gibt es Einblick in die entsprechenden Gutachten (zB zum Wasserdruck)?*

- Ja. Wenn das ein entscheidendes Kriterium ist, wird das diskutiert werden.

**Das nächste Gemeindeforum Süd 1 findet am 18.07.2018 in Kiefersfelden statt.** Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Die Mehrheit der TeilnehmerInnen betont, dass sie eine Trasse mit möglichst großem Tunnelanteil bevorzugen. Dabei sollten finanzielle Aspekte eine untergeordnete Rolle spielen und die Politik ist gefordert, den bestmöglichen Schutz der Bevölkerung sicherzustellen. Einige Teilnehmer sind durch die Präsentation der ersten Entwürfe von Grobtrassen hellhörig und nervös, für andere ist die Planung jetzt konkreter und nachvollziehbar geworden. Es ist wichtig, dass die Bevölkerung weiterhin informiert wird, und der Prozess nachvollziehbar ist. Die Projektleitung bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die konstruktive Diskussion und die Anregungen, was noch verbessert werden kann um diese ersten Entwürfe von Grobtrassen besser zu vermitteln und erklären zu können.

---

Zusammengestellt am 22.06.2018

*Mariella Schimatzek*

### **Anlagen:**

- Präsentation GF Süd 1 vom 20.06.2018
- Anwesenheitsliste

# GEMEINDEFORUM SÜD 1

20.06.2018, KUFSTEIN

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 10. Sitzung

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 10. Sitzung

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

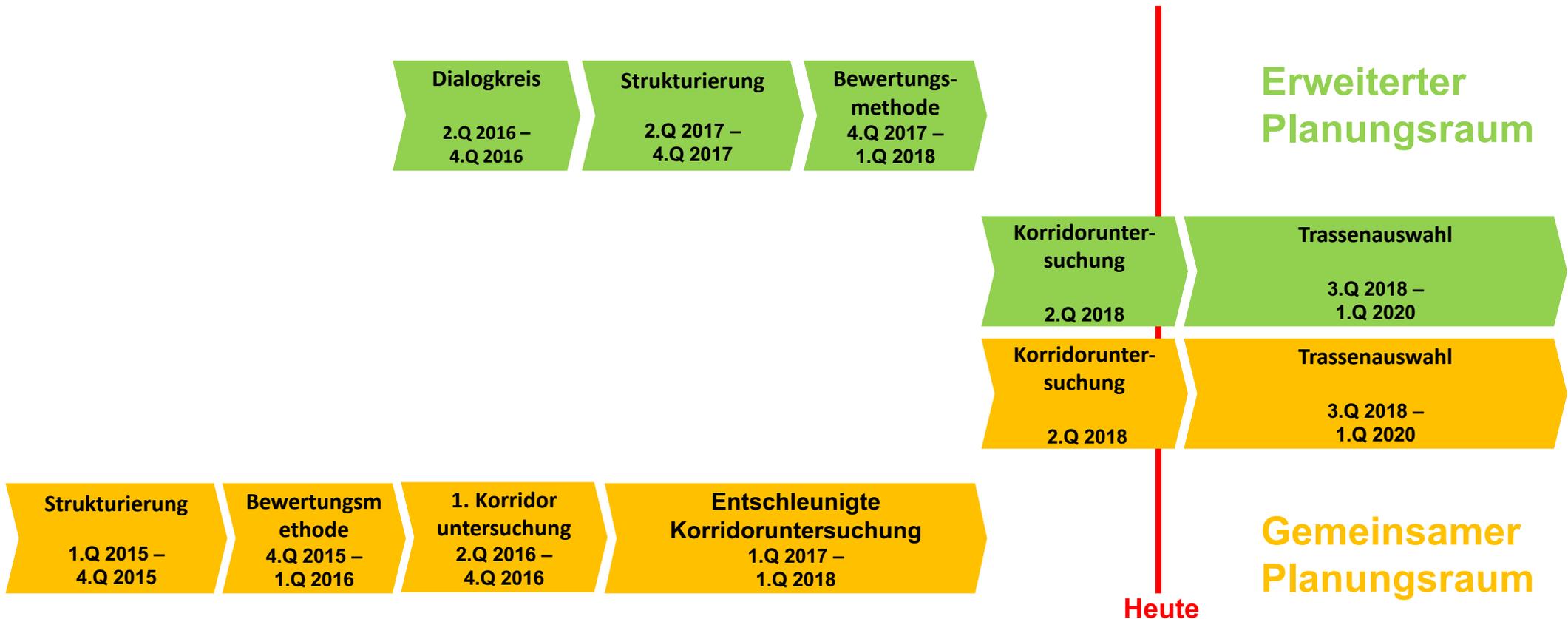
# Gemeindeforum

## Tagesordnung 10. Sitzung

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

# Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

## Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf; Beurteilungsmethode



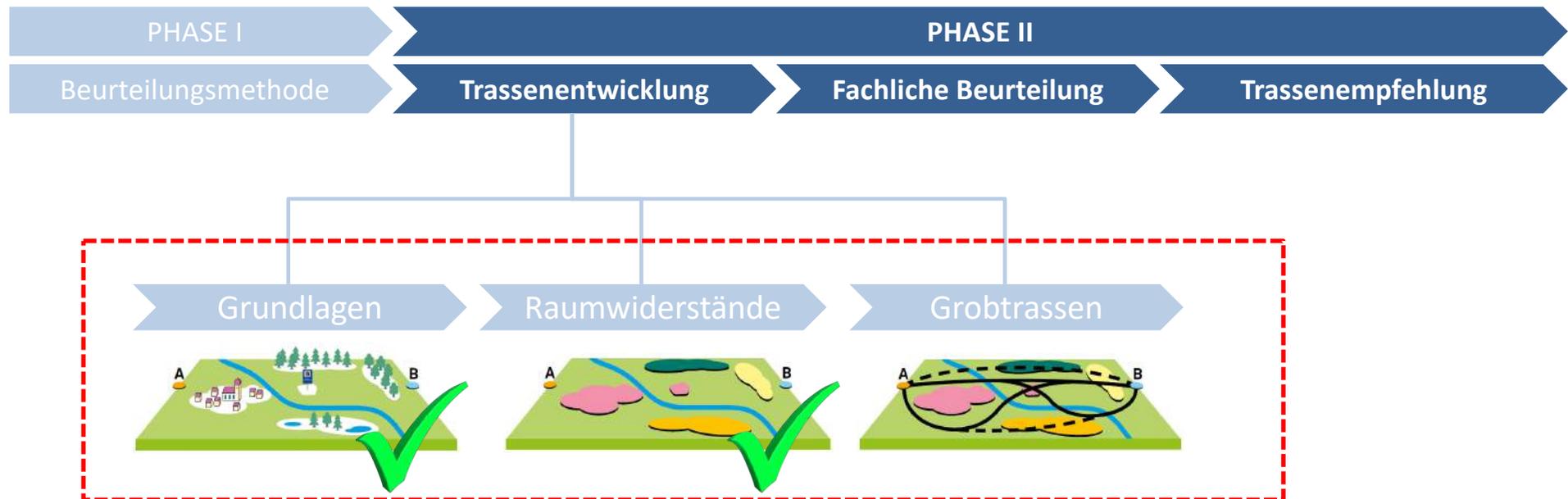
The table displays a detailed 'Kriterien-Katalog' (Criteria Catalog) with multiple columns and rows. It includes various indicators and their corresponding weights, organized into sections. A green checkmark is visible on the left side of the table, indicating a specific criterion or section.

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

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

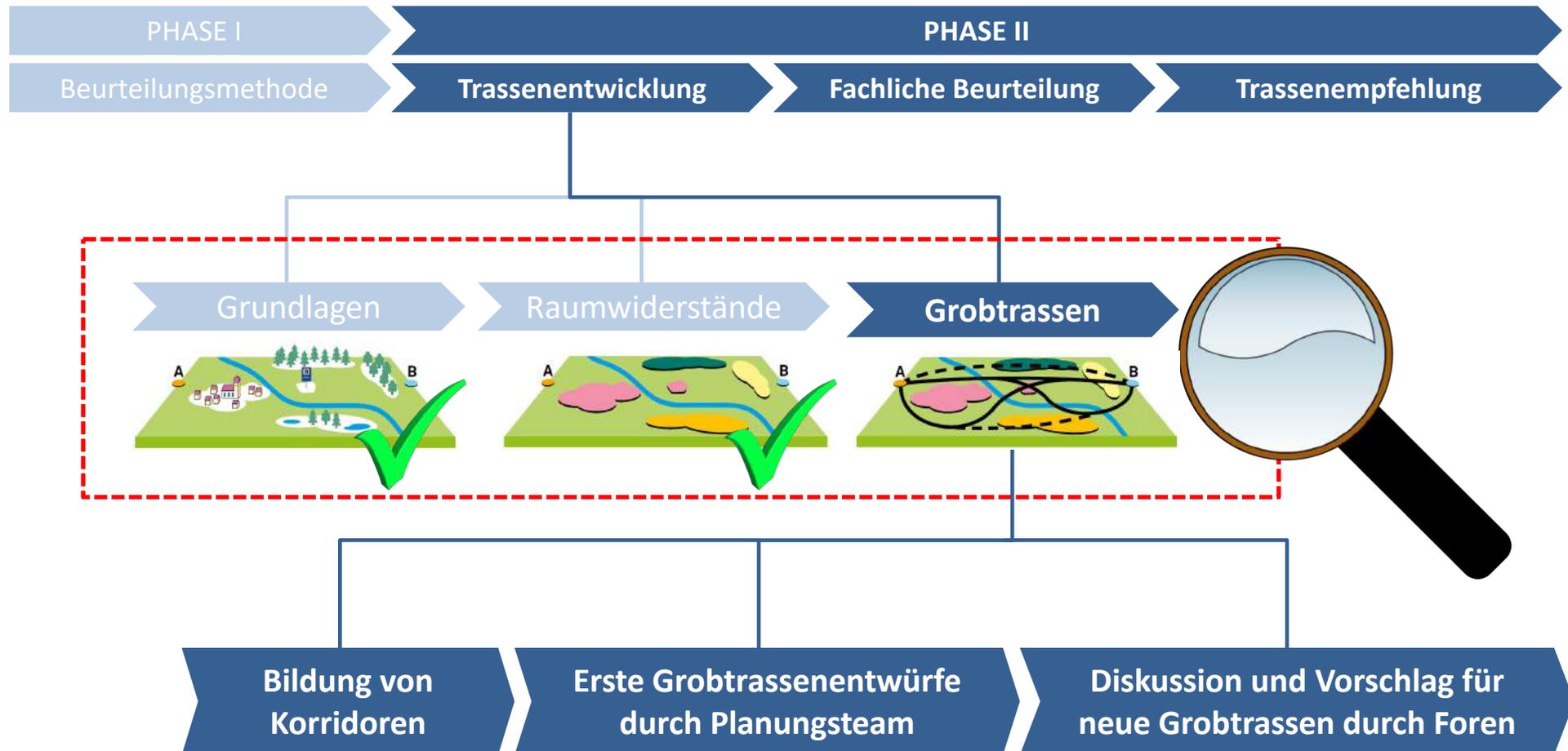
# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf; Schritte der Trassenentwicklung



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf; Wie entstehen die Grobtrassen?



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

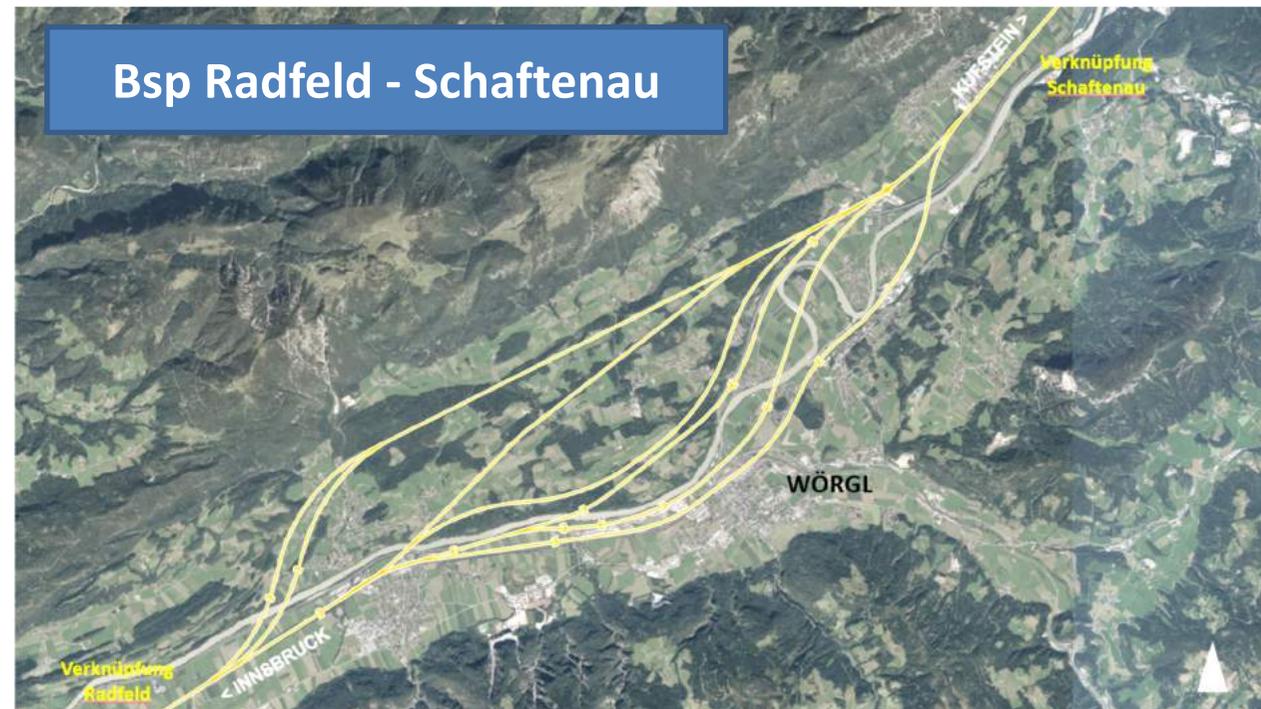


### Grobtrassen



### Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

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



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

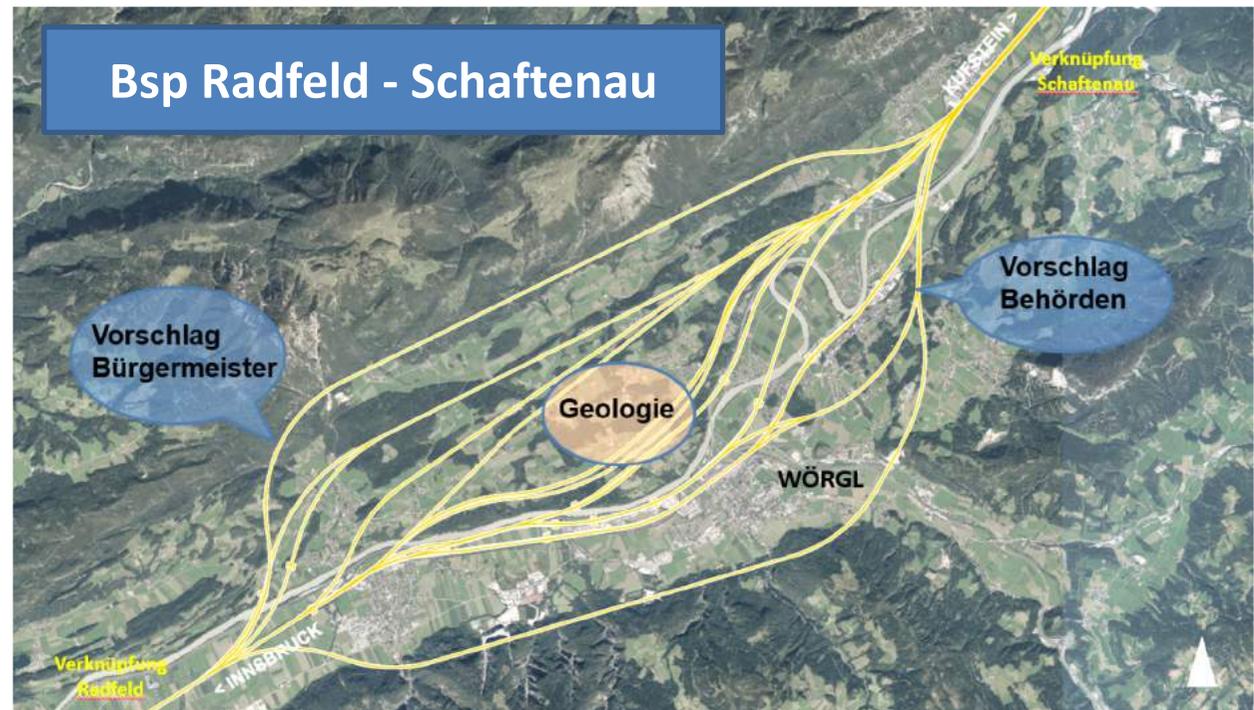


### Grobtrassen



### Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

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



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

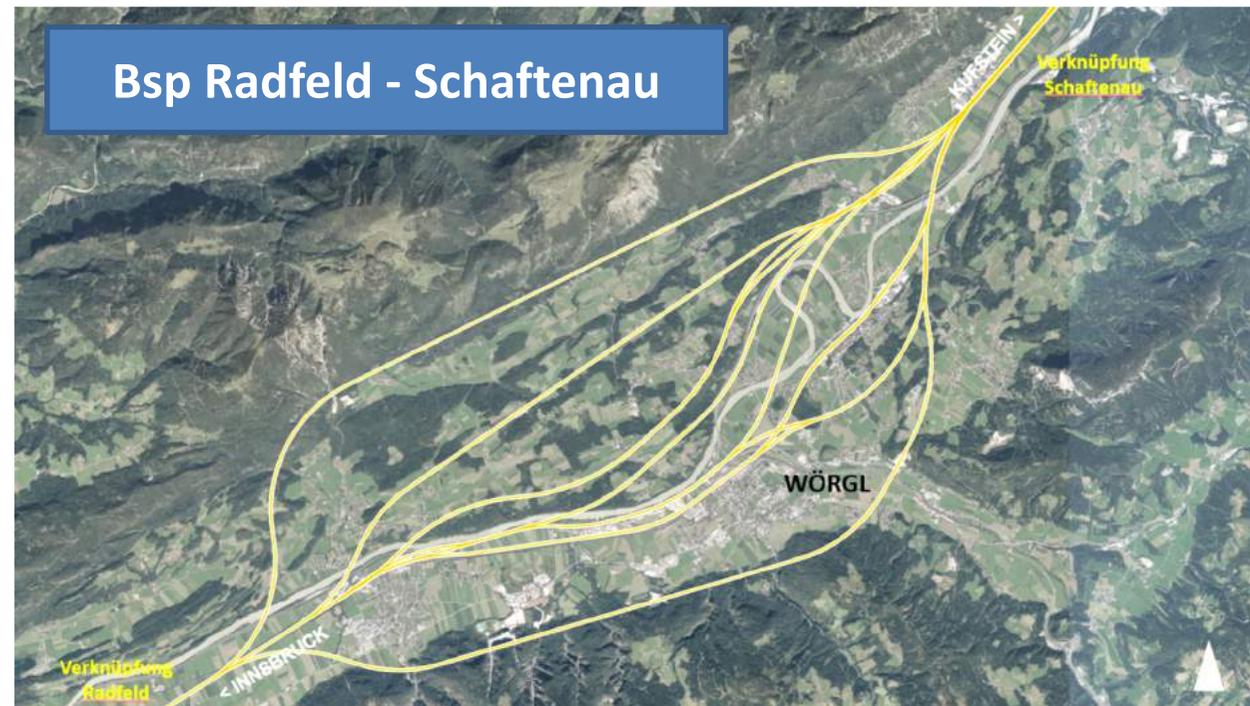
## Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau



### Grobtrassen



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

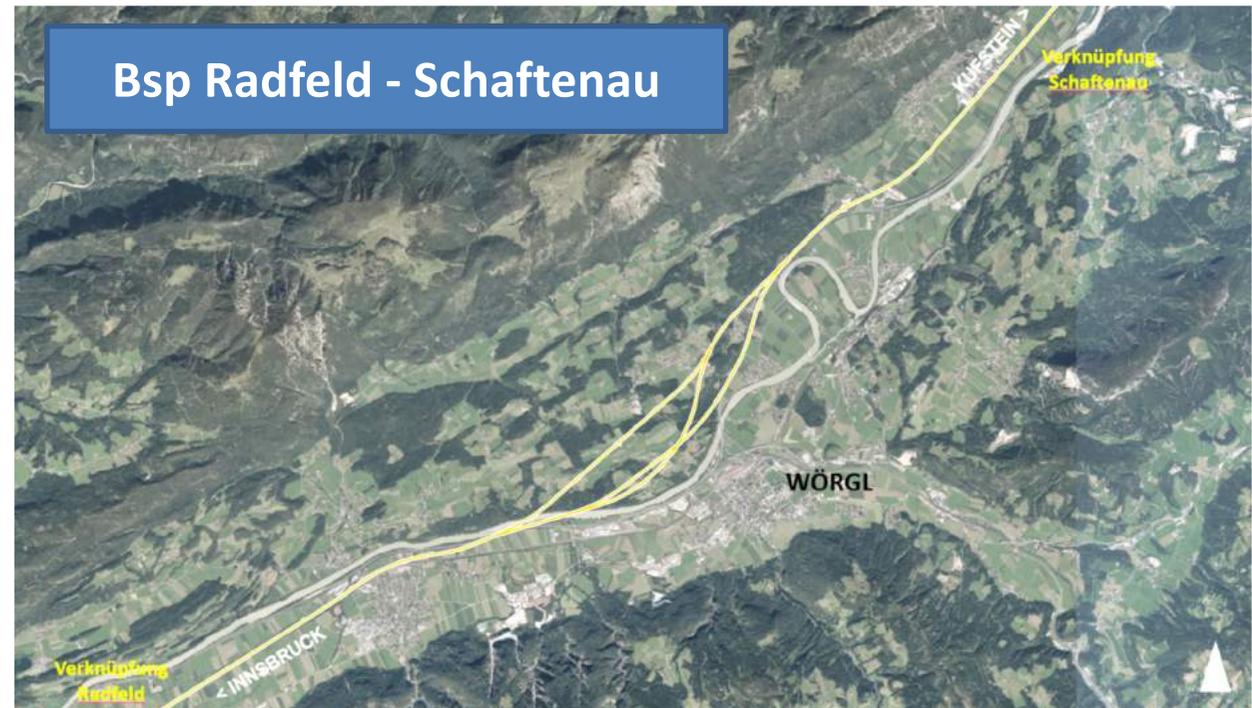


# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

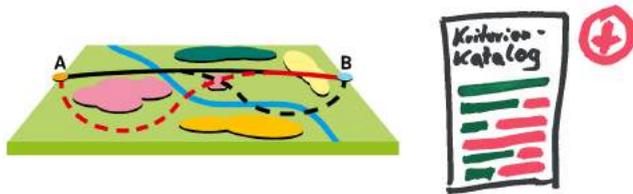


In einem weiteren Optimierungsschritt konnten im Abschnitt Radfeld – Schaftenau die 12 Varianten auf vier Varianten reduziert werden.

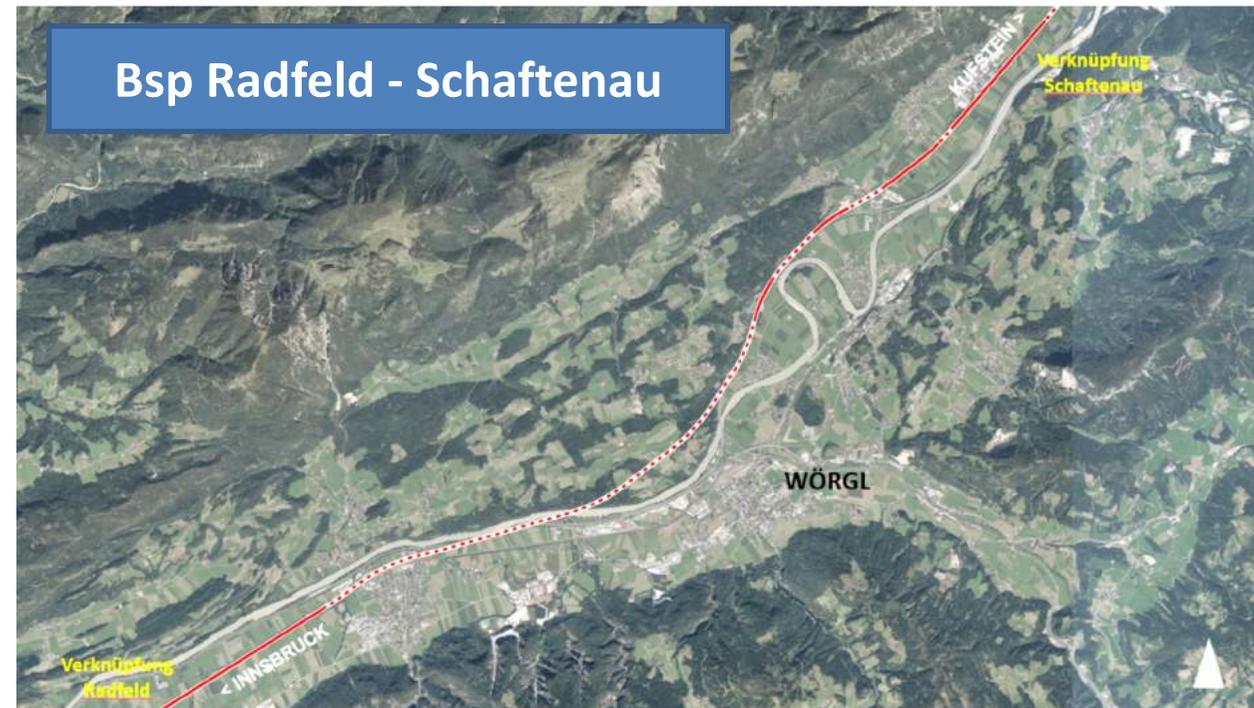


# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau



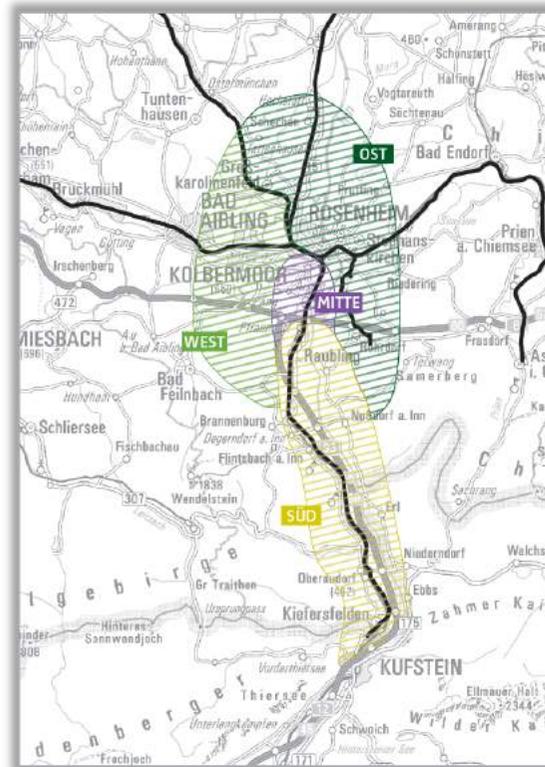
Für die verbliebenen Varianten wird eine vertiefte Planung durchgeführt und eine Bewertung mit Hilfe des vereinbarten Kriterienkatalogs durchgeführt. Am Ende steht die Trassenempfehlung und es verbleibt **eine** Trasse.



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Ermittlung von Grobtrassen

Schematische Darstellung möglicher Korridorbereiche



### Grobtrassen



### Raumwiderstände

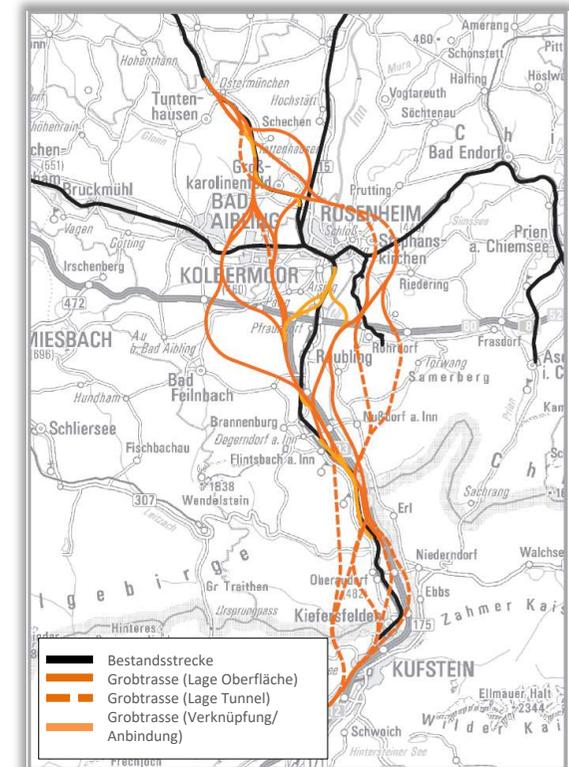
+

### Topografie

+

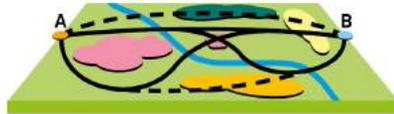
### Trassierungsvorgaben

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



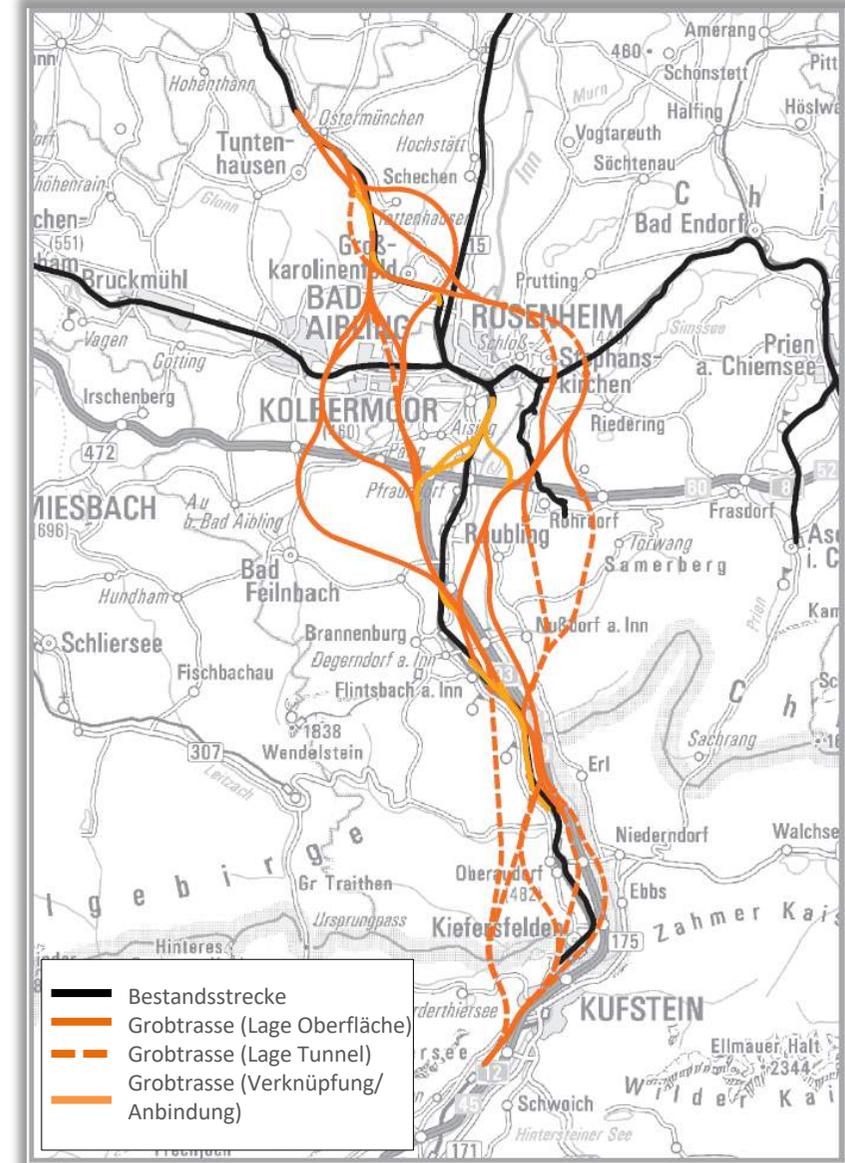
# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe  
durch Planungsteam

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



Schematische Grobtrassenkarte

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 10. Sitzung

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

# Vorstellung der ersten Entwürfe der Grobtrassen anhand der Karten

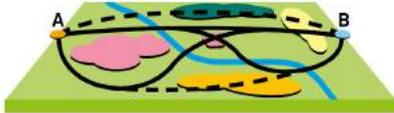
# Gemeindeforum

## Tagesordnung 10. Sitzung

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

## Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe – wie geht es jetzt weiter?

### Grobtrassen



### Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

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

### Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

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

### Grobtrassen diskutieren und reduzieren

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

# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Zeitlicher Ablauf und weitere Maßnahmen

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

# Ausblick

## Diskussion der Grobtrassenentwürfe

- Nächster Forentermin: **18. Juli 2018, 18.30-20.30 Uhr, Kiefersfelden**
- Inhalte des Juli-Forums:
  - Weitere, ergänzende Informationen zu den Grobtrassenentwürfen
  - Klärung weiterer offener Fragen, auch aus den Informationsveranstaltungen
  - Verteilung von Unterlagen an die Forenmitglieder für weitere Forenarbeit
- Planung der Termine und Vorgehensweise bis Ende des Jahres:
  - Nächste Forentermine: **18. Juli 2018; 26. September 2018**
  - Weitere Forentermine: **24. Okt. 2018, 28. Nov. 2018, 23. Jan. 2019**

Zur Info: Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten und Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf

[www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM