

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	19. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1
Datum und Uhrzeit:	29.01.2020, 18:30-20:15 Uhr
Ort:	Sitzungssaal, Gemeinde Kiefersfelden
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Andreas Ehrenstrasser (Langkampfen) Georg Juffinger (Langkampfen) Georg Anker (Langkampfen) Günter Dunkl (Langkampfen) Josef Ritzer (Ebbs) Hubert Leitner (Ebbs) Josef Hörl (Ebbs) Josef Wagner (Kufstein) Tanja Votteler (Kufstein) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Sven Madlung (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Alexander Buchner (IPBN) Sabine Volgger (clavis) Christina Stieber (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
 3. Rückblick und allgemeine Informationen
 4. Blick in die Planungswerkstatt
 5. Abschluss und Termine
-

1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die Forenmitglieder und bedankt sich für die Teilnahme. Sie stellt einen neuen Teilnehmer des Projektteams vor: Sven Madlung arbeitet im Kommunikationsstab der DB Netz AG und unterstützt Bernd Reiter.

Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt den Ablauf der heutigen Sitzung vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 18. Sitzung

Zum Protokoll der 18. Sitzung gab es keine Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Rückblick und allgemeine Informationen

Siehe Folien 5-8 der beiliegenden Präsentation

Information Raumordnungsverfahren

Nach Vorstellung der Folien ergänzt die Projektleitung, dass sie auf eine baldige Rückmeldung der Raumordnungsbehörde hoffe. Abhängig von deren Inhalt, kann die DB Netz AG dann die Unterlagen nach Überarbeitung bei der Regierung von Oberbayern einreichen. Die Unterlagen werden nach aktuellem Kenntnisstand öffentlich ausgelegt. Die Randbedingungen des Verfahrens sind zur Nachlese online verfügbar. Bei Fragen steht die Projektleitung jederzeit zur Verfügung. Es wird bei Neuerungen über die Moderation einen Status-Bericht zum ROV geben.

In Österreich gibt es kein entsprechendes Pendant zu diesem Verfahren. Es stellt die Raumverträglichkeit in einem frühen Stadium fest und hat Empfehlungs-, aber keinen Bescheidcharakter. Parallel findet die Abstimmung mit dem Land Tirol/Abt. Raumordnung statt. Auch wenn sich das Raumordnungsverfahren nur mit dem deutschen Teil beschäftigt, können betroffene Gemeinden wie Erl ihre Anliegen auch einbringen – direkt oder über das Amt der Tiroler Landesregierung. Grenzüberschreitende Auswirkungen werden berücksichtigt. Die Projektleitung wird – wie auch die Regierung von Oberbayern – über den weiteren Verlauf des Verfahrens informieren und rechnet Mitte des Jahres mit der Einleitung des Verfahrens durch die Regierung von Oberbayern.

Ergebnisse FORSA-Umfrage

Die Projektleitung erläutert anhand der Folie die Ergebnisse der zweiten FORSA-Umfrage. Ziel der Umfragen ist es, die Meinungsbilder und die Wahrnehmung der Bevölkerung abzufragen, um auch erfassen zu können, wie und was von der Kommunikation zum Projekt ankommt. Die Kritikpunkte zur ersten Umfrage bezüglich einiger Formulierungen wurden bei der aktuellen Befragung berücksichtigt. Es wurde konkret nach der Neubaustrecke gefragt,

die mehr als die Hälfte der Befragten befürwortet. Die Projektleitung nimmt für sich mit, dass ihre Kommunikationsmaßnahmen wie die Website, die Infomärkte und Pressetermine Wirkung zeigen. Neben den Bahnen sind vor allem die Gemeinden und Bürgerinitiativen beliebte Informationsquellen. Sechs von zehn Befragten wünschen sich dennoch mehr Informationen. Diesen Wunsch nimmt die Projektleitung als weitere Aufgabe mit. Sie beschäftigt sich kontinuierlich mit ergänzenden Kommunikationsmaßnahmen. Die Ergebnisse der Umfrage sind auf der Website einsehbar.

Diskussion

Wurde in der Fragestellung bezüglich einer Neubautrasse auch die Bestandssanierung miteinbezogen?

- Im Zuge der Umfrage wurde konkret nach der Errichtung einer Neubaustrecke, also einem dritten und vierten Gleis, gefragt.

Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung & Anmerkungen zum Ausbaukonzept Vieregg-Rössler

Die Projektleitung stellt die Folie vor und erklärt, dass der Link zu den Ergebnissen Mitte Dezember 2019 an die Forenteilnehmer verschickt wurde und die vollständigen Unterlagen zu beiden Themenbereichen auch seit Mitte Dezember auf der Website abrufbar sind. Die Ergebnisse zur Bestandsstreckenuntersuchung wurden im Wesentlichen bereits am 1. Juli 2019 vorgestellt und in der Forenrunde im September nochmals ergänzend erläutert (Thema Kapazitäten). Der Ausbau der Bestandstrecke ist aus Sicht der Bahnen keine Alternative zum Neubau eines 3. und 4. Gleises. Auch das Ausbaukonzept von Vieregg-Rössler kann in vielen Punkten nicht positiv bewertet werden. Insbesondere würde es über mehrere Jahre den Bahnverkehr in der Region erheblich beeinträchtigen, was auch auf den Nahverkehr große Auswirkungen hätte.

Diskussion

Ein Mitglied möchte wissen, was man sich unter „Ertüchtigung der Bestandstrecke“ vorstellen kann und bezieht sich dabei auf den Artikel „Brenner-Zulauf lässt Bayern vorerst noch Jahrzehnte kalt“ aus der Tiroler Tageszeitung vom 27.01.2020.

- Die Projektleitung erläutert, dass hierbei vermutlich die Umrüstung der Bestandstrecke auf ETCS gemeint sei („Digitale Schiene“). Die DB plant, die bestehende Strecke zu digitalisieren, derzeit laufen noch die Finanzierungsverhandlungen zwischen DB und Bund. Somit würde die Bestandstrecke in gewisser Weise ertüchtigt, sprich digitalisiert.

Wie hoch wird die Kapazität nach der Ertüchtigung sein? Es werden bis zu 340 Züge kolportiert.

- Die genaue Anzahl der Züge hängt von verschiedenen Faktoren ab, die jetzt noch nicht fixiert sind. Die Grundprämisse ist, die komplette Bestandstrecke mit ETCS

auszustatten. Um die Strecke darüber hinaus in kapazitiver Hinsicht zu ertüchtigen – vergleichbar mit dem Paket der Bestandsstreckenuntersuchung –, bräuchte es z.B. auch eine Blockverdichtung, Überleitstellen, Überholgleise etc.. Welche Aspekte neben der reinen Umrüstung auf ETCS im Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ noch enthalten sein werden, kann aufgrund der noch nicht erfolgten Beauftragung nicht beantwortet werden. Mehr als 320 Züge erscheinen jedoch unrealistisch, da dies gemäß den Erkenntnissen aus der Bestandsstreckenuntersuchung im Knoten Rosenheim eine risikobehaftete Betriebsqualität nach sich ziehen würde.

4. Blick in die Planungswerkstatt

Siehe Folien 10-26 der beiliegenden Präsentation

Der Planer stellt sein Vorgehen anhand der Folien vor und erläutert mittels vier beispielhaft ausgewählter Bereiche die vertieften Planungsüberlegungen, insbesondere zur Höhenlage der Trassen. Für alle vorgestellten Beispiele gilt, dass diese die Vorgehensweise der Planung erläutern sollen und zu allen Untervarianten noch ungelöste Konfliktbereiche existieren, die noch weiter betrachtet werden müssen. Hierzu sind die Prämissen gemäß der Präsentation zu beachten.

Diskussion zu Varianten Gelb/Oliv/Türkis: NBS überquert BAB A 8: Der Planer erklärt die wesentlichen Konfliktbereiche. Der wesentlichste Konfliktbereich liegt hier im Bereich der Autobahnquerung, da die Staatsstraße aktuell über die Autobahn geführt wird. Diese müsste bei einer Überquerung der NBS entsprechend unter die Autobahn verlegt werden.

NBS unterquert BAB A 8: Neben den erwähnten Konfliktpunkten der Überquerung müssen hier auch querende Gewässer berücksichtigt werden. Im Süden würde die Tieflage schon recht früh beginnen. Im Norden steht noch nicht fest, ob die Tieflage vor der Mangfallquerung verlassen werden könne oder gar das gesamte Mangfalltal unterquert werden müsse.

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob bei diesen Betrachtungen die Kosten bereits mitgedacht werden.

- Aktuell geht es primär um die technische Machbarkeit. Erst dann wird bewertet, ob eine Variante nicht nur technisch machbar, sondern auch verhältnismäßig ist.

Es liegt nahe, unterirdisch zu fahren, da so viele Konfliktsituationen vermieden werden könnten. Wird das in der Bewertung berücksichtigt?

- Der Planer erklärt, dass technisch gesehen aktuell die oberirdische Linienführung leichter als die unterirdische erscheint. Primär gehe es im ersten Schritt aber um die Machbarkeit. Die Kosten werden später in der Bewertung der Trassen einfließen.

Der Planer stellt die Variante Violett vor: NBS überquert den Inn bei Fischbach: Die Überlegungen könnten wahrscheinlich auch auf die Variante Blau umgelegt werden, dies muss in weiterer Folge noch geprüft werden. Neben der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB sind die Überquerung der Autobahn, des Inns und der Vogelinsel wichtige Konfliktpunkte.

NBS unterquert den Inn bei Fischbach: Der Planer berichtet, dass die Konfliktpunkte bei der Unterquerung im Wesentlichen die gleichen seien wie bei der Überquerung. Die aktuelle Planung sei ein Versuch, mit so wenig Überdeckung wie möglich unter dem Inn durchzufahren, um die geländenahe Verknüpfungsstelle noch erreichen zu können. In diesem Bereich würden aber noch einige geologische Erkenntnisse fehlen, um mögliche Baumethoden festlegen zu können. Es sei möglich, dass sich die Höhenlage aufgrund dieser Erkenntnisse noch ändert. Auch die Ausbildung der Verknüpfungsstelle muss im Zuge der weiteren Planung noch näher betrachtet werden, da hier bestimmte Sicherheitsrichtlinien eingehalten werden müssen.

Die Moderation stellt nach Rückfrage mit den Planern in Aussicht, dass bei dem nächsten Gemeindeforum auch Teilabschnitte zu den drei Gemeinden dieses Forums gezeigt werden. So soll das Bild im Laufe des Jahres immer klarer werden.

Diskussion

Ein Forenmitglied betont, dass ihm der Anschluss zum Nachbarprojekt persönlich wichtiger erscheint als die vorgestellten Beispiele. In Langkampfen würden durch die Einreichung der UVE bereits Tatsachen geschaffen. Der im Sommer zur Prüfung eingereichte Plan decke sich nicht mit dem aktuellen Diskussionstand, der noch Änderungen aufweist. Das habe auch Auswirkungen auf die Fortführung der Trasse.

- Der Planer erklärt, dass die Varianten im GPR mit den Planungen zur Verknüpfungsstelle in Schaftenau abgestimmt werden.

Gibt es Neuerungen zum offiziellen Planungsstand? Welche Änderungen sind geplant? Ein Forenmitglied erläutert, dass die Gemeinde Langkampfen der ÖBB nach der Einreichung des Projektes beim BMVIT 55 Änderungsmaßnahmen vorgeschlagen habe, von denen ein Großteil in die Planung eingegangen sei. Die Änderungen seien vorbehaltlich weiterer Abstimmung mit der ÖBB beschlussreif. Die veränderte Planung beinhalte im Wesentlichen Verbesserungen für die am meisten betroffenen Grundbesitzer. Durch die Änderungen würde das geplante Tunnelportal etwa 800 Meter in Richtung Kufstein verschoben werden.

- Die Projektleitung ergänzt, dass die Änderungen geprüft und ggf. berücksichtigt würden, sobald diese offiziell von der Gemeinde Langkampfen an die ÖBB übergeben werden. Da die Linienführung nur geringfügig verändert werde, sollten die Änderungen in die neue Planung schon integriert werden können.

Hat die veränderte Planung Auswirkungen auf die TAL und das Umspannwerk? Ein Forenmitglied stellt richtig, dass die Verschiebung des Tunnelportals um 800 m keinen Einfluss auf die TAL habe.

- Die Projektleitung ergänzt, dass man sich die Situation beim Umspannwerk sicherlich genauer ansehen müssen, wenn die dafür notwendige Planungstiefe gegeben ist.

- Die Projektleitung bittet, Behauptungen und Mutmaßungen nicht unbedacht weiterzugeben, da sonst Unsicherheiten entstehen könnten. Erst wenn der Beschluss der Gemeinde zur Planungsänderung offiziell bei der ÖBB Infra eingelangt ist, werden – wenn notwendig – die Planer den Anschlussbereich vertieft planen bzw. gegebenenfalls adaptieren.

Die Moderation fasst zusammen, dass es aufgrund von Änderungswünschen der Gemeinde Langkampfen ggf. zu einer Verschiebung des Tunnelportals kommen könnte. Die Änderungen sind aus jetziger Sicht nicht wirklich problematisch und werden nach Einlangen bei der ÖBB von den Planern geprüft und ggf. berücksichtigt werden; z.B. müsse die Höhenlage genauer geprüft werden. Weitere Diskussionen machen erst nach offizieller Einreichung der Änderungswünsche Sinn.

Ein Forenmitglied ergänzt, dass die Entscheidung in der Gemeinde in den nächsten 2 Wochen getroffen werde. Ein weiteres Forenmitglied fragt, ob sich bei einer Änderung auch die Baugrenze ändern wird?

- Wenn von der Gemeinde Langkampfen so gewünscht, geht die Projektleitung zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass die geplante Wanne Teil des GPR-Abschnittes bleibt und die obertägige Verlängerung Teil des Abschnittes Kundl-Schaftenau sein wird. Final kann das erst nach der Änderung der Pläne bearbeitet und festgelegt werden.

Ein Forenmitglied merkt an, dass die Verschiebung des Tunnelportals zu Verunsicherung bei den Anrainern führen werde.

Der aktuelle Plan der ÖBB ist zwar technisch in Ordnung und durchführbar, für die Gemeinde Langkampfen aber inakzeptabel. Daher werden die Änderungen gewünscht.

Die Moderation fasst zusammen, dass man beim nächsten Gemeindeforum mehr weiß und diesbezüglich weitere Informationen zur Verfügung stellen kann.

Ein Forenmitglied fragt nach, ob der Längenschnitt, wie in den Beispielen der Planungswerkstatt, schon für die Gemeinden dieses Forums erstellt sind?

- Die Planer führen aus, dass es noch nicht für alle beteiligten Gemeinden einen Längenschnitt gibt, da man zuerst die „heikelsten“ Punkte betrachtet.

Die Forenmitglieder äußern den Wunsch, beim nächsten Gemeindeforum im Juni den Längenschnitt jeder teilnehmenden Gemeinde präsentiert zu bekommen.

- Die Planer werden sich bemühen, diesem Wunsch nachzukommen.

Ein Teilnehmer möchte abschließend wissen, ob das Projekt überhaupt umgesetzt werde, wenn Bayern, wie in den Medien berichtet, noch 30 Jahre über die Realisierung nachdenken möchte? Oder ende die Streckenführung dann in der Wanne?

- Die Projektleitung führt aus, dass sie alles daransetzt, möglichst zügig voranzukommen. Wann das Projekt auf deutscher Seite umgesetzt wird, entscheidet letztlich der Bundestag.

Ein Mitglied bringt seinen Unmut über die Aussagen der bayrischen Politik zum Ausdruck.

Wann wird die endgültige Vorschlagstrasse vorliegen?

- Die Projektleitung rechnet Ende des Jahres mit einem finalen Vorschlag. Das Raumordnungsverfahren spiele in diesem Prozess allerdings eine wichtige Rolle, dessen Dauer könne die DB aber nur sehr bedingt beeinflussen.

5. Abschluss und Termine

Die Moderation zeigt die Termine für die nächste Forenrunde (Folie 29).

Zusatzinfo: In der Forenrunde Nord 2 interessiert sich ein Forenmitglied für den Trassenverlauf Radfeld-Schaftenau und dessen Visualisierung, welcher auf der ÖBB-Webseite unter folgendem Link veröffentlicht wurde und auch Ihnen hiermit zur Verfügung gestellt wird: http://service.studiobaff.com/Pano/Oebb_SCRA/.

Abschließend leitet die Moderation zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder betonen, dass sie in erster Linie Planungen und Überlegungen zu ihren Gemeinden interessieren. Auf andere Regionen hätten sie keinen Einfluss. Der Einblick in die Planungswerkstatt war trotzdem interessant, planungsraum-übergreifende Themen sind sehr wichtig.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion.

Zusammengestellt am 31.01.2020

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis Kommunikationsberatung GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 1 vom 29.01.2020
- Anwesenheitsliste

19. GEMEINDEFORUM SÜD 1

29. JANUAR 2020, KIEFERSFELDEN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ **Rückblick und allgemeine Informationen**
 - **Information Raumordnungsverfahren**
 - **Ergebnisse FORSA-Umfrage**
 - **Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung**
 - **Anmerkungen zum Ausbaukonzept Vieregg-Rössler**
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Information Raumordnungsverfahren

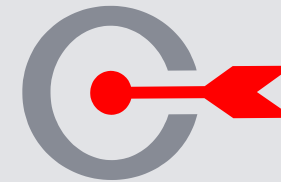
- ❖ Auf Einladung der DB Netz AG hat die Regierung von Oberbayern am 28. November in der Hochschule Rosenheim zum Raumordnungsverfahren informiert.
- ❖ Unterlagen zum Informationstermin sind auf der Projektwebsite abrufbar unter <https://www.brennernordzulauf.eu/regionalforum.html>.
- ❖ Aktueller Stand Raumordnungsverfahren: Unterlagen sind der Raumordnungsbehörde zur Prüfung auf Eignung für das Raumordnungsverfahren am 6. Dezember 2019 übergeben worden.

FORSA-Umfrage: Ergebnisse

Begleitende Erfassung der öffentlichen Wahrnehmung

▪ Ziele:

- Entwicklungen in der öffentlichen Meinung abbilden
- Identifikation der Kanäle, die Bürgerinnen und Bürger bevorzugt für Informationen nutzen



▪ Wichtige Erkenntnisse:

- Kommunikationsmaßnahmen zeigen Wirkung
- Gemeinden und Bürgerinitiativen sind beliebte Informationsquellen

▪ Alle **Ergebnisse** sind abrufbar unter:

www.brennernordzulauf.eu/files/mediathek/informationmaterial/presseinformationen/2019-11-13_PI_Forsa-Umfrage.pdf

58 % wünschen sich mehr Information

59 % sind für eine Neubaustrecke

87 % wünschen sich Veränderung des Güterverkehrs im Inntal

Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung

- ❖ Die Bestandsstreckenuntersuchung ist abgeschlossen.
- ❖ Die vollständigen Unterlagen sind seit 21. Dezember 2019 abrufbar unter <https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>.
- ❖ Die Untersuchung hat ergeben, dass der Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative zur Neubaustrecke nicht weiterfolgt wird, da er nicht zukunftsorientiert ist.

Anmerkungen DB zum Ausbaukonzept der Vieregg-Rössler GmbH

Das Ausbaukonzept stellt insgesamt keine Alternative dar

- Das Ausbaukonzept mit 29 km Neutrassierung entspricht einer **dreiviertel Neubaustrecke**.
- Ein **Engpass** durch über 20 km Zweigleisigkeit bleibt bestehen.
- Das Ausbaukonzept steht vielfach im **Widerspruch zu bestehendem Regelwerk** (u.a. Überhöhung, Sicherheit Tunnel) → Es wäre nicht genehmigungsfähig.
- Der Ausbau hätte **mehrjährige betriebliche Einschränkungen** zur Folge.

Brenner-Nordzulauf: Bahn weist Ausbaukonzept zur Bestandsstrecke im Inntal zurück +



Pressebericht im Oberbayerischen Volksblatt (OVV)

Ausführliche Unterlagen sind abrufbar unter www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html.

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ **Blick in die Planungswerkstatt**
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ 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:**
 - Suche nach Lösungen für die Konfliktbereiche.
 - Berücksichtigung der Lösung bzw. fortbestehender Konflikte bei der Bewertung der Trassenalternativen.
 - 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 überquert BAB A8
- ❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** : NBS unterquert BAB A8

- ❖ Variante **Violett**: NBS überquert den Inn bei Fischbach
- ❖ Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn bei Fischbach

Blick in die Planungswerkstatt Querung BAB A8 bei Wasserwiesen

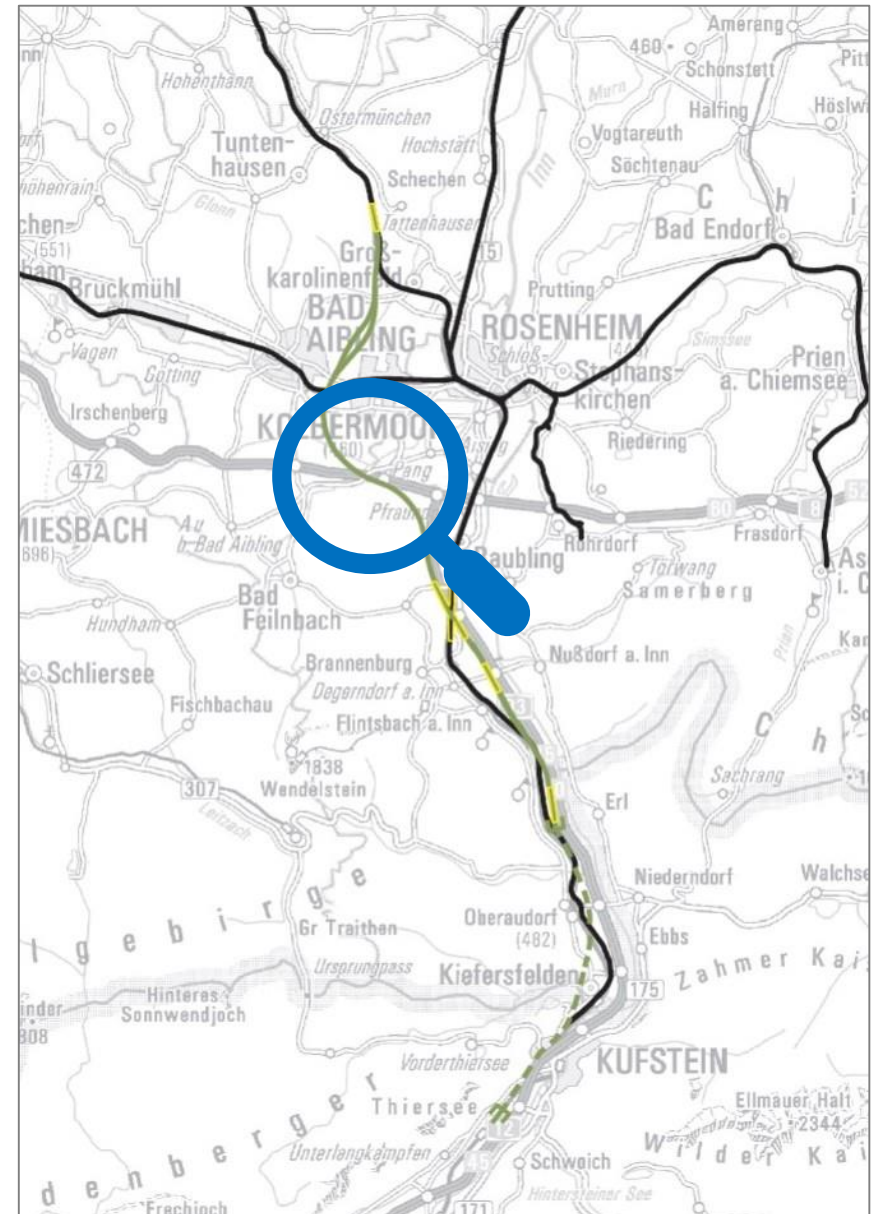
Zwei beispielhafte Überlegungen zum
Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden
Konfliktbereiche (Auswahl):

❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** :

NBS überquert BAB A8

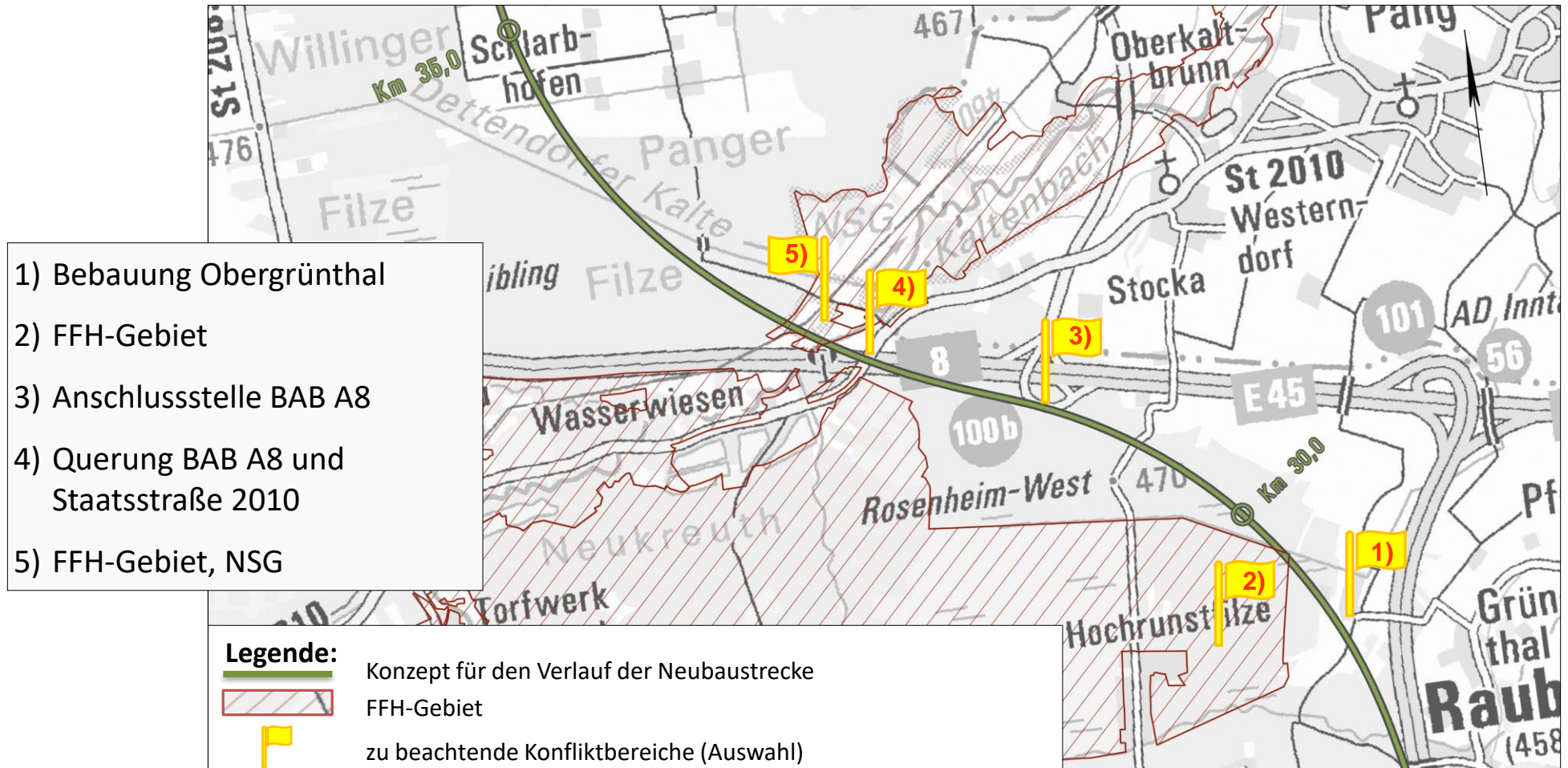
❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** :

NBS unterquert BAB A8



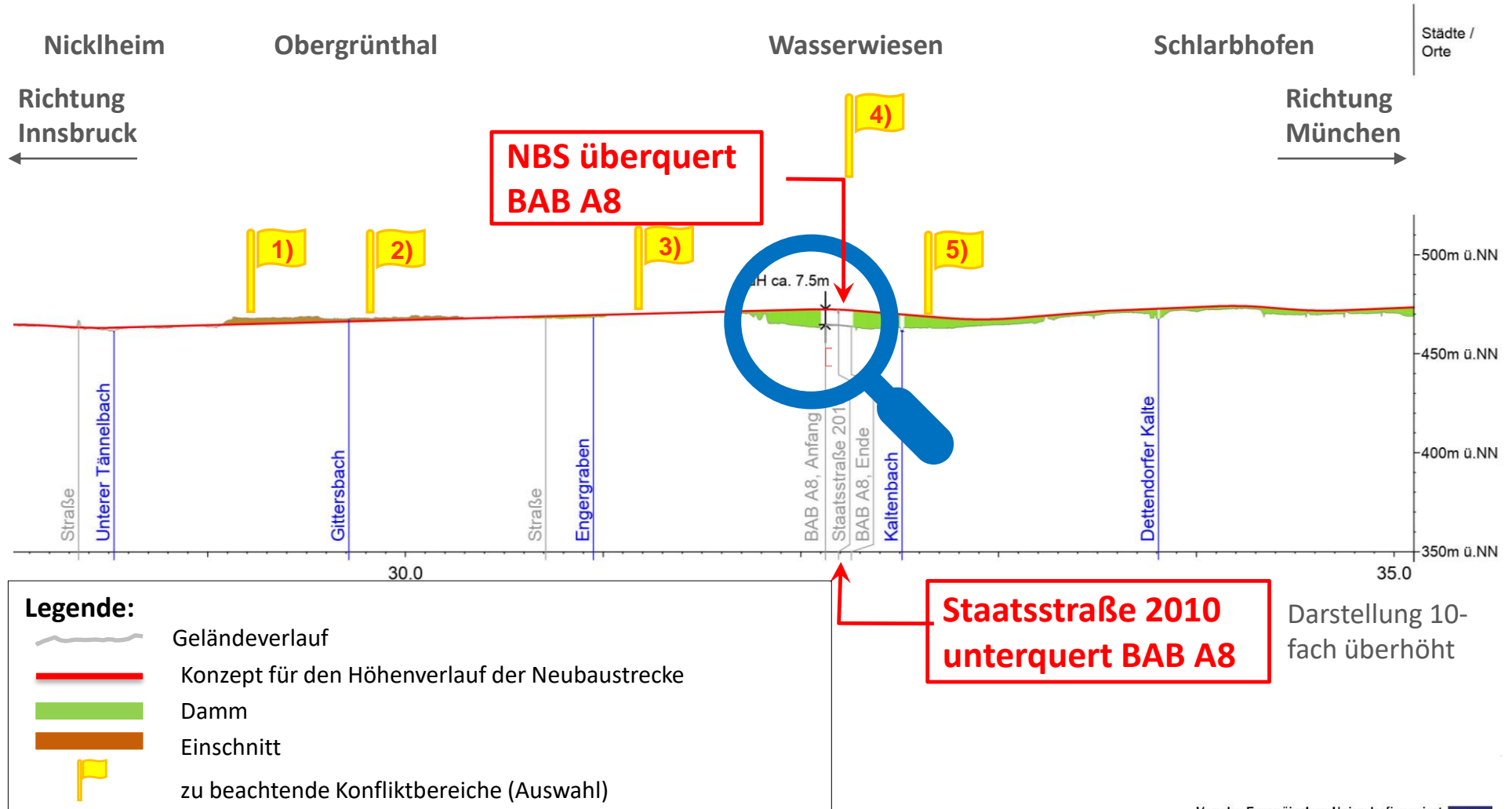
Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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

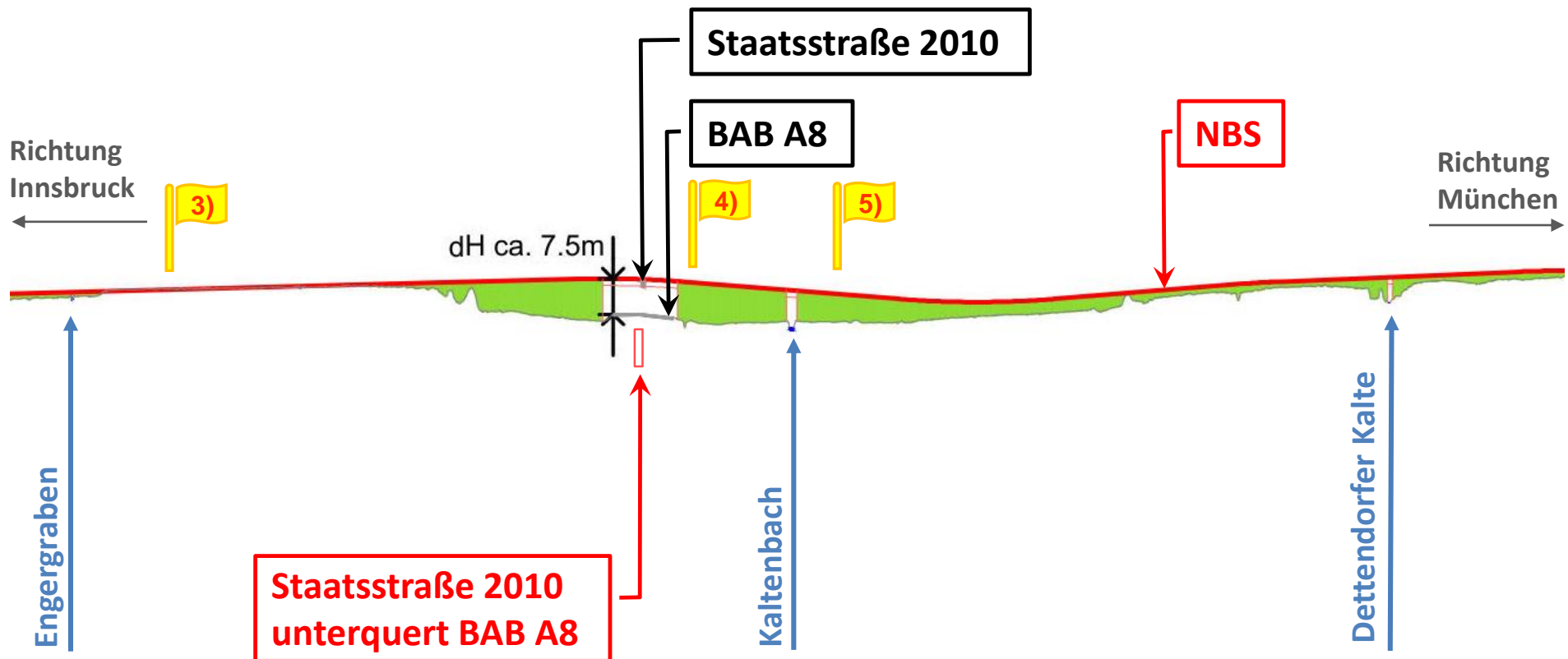
Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



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

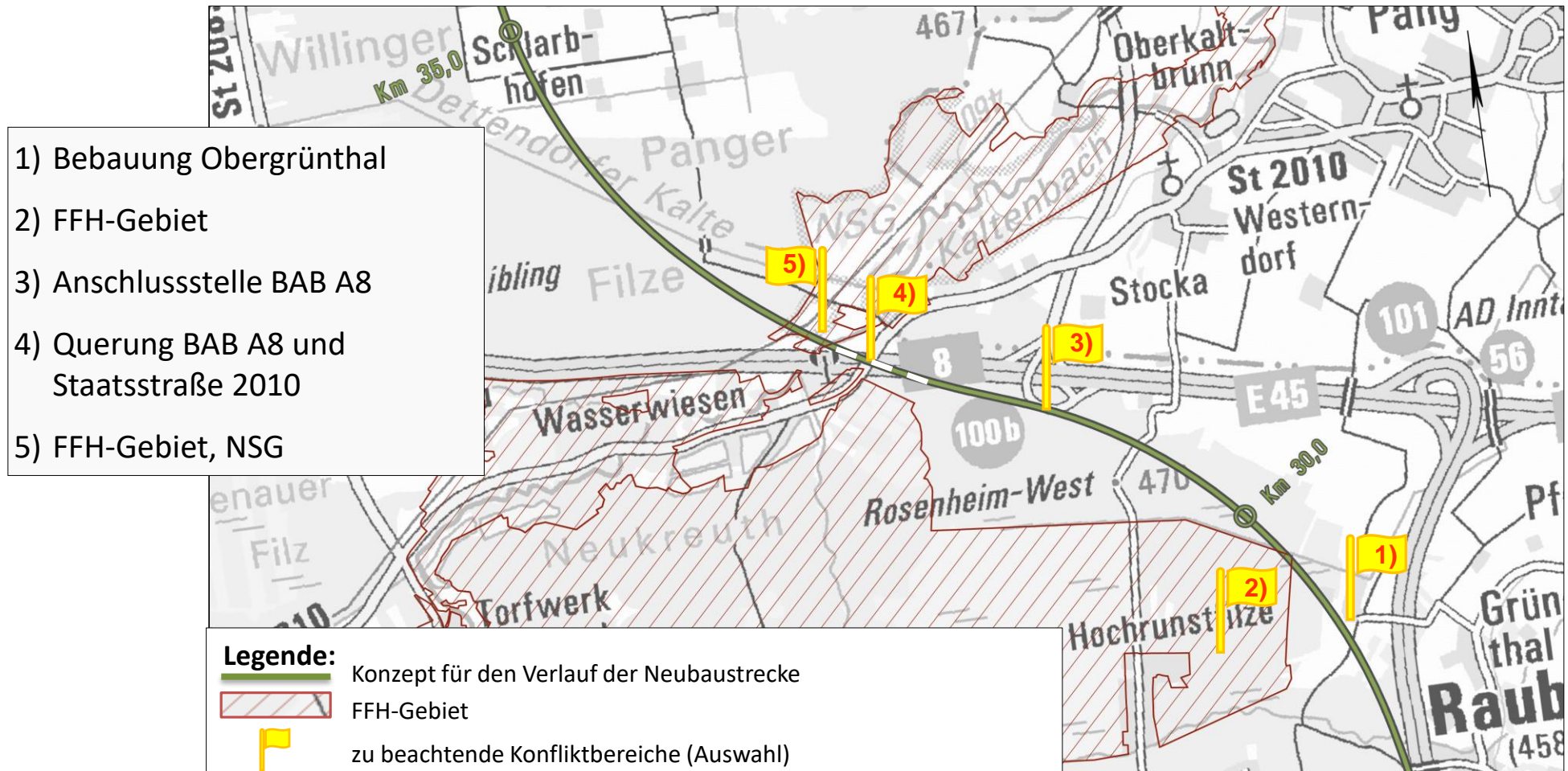
Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

Kreuzungspunkt NBS mit BAB A8 und Staatsstraße 2010



Darstellung 10-fach überhöht

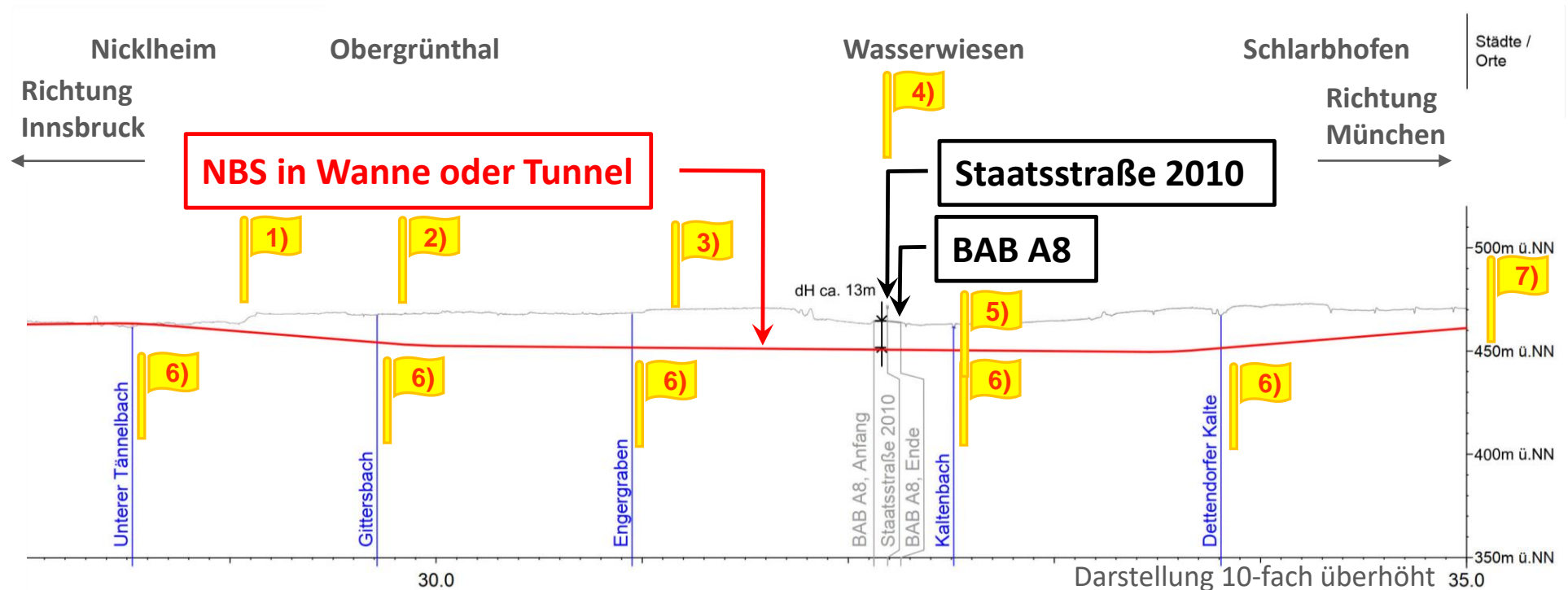
Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**) Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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 Staatsstraße 2010
- 6) Querende Gewässer
- 7) im weiteren Verlauf: Querung St 2078 & Mangfalltal

Legende:

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

Blick in die Planungswerkstatt

Querung BAB A8 bei Wasserwiesen (Varianten **Gelb**/**Oliv**/**Türkis**)

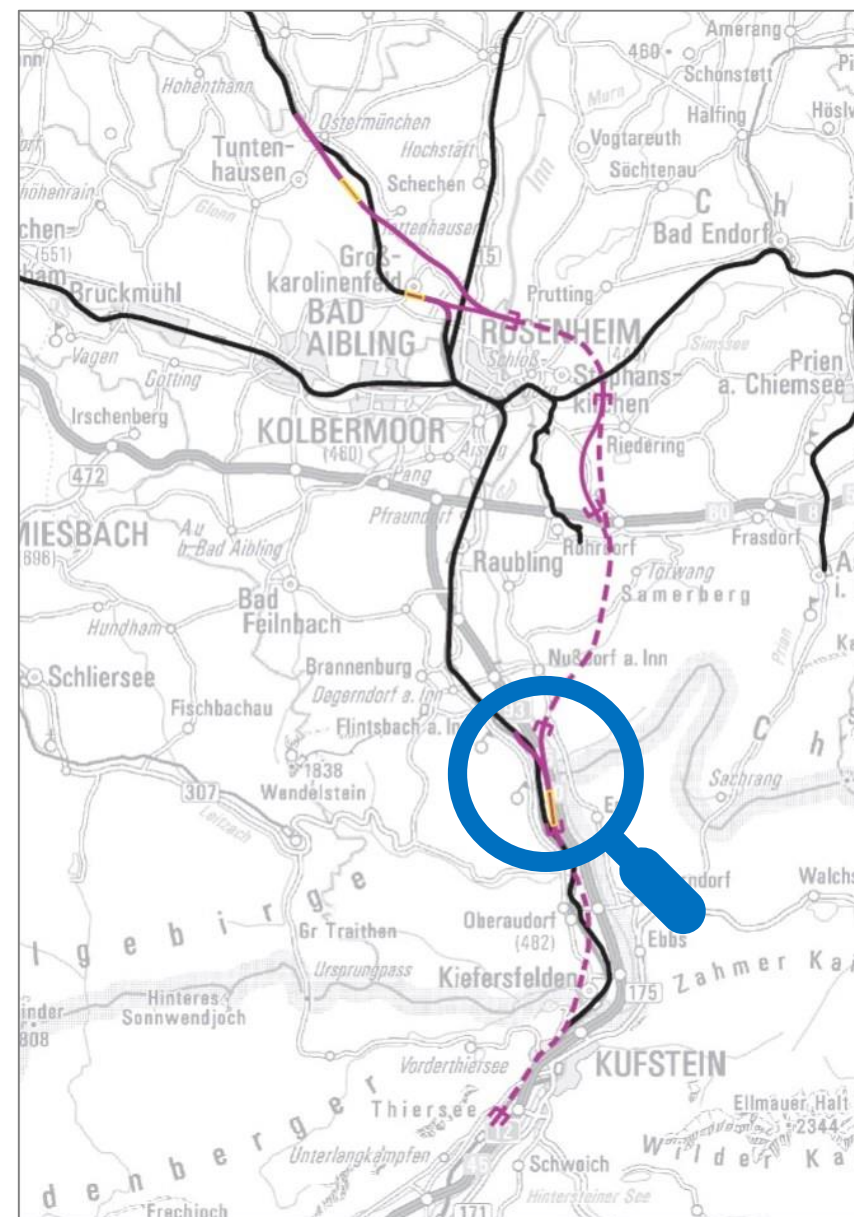
Lösungen müssen gefunden bzw. fortbestehende Konflikte bewertet werden u.a. für:

- ❖ Nähe zur Wohnbebauung: möglichst Abstand halten
- ❖ FFH-/Naturschutz-Gebiete:
 - Eingriffe möglichst vermeiden; umfahren, über- oder unterqueren
- ❖ Anschlussstelle Rosenheim-West: erhalten, möglichst umfahren
- ❖ Variante NBS überquert BAB A8: Tieferlegung Staatsstraße 2010, NBS-Brücke über A8
- ❖ Variante NBS unterquert BAB A8: Tunnel-/ Trogbauwerk für NBS,
 - Gewässerquerungen, Querung Staatsstraße 2078 und Mangfalltal im weiteren Verlauf

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

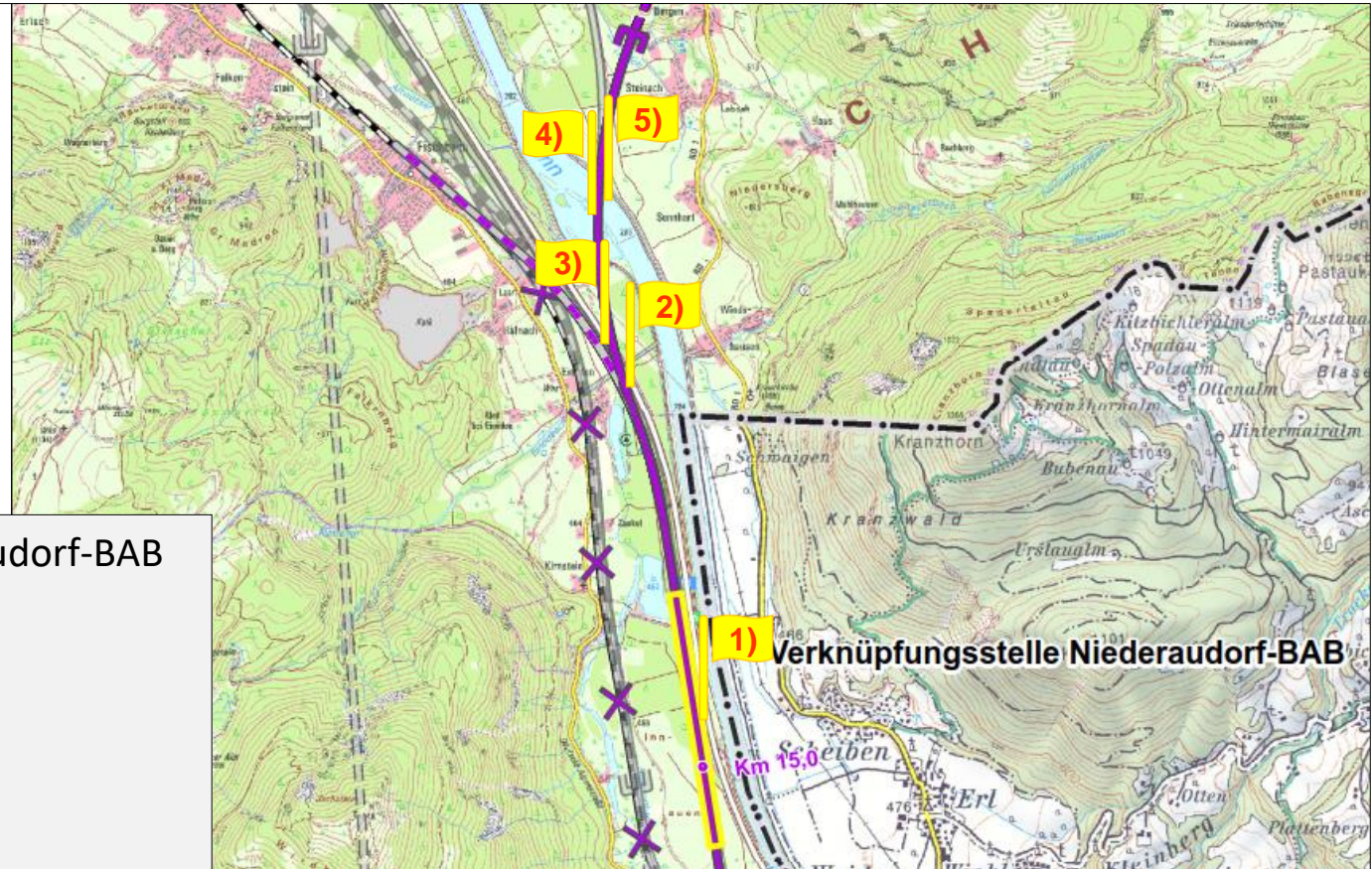


Werkstätten-Blick: Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

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

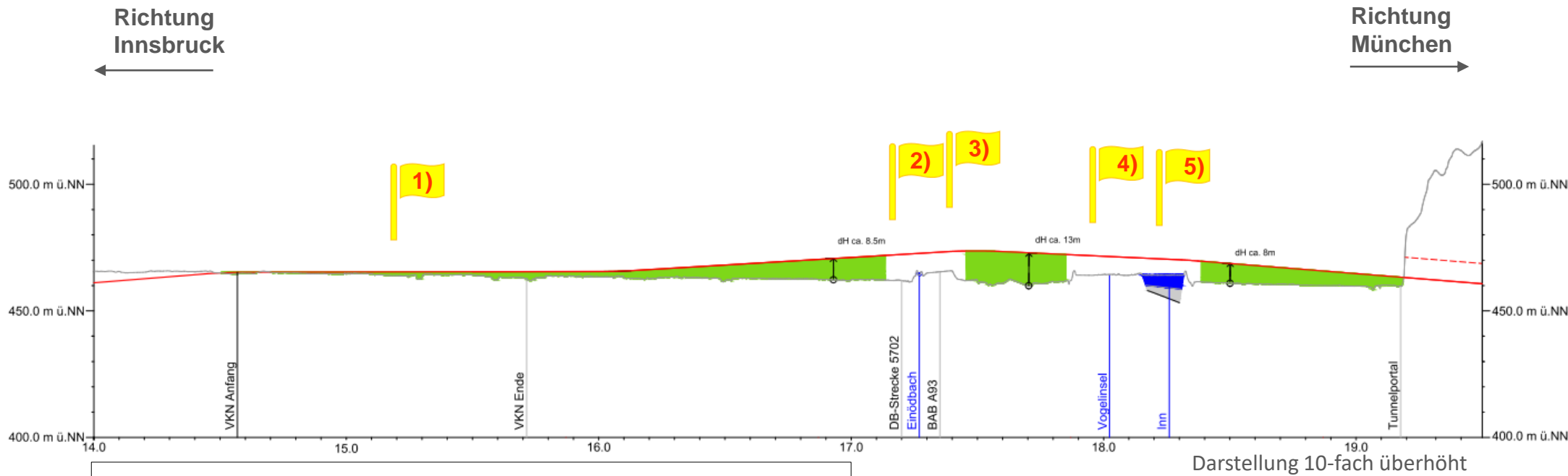


- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn





1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

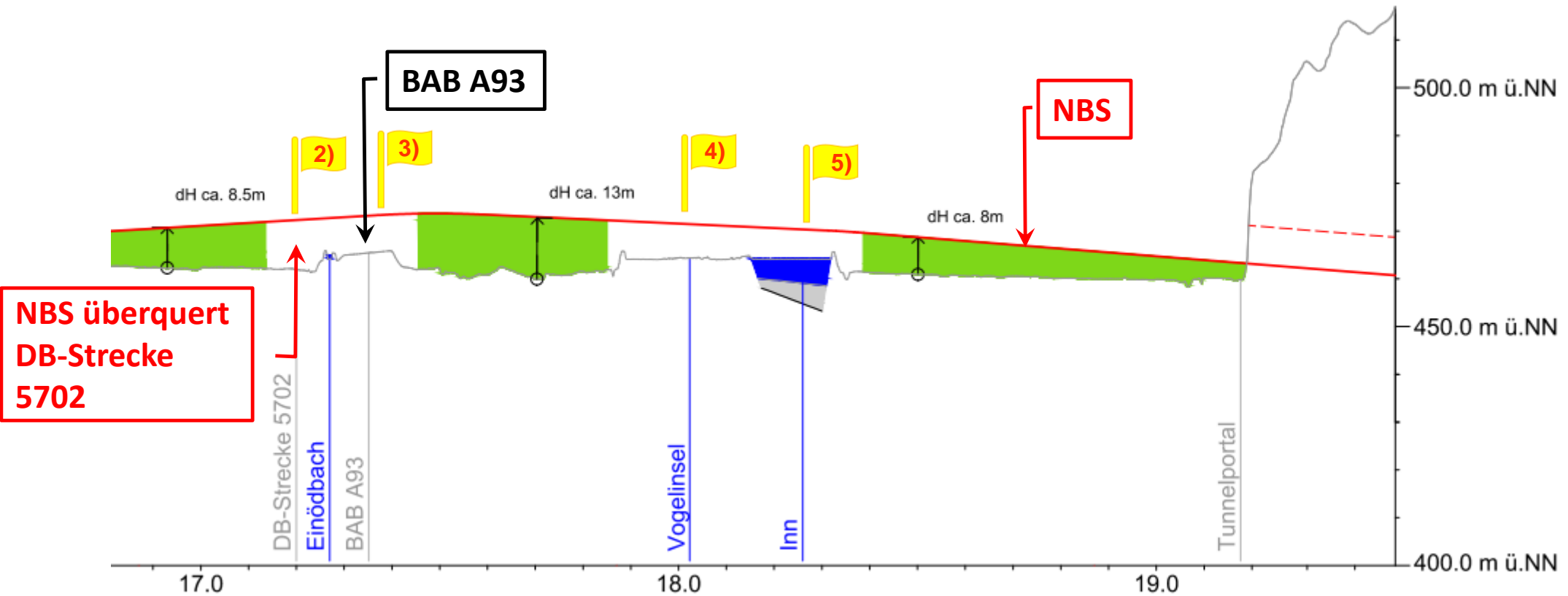


Legende:





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

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)

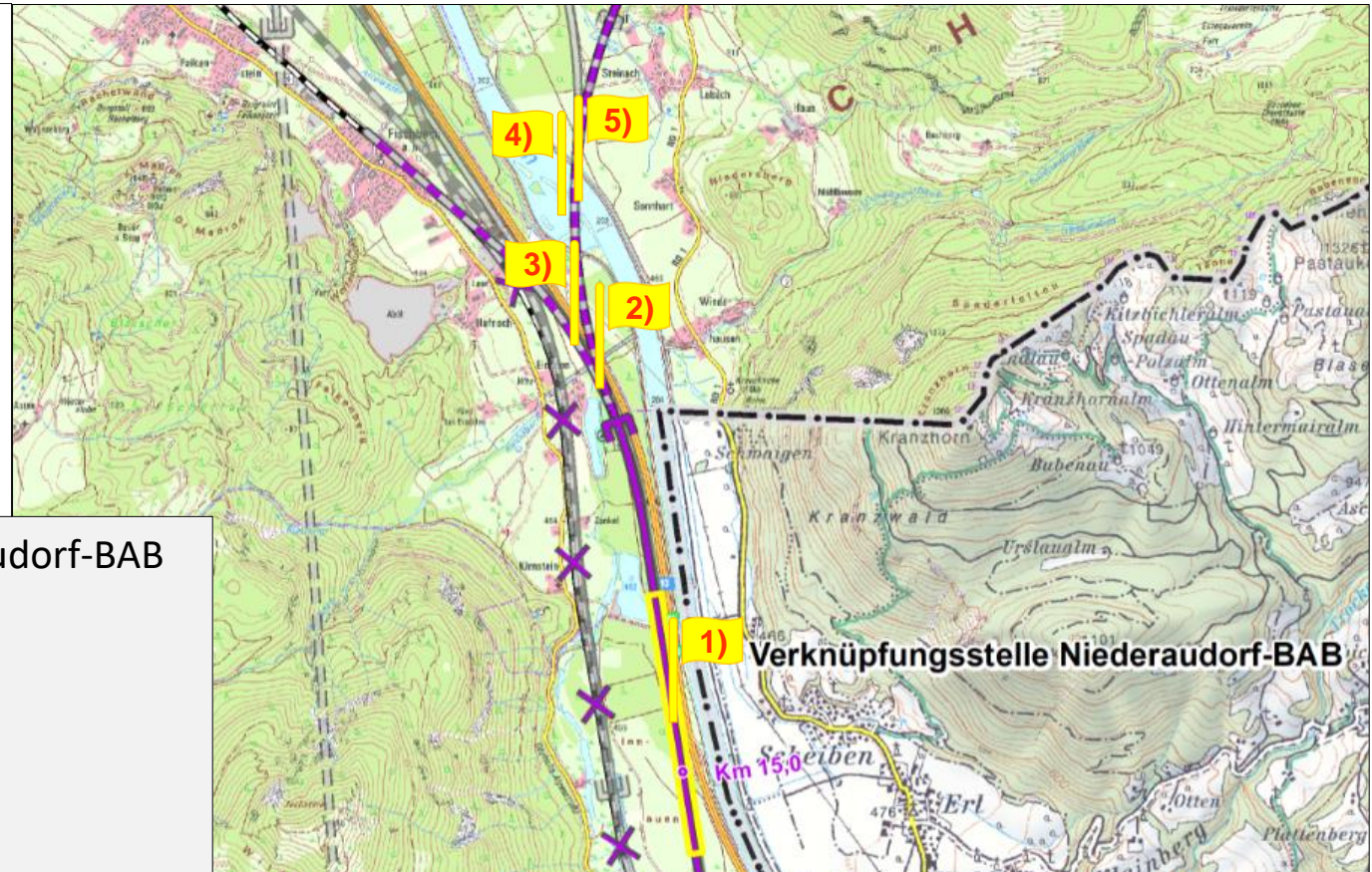
Darstellung 10-fach überhöht

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

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

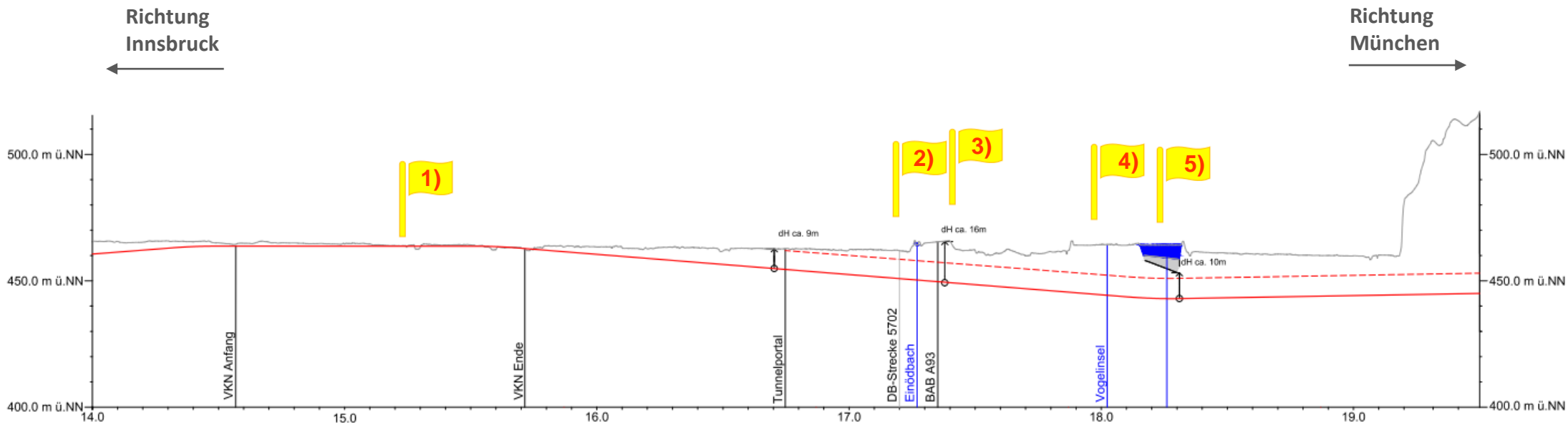
-  Konzept für den Lageverlauf der Neubaustrecke
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



Legende:



Geländeverlauf



Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke

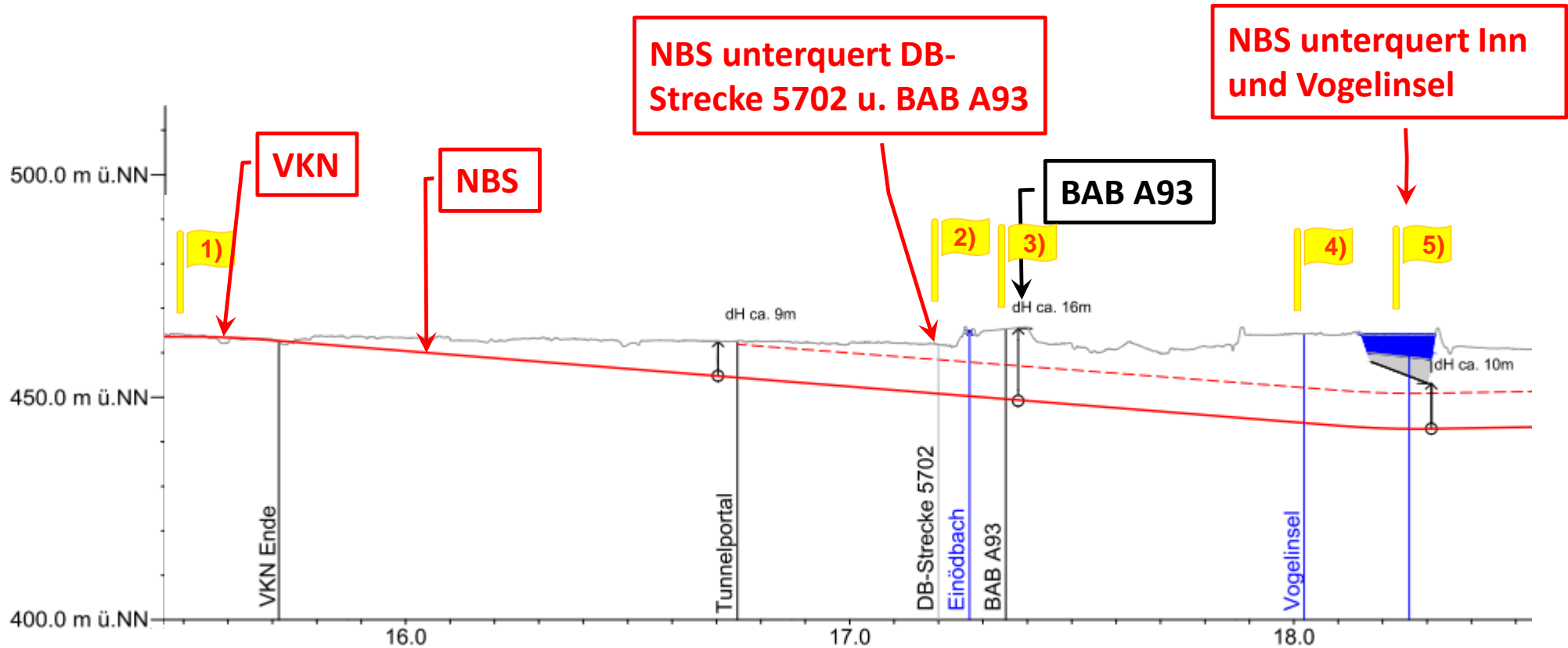


zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

Darstellung 10-fach überhöht



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



Legende:

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

Darstellung 10-fach überhöht

Blick in die Planungswerkstatt

Innquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Lösungen müssen gefunden bzw. fortbestehende Konflikte bewertet werden u.a. für:

- ❖ Verknüpfungsstelle: genaue Ausbildung in Lage und Höhe unter Berücksichtigung der erforderlichen Gradienten (insbesondere bei Innunterquerung)
- ❖ Unter-/ Überquerung der DB-Strecke 5702 (umgelegte Bestandsstrecke): Abhängigkeit von der Ausbildung der Verknüpfungsstelle und der Gradienten der NBS
- ❖ Unterquerung BAB A93 / Inn / Vogelinsel: Tiefenlage in Abhängigkeit der Baumethode und der Geologie

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ **Fragen und Diskussion**
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ **Abschluss und Termine**

Ausblick und Abschluss

Termine für Gemeindeforen

- 24. Juni 2020: 20. Gemeindeforum Süd 1
- 30. September 2020: 21. Gemeindeforum Süd 1
- 25. November 2020 : 22. Gemeindeforum Süd 1

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

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM