

Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	8. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord
Datum/Uhrzeit:	19.07.2018, 13:30 bis 16:00 Uhr
Ort:	Heimgartensaal, Bad Feilnbach
Teilnehmende (ohne Titel)	Erwin Kühnel, Wirtschaft, Bad Aibling Wilhelm Messing, RORegio, Bad Aibling Bernd Fessler, Erster Bürgermeister, Großkarolinenfeld Ingrid Wittner, Bürgerinitiative / Vereinigung, Großkarolinenfeld Teresa Pöller, Bürgerinitiative, Prutting Hans Holzmeier, Erster Bürgermeister, Schechen Stephan Dialler, Wirtschaft, Schechen Georg Weigl, Erster Bürgermeister, Tuntenhausen Hans Thiel, Wirtschaft, Tuntenhausen Josef Lechner, Bürgerinitiative / Vereinigung, Vogtareuth Bernd Reiter, DB Netz AG Christian Tradler, DB Netz AG Martin Eckert, Planungsgruppe IPBN Stefan Eder, Planungsgruppe IPBN Wieland Steigner, Planungsgruppe IPBN Ralf Eggert, IFOK Rebecca Ruhfaß, IFOK Anton Wallner, Erster Bürgermeister, Bad Feilnbach (als Gastgeber nur zur Begrüßung)

Agenda

1. Begrüßung
 2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
 3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktuelles
 - 3.2. Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
 - 3.3. Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
 4. Diskussion der Grobtrassenentwürfe
 - 4.1. Information und Diskussion
 - 4.2. Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
 - 4.3. Ausgabe gedruckter Pläne
 5. Abschluss/Termine
-

1. Begrüßung

Beim Hereinkommen erhalten die Mitglieder gedruckte Pläne (Karten der ersten Grobtrassenentwürfe, Raumwiderstands- und Grundlagenkarten, Schemata der Verknüpfungsstellen).

Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur achten Sitzung.

Anton Wallner, der Erste Bürgermeister der Gemeinde Bad Feilnbach, begrüßt die Teilnehmenden im Heimgartensaal, der kürzlich neu renoviert wurde. Außer dem Brenner-Nordzulauf bewegt die Gemeinde auch die Neugestaltung der Ortsmitte. Es wurde ein neuer Vollsortimenter eröffnet. Viele Projekte, die Hans Hofer im Ort begonnen hatte, werden jetzt weitergeführt. Er wünscht einen intensiven Nachmittag.

Christian Tradler begrüßt die Teilnehmenden.

Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor (s.o.). Es gibt keine Ergänzungen oder Anmerkungen.

Ralf Eggert greift den Wunsch aus der letzten Sitzung auf, dass die Gewichtungsbögen bei einem Notar ungeöffnet aufbewahrt werden. Die Gewichtungsbögen werden derzeit, wie in der sechsten Sitzung vereinbart, bei der Moderation verschlossen in einem Tresor aufbewahrt. In der siebten Sitzung gab es den Wunsch, dass die Gewichtungsbögen bei einem Notar aufbewahrt werden. IFOK hat sich dazu erkundigt: Eine Hinterlegung ist nur beim Amtsgericht für offizielle Dokumente möglich. Die Umschläge müssen daher weiter bei IFOK verschlossen im Tresor aufbewahrt werden. Um zu zeigen, dass sie verschlossen sind, wäre es aber z.B. möglich, sie nach der Trassendiskussion im Gemeindeforum zu öffnen.

2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung

Ralf Eggert berichtet, dass es keine Anmerkungen zum Protokollentwurf zur siebten Sitzung gab. Das Protokoll zur siebten Sitzung wird ohne Änderungen verabschiedet.

3. Aktuelles aus dem Projekt

Bericht zur FORSA-Umfrage

Christian Tradler berichtet von einer Studie, die vom FORSA-Institut (forsa. GmbH) im Auftrag der Projektleitung durchgeführt wurde (*siehe Folien 5 bis 9*). Es wurden vom 11. Mai bis zum 8. Juni telefonisch 1501 Menschen im Planungsgebiet zum Brenner-Nordzulauf befragt. Das ist vergleichsweise viel. Der Projektleitung ging es darum, zu erfahren, wie die Menschen im betroffenen Planungsraum über die Planung einer zusätzlichen Strecke denken, wie der Informationsstand in der Bevölkerung sich darstellt und wo z. B. noch Informationsbedürfnis besteht. Die Studie wurde durchgeführt, bevor die Informationsveranstaltungen stattgefunden haben. Auf den Folien 6 bis 9 sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Die Auswertung sowie auch die gestellten Fragen sind auf der Projekthomepage (https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/presseinformationen/2018-07-06_PI_Forsa-Umfrage.pdf) zu finden. Christian Tradler wertet es als gutes Zeichen, dass zwei von drei Befragten sich für den Verlauf interessieren und acht von zehn Befragten bereits vor den Infoveranstaltungen vom Projekt gehört hatten. 78 Prozent der Befragten sind für den Ausbau des Brenner-Nordzulaufs. Es wurde der DB jedoch bereits widerspiegelt, dass der Begriff „Ausbau“ in der Frage irreführend wirken kann und den Befragten ggf. nicht klar ist, dass es um eine Neubaustrecke geht. Bei zukünftigen Umfragen soll die Frage geschärft werden. Es wurde außerdem festgestellt, dass sich viele mehr Informationen wünschen. Dieser Aspekt wurde auch bei den Informationsveranstaltungen deutlich: Dort wurde mehr Information gewünscht und teils auch geäußert, dass die Vertreter in den Gremien stärker in Kontakt zur Bevölkerung treten müssten.

Diskussion zur Umfrage

- Ein Mitglied äußert, dass allgemein alle für eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene sind. Wären die Fragen in der Umfrage anders gestellt worden, gäbe es ein anderes Ergebnis. Die Umfrage hätte nach Ansicht des Mitglieds erst stattfinden sollen, nachdem die Trassen bekannt sind. Das Mitglied sagt weiter, dass bis heute nicht bekannt ist, wie Ware auf die

Schiene kommen soll. Dazu gibt es kein schlüssiges Konzept. Laut einer Studie ist das Argument, dass der Straßenverkehr über den Brenner geht, weil die Wege durch die Schweiz teurer sind, nicht stichhaltig. Die Mitglieder der Gremien brauchen nachvollziehbare Daten und Aussagen dazu, wie von der Straße auf die Schiene verlagert wird.

- Christian Tradler antwortet, dass ihm keine Studie zum Quellverkehr in der Region bekannt ist. Im Gemeindeforum Rosenheim Süd am Vortag wurde von Wolfgang Janhsen, IHK Rosenheim, zugesagt, IHK-intern nachzufragen, ob es Intentionen für ein Terminal gibt und wie lange Güterverkehre laufen.
- Ralf Eggert sagt, dass es im März in Rosenheim eine Veranstaltung gab, bei der Hintergründe auch zum Güterverkehr erläutert wurden. Die Präsentation dazu ist im Internet abrufbar (<https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>). Die Neubau-strecke ist vor allem für langlaufende Güterverkehre interessant.
- Das Mitglied sagt, dass nach einer Aussage von Torsten Grüber die Güter, die auf der Schiene transportiert werden, danach noch weite Strecken auf der Straße weitertransportiert werden. Das Mitglied fragt, ob es belastbare Zahlen zum zu erwartenden Verkehrsaufkommen gibt. Das Mitglied fügt hinzu, dass es nach einer Studie nicht richtig ist, dass Stra-ßengüterverkehre aus Kostengründen über den Brenner ausweichen würden.
- Bernd Fessler sagt, dass Erhebungen zu den Kosten für den Transit über die Alpen be-stimmte Annahmen machen und z.B. von Aalen oder Hamburg ausgehen. Viele Lastwä-gen fahren aber nicht von Norddeutschland aus bis Italien durch, sondern haben bspw. in München Abladestationen.
- Das Mitglied übergibt der Moderation ein Faktenblatt mit Rechnungen zu den Kosten für Alpenüberquerungen auf verschiedenen Routen.
- Ralf Eggert bittet ein Mitglied, dass selbst an der Umfrage teilgenommen hat, von dem Inter-view zu berichten.
 - Das Mitglied berichtet, dass es auf viele Fragen ausführlich und differenziert antworten wollte, dass jedoch immer eine Entweder-Oder-Antwort eingefordert wurde. Dann wurde gefragt, ob das Mitglied noch Interesse an der Umfrage habe. Im Nachhinein hatte das Mit-glied den Eindruck, dass eine Umfrage so nicht durchgeführt werden kann.
 - Ralf Eggert sagt, dass die Statistik auf klare Antworten ausgelegt ist und weitere Erklärun-gen hier nicht abgebildet werden konnten.

- Ein Mitglied sagt, dass spätestens zu dem Zeitpunkt, wenn die Trassendiskussion abgeschlossen ist, die Bedarfsfrage geklärt sein sollte. Erst wenn in der Realität beobachtet werden kann, dass Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden, sollten die neuen Gleise gebaut werden.
- Christian Tradler sagt, dass sich Gutachter des Bundes mit der Bedarfsfrage beschäftigen. Das Thema Verlagerung von der Straße auf die Schiene hat einen hohen Stellenwert in der Bundespolitik. In Knotenstudien wird analysiert, wie Verkehre an diesen Knoten zu- und ablaufen. Für die vom ehemaligen Bundesminister Dobrindt angekündigte Szenariestudie für den Brenner-Nordzulauf wurde durch das BMVI ein Gutachter für den Güterverkehr beauftragt. Der Projektleitung ist der Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht bekannt. Wer jedoch die bereits heute vorherrschende Straßenverkehrssituation im Inntal betrachtet, der ist i. d. R. davon überzeugt, dass ein Bedarf für den Brenner-Nordzulauf besteht.
- Ein Mitglied sagt, dass die politischen Weichenstellungen fehlen, um den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Ein weiteres Mitglied ergänzt, dass nach Aussage eines Anwohners in Ostermünchen heute weniger Güterzüge fahren als früher.
- Ein anderes Mitglied entgegnet, dass auf der Strecke heute mindestens so viele Züge fahren wie vor einigen Jahren.
- Christian Tradler liest ein paar Zahlen zur Entwicklung der Zugzahlen an der Bestandsstrecke im Abschnitt Rosenheim - Kiefersfelden vor. Danach fuhren 2015 186 Züge (90 Güterverkehr, 96 Personenfernverkehrs- und Personennahverkehrszüge). 2017 fuhren in Summe 194 Züge (99 Güterzüge und 95 Personenfern- und Personennahverkehrszüge) am Tag. *(Nachträglicher Hinweis von Christian Tradler zum Vergleich: 2008 waren es 190 Züge pro Tag)*
- Ein Mitglied sagt, dass ein Teil der Verkehrsüberlastung in Kiefersfelden durch die Blockabfertigung entstanden ist und dass auch die Maut eine Rolle spielt.
- Ein Mitglied hat sich die Konzernzahlen der DB Gruppe angeschaut und festgestellt, dass in allen Bereichen außer im Warenverkehr (3% Verlust) Gewinne erzielt wurden. Es stellt sich die Frage, wie attraktiv der Güterverkehr für die DB ist, wenn dort keine Gewinne erzielt werden.
- Ein Mitglied vertritt die Ansicht, dass wesentlich mehr Güter auf der Schiene transportiert werden könnten, dass der Güterverkehr aber bereits zugenommen hat. Das Mitglied fragt, wie es erreicht werden soll, dass mehr Güterzüge fahren, sobald der Tunnel fertig ist.

Brenner-Nordzulauf – Erweiterter Planungsraum

- Christian Tradler sagt, dass dafür zwei Aspekte ausschlaggebend sind: Erstens muss die Wirtschaftlichkeit des Schienentransports gegeben sein. Die vorgesehene Senkung der Trassenpreise bereits ab Herbst dieses Jahres (2018) verbessert die Rahmenbedingungen für mehr Schienengüterverkehr. Zweitens spielen die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit eines Transportes eine wesentliche Rolle. Dies spricht für die Schiene, ausreichende Kapazitäten im Schienennetz vorausgesetzt.
- Ein Mitglied berichtet von einer Reportage über die Industrie im Altmühltal, welche seit Jahren fordert, Güter auf die Schiene bringen zu können. Die DB und die Politik antwortete der Industrie, dass die Güter dort auf der Straße transportiert werden müssen, weil die Schiene nicht rentabel sei.
- Ralf Eggert fasst zusammen: Es bestehen Zweifel daran, dass die Trasse ausgelastet wäre. Darüber gibt es aktuell unterschiedliche Meinungen. Er äußert, es sei legitim, dass die Vertreter der DB vom Bedarf überzeugt sind, viele Mitglieder aber nicht. Er weist darauf hin, dass es zur Bedarfsplanung zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) alle fünf Jahre eine Prognoseprüfung gibt. Die Diskussion um den Bedarf muss daher mit dem Bund geführt werden. Die DB ist für die Umsetzung dessen zuständig, was durch das Bundesverkehrsministerium vorbereitet und vom Bundestag beschlossen wird.
 - Ein Mitglied stimmt zu und sagt, dass es Ziel der DB ist, eine Trasse zu finden und zu bauen.
 - Christian Tradler äußert, dass er überzeugt ist, dass die Bahn Schienengütertransport wirtschaftlich anbieten kann. Schon heute fahren über den Brenner 99 Güterzüge am Tag, obwohl dort mit Doppeltraktion gefahren werden muss und der Aufwand damit sehr hoch ist.
 - Ein Mitglied äußert, dass es nicht um fehlendes Vertrauen in die DB geht, dass aber konkrete Zahlen vorgelegt werden sollten.

Informationen zum Nachlesen

Christian Tradler berichtet, dass in einigen Gremien Informationen zum Nachlesen angefragt wurden (*Folie 10*). Diese werden auch dem Gemeindeforum Rosenheim Nord zur Verfügung gestellt:

- Zahlen und Informationen zu den Projekthintergründen

- <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>
- Konzept zum Knoten München (K-005-V01 und Prins 2-008-V02)
 - Knoten München: <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/K-005-V01/K-005-V01.html>
 - ABS 38 München-Mühldorf-Freilassing (Bestandteil ist die Truderinger Kurve, Daglfinger Kurve und Truderinger Spange): <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-008-V02/2-008-V02.html>

Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen

Ralf Eggert berichtet von den Informationsveranstaltungen, die in der Region stattgefunden haben (12 Veranstaltungen) bzw. noch stattfinden (2 Veranstaltungen). Die Veranstaltungen waren so aufgebaut, dass es Infostände zu verschiedenen Themen gab. Die Besucher konnten Hintergründe erfahren und die Karten anschauen sowie mit den Mitarbeitern diskutieren. Beim Rausgehen gab es die Möglichkeit, Feedback zu geben. Die Teilnehmerzahl pro Infomarkt lag zwischen 150 und 400. Die Besucher waren recht gemischt, es waren auch jüngere Leute dabei. Die gesamte Öffnungszeit von 16:00 bis 20:00 Uhr wurde genutzt.

Dann stellt Ralf Eggert eine Zusammenfassung der Rückmeldungen von den Informationsveranstaltungen vor (*siehe Folie 12*). Er betont, dass die Rückmeldungen nicht repräsentativ sind. Die Rückmeldungen zur Beteiligung und zum Projekt waren sowohl positiv als auch negativ. Einige Besucher freuten sich über die frühe Information, andere hätten sich gewünscht, schon über genauere Details informiert zu werden. Es wurden auch Vorschläge zur Trassenführung gemacht, z.B. wurden häufig Tunnellösungen gewünscht und es wurde Lärmschutz auch am Bestand gefordert. Wichtige Anliegen waren der Schutz der Landschaft im Inntal sowie der Besiedlung im Raum Rosenheim. Einige Besucher haben auch Pläne eingereicht, in denen Trassen eingezeichnet waren. Die Feedbackwände wurden auch von Vertretern der Presse fotografiert. Auf den Folien 13 bis 19 können Zusammenfassungen von den Feedbacks bei den Infoveranstaltungen nachgelesen werden, zu denen schon eine Auswertung vorliegt. Es wurde aus den Feedbacks auch deutlich, dass es Fehlinformationen gibt – beispielsweise, dass der Bau schon nächstes Jahr beginne.

Diskussion

- Ein Mitglied bittet darum, dass eine Dokumentation der Feedbackwände zur Verfügung gestellt wird.
- Ein Mitglied äußert, dass die Trassenkarten nicht gut lesbar sind.

Brenner-Nordzulauf – Erweiterter Planungsraum

- Christian Tradler sagt, dass jetzt Trassenpläne mit topografischem Kartenhintergrund erstellt wurden. Diese haben die Mitglieder heute auf Papier erhalten.
- Georg Weigl, der Erste Bürgermeister der Gemeinde Tuntenhausen, berichtet, dass die Infoveranstaltung in Ostermünchen mit 400 Personen sehr gut besucht war. Seitdem gibt es in der Gemeinde sehr intensive Diskussionen. Die Gemeinde Tuntenhausen fordert, dass die Planungen bald weiter Richtung Grafing fortgeführt werden. Er bittet die Vertreter der DB, in diesem Jahr noch intensive Gespräche zu führen.
- Ein Mitglied kritisiert, dass in der Presse und öffentlichen Debatte im Zusammenhang mit dem Brenner-Nordzulauf immer nur vom Inntal die Rede ist. Von Großkarolinenfeld war bisher nicht die Rede. Das Mitglied hat erst bei der Veranstaltung erfahren, dass ein Umbau des Bahnhofs Großkarolinenfeld in Erwägung gezogen werden könnte.
- Ein Mitglied äußert, dass Großkarolinenfeld und Tuntenhausen von Beginn an betroffen waren.
- Ein Mitglied aus Tuntenhausen antwortet, dass seiner Einschätzung nach das Projekt und auch der Anschluss Richtung Grafing von Beginn an sinnvoll erschien.
- Ein Mitglied weist darauf hin, dass auf den Karten alle Varianten in Ostermünchen zusammenlaufen. Früher sei man davon ausgegangen, dass das Projekt an der Verknüpfungsstelle endet.
- Christian Tradler bittet die Mitglieder, in Diskussionen außerhalb der Gremien immer darauf hinzuweisen, dass es eine Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim geben wird und dass von dieser der noch folgende Projektabschnitt bis Grafing angeschlossen wird. Er kündigt an, dass im Herbst Gespräche mit den Gemeinden im sich anschließenden Planungsraum Richtung Grafing beginnen.
- Ralf Eggert äußert, dass eine Visualisierung auf einer Karte bei den Menschen immer neue Überlegungen anstößt.

Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd

Ralf Eggert berichtet aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd:

- Das Gemeindeforum Rosenheim Süd ist auf dem gleichen Stand wie das Gemeindeforum Rosenheim Nord. Es wurden die selben Inhalte präsentiert wie heute im Gemeindeforum Rosenheim Nord.
- Es wurde kritisch über die FORSA-Umfrage diskutiert.

- Es wurde über die Verknüpfungsstellen und Brücken diskutiert und vereinbart, dass eine Veranschaulichung gemacht wird (z.B. Regelschnitt ohne konkrete Ortsbezeichnung).
- Es wurde lange darüber diskutiert, ob es zukünftig Aufzeichnungen der Sitzungen auf Ton geben soll. Ein Mitglied hatte Aufzeichnungen gemacht, ohne dass die anderen Teilnehmer davon wussten. Es ist rechtlich nicht erlaubt, ohne Zustimmung der aller Anwesenden Tonaufzeichnungen der Sitzungen zu machen. Begründet wurde die Aufzeichnung damit, dass es kein Wortprotokoll der Sitzungen gibt. Es wurde dann diskutiert, ob die Moderation zukünftig Aufzeichnungen erstellt. Damit waren aber nicht alle Mitglieder einverstanden. Daher gab es keine Änderung. Das Mitglied wurde deutlich gebeten, alle bisherigen Mitschnitte zu löschen.

4. Diskussion der Grobtrassenentwürfe

Fahrplan für die Zusammenarbeit

- Christian Tradler stellt den Fahrplan für die weitere Beteiligung vor (*siehe Folien 22 bis 24*). Ergänzend zu den Folien erläutert er:
 - *Folie 22*: Aktuell liegen die ersten Entwürfe von Grobtrassen vor. Diese werden diskutiert und es werden Vorschläge für neue Grobtrassen und Varianten aufgenommen.
 - *Folie 23*: Vorschläge und Ideen können eingebracht werden. Beispielsweise wurde ein Einwand der Firma Mefro aus Rohrdorf an die Planer weitergegeben. Solche Hinweise werden gesammelt, dokumentiert und hinsichtlich ihrer Relevanz für den jeweiligen Planungsschritt beurteilt. Hinweise sollten möglich mit Namen und Kontaktdaten abgegeben werden, damit die Planer die Möglichkeit haben, Rückfragen zu stellen.
 - *Folie 25*: Bis Ende des Jahres können Vorschläge gemacht werden – ab 2019 werden diese dann weiterbearbeitet. Die Vorschläge werden vorgestellt und wenn sie als grundsätzlich machbar eingeschätzt werden, als mögliche Varianten in den Grobtrassenplan aufgenommen. Wenn ein Vorschlag nicht aufgenommen wird, dann wird das von den Planern begründet. Die Analysen und Bewertungen der einzelnen Grobtrassen werden diskutiert. Dazu ist es wichtig, dass die Mitglieder auch lokales Wissen mitbringen, dass dann berücksichtigt werden kann. Die Planer arbeiten relevante Hinweise ein und geben Rückmeldung. Die Varianten werden anhand der Kriterien des Kriterienkatalogs abgeschichtet. Die letzten ausgewählten Varianten werden dann vertieft beplant.

Frage

- Ein Mitglied fragt, wann die geologischen Erkundungen im EPR beginnen.
 - Christian Tradler antwortet, dass mit den ersten Gemeinden Kontakt aufgenommen und mögliche Bohrpunkte angefragt wurden.
 - Stefan Eder ergänzt, dass Bohrpunkte danach ausgewählt werden, wo die geringsten Auswirkungen zu erwarten sind. Die Kartierungen laufen noch und es wird weitere Anfragen geben.

Erläuterung der Verknüpfungsstellen (inkl. Rückfragen)

Martin Eckert erläutert anhand beispielhafter schematischer Darstellungen die grundsätzliche Funktionsweise der Verknüpfungsstellen. Die Schemata stellen mögliche Anordnungen von Gleisen und Weichen dar, mit denen die notwendigen Fahrbeziehungen in den Verknüpfungsstellen ermöglicht werden. Mit einer Verknüpfungsstelle soll über Weichenverbindungen ein Wechsel der Züge von der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke und umgekehrt ermöglicht werden. Auf den Folien in der Präsentation sind zu den Verknüpfungsstellen auch die wesentlichen voraussichtlichen Infrastrukturanpassungen (z.B. notwendige Verlegung von Straßen oder Bestandstrasse) vermerkt. Bei der Trassenbewertung werden die Anpassungen anderer technischer Infrastrukturen als Teilkriterium abgeschätzt und mitbewertet. Außerdem ist auf den Folien festgehalten, zu welchen Varianten die Verknüpfungsstellen gehören.

Nachträglicher Hinweis: Schematische Darstellungen aller Verknüpfungsstellenvarianten sind in der beiliegenden Präsentation enthalten (siehe Folien 25 bis 34).

- Verknüpfungsstelle Reischenhart, *Folie 26*: Die Verknüpfungsstelle Reischenhart erscheint auf der Grobtrassenkarte sternförmig. Die Neubaustrecke wird hier an der Autobahn entlanggeführt, nach Norden bleibt sie entweder an der Autobahn oder geht Richtung Bad Feilnbach weiter. Die bestehende Bahnstrecke ist im Schema blau dargestellt und liegt ebenerdig (auf Ebene 0). Die Autobahn liegt an dieser Stelle in einem Einschnitt (Ebene -1) und wird von der Bestandsstrecke überquert. An der Verknüpfungsstelle würde die Neubaustrecke (im Schema orange) ebenfalls im Einschnitt, voraussichtlich aus technischen Gründen etwas tiefer, neben die Autobahn gelegt. Damit jeweils von beiden Richtungen von der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke gewechselt werden kann und umgekehrt, werden insgesamt vier Verbindungen zwischen den Gleisen benötigt (im Schema rot). Ein „links abbiegender“ Zug könnte von der Bestandsstrecke aus Rosenheim rechts ausgefädelt werden und dann über die Autobahn und

die bestehende Bahnstrecke (auf Ebene 1) und wieder hinunter an die Neubaustrecke in Richtung Schafte nau geführt werden. Auch ein Zug, der auf der Bestandsstrecke aus Richtung Kiefersfelden kommt und auf die Neubaustrecke Richtung München möchte, würde auf Ebene 1 die Bestands- und Neubaustrecke überqueren. Die Züge von der Neubaustrecke aus München in Richtung Bestand nach Kiefersfelden und von der Neubaustrecke aus Schafte nau in Richtung Bestand nach Rosenheim können ohne Überquerung der Bestandsstrecke jeweils über Weichen und Gleise direkt seitlich der Strecken wechseln („rechts abbiegen“). Die Geradeausfahrt auf der Neubaustrecke und auf der Bestandsstrecke ist jeweils ohne Geschwindigkeitsreduzierung möglich. Zusätzlich werden noch Weichen vorgesehen, um im sog. Gleiswechselbetrieb z.B. im Störfall von einem Gleis auf das Gegengleis wechseln zu können (im Schema rote Weichenverbindungen außerhalb der gelben Markierung). Die gelbe Markierung im Schema zeigt den Bereich, der auch auf der Karte gelb markiert ist. In der Karte liegen zwei Varianten übereinander, sodass scheinbar ein Stern mit fünf Zacken entsteht – in Wirklichkeit gäbe es jedoch immer nur vier Äste.

- Auf die Frage, wie groß die Verknüpfungsstelle wäre, antwortet Martin Eckert, dass die Länge bisher nur ungefähr abgeschätzt wurde. Auf der Grobtrassenkarte ist die Verknüpfungsstelle mit ungefähr 2,5 km Länge dargestellt. Die genaue Länge hängt jedoch von Gegebenheiten ab, die noch nicht bekannt bzw. beplant sind.
- Auf die Frage, für welche Geschwindigkeiten die „Auf- und Abfahrten“ ausgelegt wären, antwortet Martin Eckert, dass die Geschwindigkeit sich an der Geschwindigkeit auf der Bestandsstrecke orientiert und also mit maximal 160 km/h geplant wird. Ein Zug, der von der Neubaustrecke auf den Bestand fährt, müsste ohnehin auf höchstens 160 km/h abbrem sen. Umgekehrt kommt ein Zug vom Bestand mit höchstens 160 km/h an und beschleunigt dann erst auf der Neubaustrecke.
- Ein Mitglied fragt, wie hoch die Verknüpfungsstelle inklusive der Fahrleitungen über den Bahngleisen ungefähr wäre. Martin Eckert antwortet, dass es einige Regelhöhen gibt: Über der Autobahn werden ca. 5m lichte Höhe benötigt, über dem Gleis etwa 7,5m. Die Höhe des Brückenüberbaus hängt von der jeweiligen Konstruktion ab. Im Gemeindeforum Rosenheim Süd wurde bereits angefragt, eine Darstellung der Innbrücken und Verknüpfungsstellen zu zeigen (z.B. Regelschnitte, ohne diese konkret für einen Punkt zu definieren).
- Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld, *Folie 29*: Die Weichenverbindungen der skizzierten Variante für die Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld liegen im Bereich des Bahnhofs Großkarolinenfeld. Hintergrund ist, dass die schnellen Weichenverbindungen der Verknüpfungsstellen

immer an einem geraden Abschnitt liegen müssen. Im Bahnhof Großkarolinenfeld könnte die Neubaustrecke zwischen die anzupassenden Bestandsgleise gelegt und die Weichen so angeordnet werden, dass Fahrmöglichkeiten in alle Richtungen möglich wären. Ein Gleis der verlegten Bestandsstrecke würde an zwei Stellen die Neubaustrecke über- oder unterqueren (siehe Schema). Im Weichenbereich lägen alle vier Gleise auf einer Höhe parallel nebeneinander. Die Verknüpfungsstelle gehört zu den Varianten Tunnel Buchrain sowie Tunnel Ringfeld und Tunnel Schömering. Für die Verknüpfungsstelle müsste der Bahnhofsbereich komplett umgebaut und nach Süden erweitert werden. Die Herstellung dieser Verknüpfungsstelle würde umfangreiche Anpassungen der umliegenden Infrastrukturen (z.B. Straßen, Bahnübergang, Brücken, Parkplätze) erfordern.

- Auf die Frage, wie lang diese Verknüpfungsstelle ist, gibt Martin Eckert eine ungefähre Größenordnung von 1,5km für den Weichenbereich an. Dazu käme noch der Bereich für die Über- bzw. Unterführungen.
- Auf die Frage eines Mitglieds hin erklärt Martin Eckert, dass der genaue Platzbedarf für die Verknüpfungsstelle noch nicht bekannt ist. Auf der Südseite des Bahnhofs Großkarolinenfeld ist etwas mehr Platz, nördlich stehen Häuser sehr nahe am Gleis. Voraussichtlich würden im Bereich der Bebauung Stützwände entlang der Gleise erforderlich werden. Der Bahnhof Großkarolinenfeld müsste umgebaut und auch die umliegende Infrastruktur angepasst werden.
- Ein Mitglied fragt, ob man bei dieser Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld nur auf das Bestandsgleis kommen würde. Das Mitglied weist drauf hin, dass die Stellplätze am Bahnhof Großkarolinenfeld die Attraktivität dieses Haltepunktes ausmachen und nicht wegfallen dürfen.
- Martin Eckert erklärt, dass im dargestellten Beispiel die Züge, die am Bahnsteig halten, nicht auf die Neubaustrecke wechseln könnten, dass in einer Verknüpfungsstelle die Gleise und Bahnsteige grundsätzlich aber auch so angeordnet werden könnten, dass am Bahnsteig haltende Züge sowohl auf die Bestands- als auch auf die Neubaustrecke kommen könnten.
- Ein Mitglied sagt, dass es sich eine Verknüpfungsstelle in der Ortschaft in Großkarolinenfeld nicht vorstellen kann.
- Ein Mitglied sagt, dass es Sprinter-Fernzüge geben wird, die zwischen München und Verona nicht halten. Christian Tradler erklärt, dass das Betriebsprogramm davon ausgeht, dass sechs Züge durchfahren. Das wären Züge, mit denen man Kunden gewinnen will, die

sonst das Flugzeug nehmen würden. Das Verhältnis von Güter- zur Personenverkehrszügen läge bei 80% zu 20%.

- Ein Mitglied sagt, dass die Gemeinde Großkarolinenfeld keinen Nutzen hat, wenn der Nahverkehr auf dem Bestandsgleis bleibt. Gleichzeitig würde sie stark belastet, da die Pendlerparkplätze am Bahnhof wegfallen würden. Martin Eckert erklärt dazu, dass es nicht Projektziel ist, den Nahverkehr auf die Neubaustrecke zu bringen und dass Parkplätze ggf. zu ersetzen wären. Christian Tradler ergänzt, dass Nahverkehrszüge, die auf der Neubaustrecke fahren würden, die Bahnhöfe zwischen den beiden Verknüpfungsstellen nicht mehr anfahren könnten.
- Ein Mitglied fragt, wie es sich auf den Betrieb auswirkt, wenn sich schnelle Personenfernverkehrszüge und die langsameren Güterzüge die Neubaustrecke teilen. Christian Tradler antwortet, dass eine flexible Betriebsführung den gemischten Verkehr optimiert abwickeln kann. Die dazu erforderlichen Planungen und Simulationen sind aufgrund der frühen Planungsphase noch nicht vorhanden und folgen noch in den entsprechenden Planungsphasen.
- Ein Mitglied fragt, wie die Varianten mit Anbindung und ohne Verknüpfungsstelle funktionieren. Daraufhin erläutert Martin Eckert die Anbindung Happinger Au, *Folie 30*: Die Anbindung gehört zu den Varianten Inn Ost, Taigscheid und ggf. Tunnel Sattelberg. Hier war es nicht möglich, Bestand und Neubautrasse südlich von Rosenheim so nah zusammenzuführen, dass eine Verknüpfungsstelle möglich wäre. Für diese Fälle wurde ein zusätzlicher zweigleisiger Streckenabschnitt für 160 km/h zwischen Bestands- und Neubaustrecke vorgesehen, der einen Wechsel ermöglicht. Betrieblich ermöglichen die Anbindungen die Fahrbeziehungen einer halben Verknüpfungsstelle, weil der Wechsel nur in zwei Richtungen möglich ist: vom Bestand aus Rosenheim auf die Neubaustrecke nach Schafftenau und von der Neubaustrecke aus Schafftenau auf die Bestandsstrecke nach Rosenheim. Grundsätzlich sind die Verknüpfungsstellen kompakter und betrieblich flexibler als die Anbindungen.

Allgemeine Diskussion und Fragen zu den Grobtrassen

- Ein Mitglied weist darauf hin, dass sich einige Varianten mit Tunnel im Bereich des Rosenheimer Seetons befinden und fragt, ob ein Tunnelbau dort überhaupt möglich ist.
- Stefan Eder antwortet, dass der Seeton ein äußerst schwieriger Baugrund ist und gesicherte Aussagen erst mit detaillierteren Baugrundkenntnissen und genaueren Planungen gemacht werden können. Tunnel können in offener oder geschlossener (bergmännischer)

Bauweise gebaut werden. Eine offene Bauweise wäre technisch grundsätzlich möglich. Wie eine geschlossene Bauweise technisch realisiert werden kann wird geprüft. Es gibt Tunnel, die in ähnlichen Bodenverhältnissen mit geschlossener Bauweise gebaut wurden, aber es ist noch nicht bekannt, ob der Baugrund dort mit dem Rosenheimer Seeton vergleichbar ist. Zudem muss sich bei anderen Projekten mit ähnlichem Baugrund erst herausstellen, ob die Langzeitstabilität gegeben ist.

- Ein Mitglied weist darauf hin, dass es eine Grundwasserkante im Bereich Rinser See und Hofstädter See gibt und kündigt an, dazu schriftlich etwas abzugeben.
- Auf die Frage, ob es bei der Variante Kolbermoor Ost eine Brücke geben könnte, antwortet Stefan Eder, dass auch bei einer Brücke geprüft werden muss, ob und wie es vom Untergrund her möglich ist.
- Auf die Frage, ob eine Brücke aus Lärmschutzgründen abgedeckt werden würde, antwortet Martin Eckert, dass es gesetzliche Grenzwerte für die Schallimmission gibt, die eingehalten werden müssten. Es gibt aber keine Vorgaben dazu, wie das konstruktiv, z.B. mit Schallschutzwänden erreicht werden würde. Christian Tradler ergänzt, dass erst nach der Trassenauswahl geschaut würde, ob eine Einhausung vorgenommen wird.
- Auf die Frage, ob alle Trassen vom Seeton betroffen wären, antwortet Stefan Eder, dass dies vermutlich der Fall ist. Die im Osten liegenden Trassen liegen jedoch weniger auf Seeton als die Trassen im Westen.
- Zum Lärmschutz fragt ein Mitglied, ob alle Anlieger den gleichen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz haben. Ein anderes Mitglied weist darauf hin, dass es auch übergesetzliche Lösungen gibt, die in der Politik durchgesetzt werden müssten.
 - Christian Tradler äußert, dass übergesetzlicher Lärmschutz, unter der Voraussetzung einer Bundesfinanzierung grundsätzlich möglich ist. Der Bundestag wird sich mit dem Trassenvorschlag befassen und könnte dann auch eine Festlegung zu übergesetzlichem Lärmschutz treffen.
 - Dr. Wieland Steigner weist darauf hin, dass Lärm ein Kriterium im Kriterienkatalog ist und bei der Bewertung der Trassenvarianten mitberücksichtigt wird. Es wird versucht, eine Trasse zu finden, die von vorneherein nur geringe Auswirkungen hat.

Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge

Martin Eckert gibt einen kurzen Überblick über bereits eingegangene Vorschläge zu den Trassen (siehe Folien 35 und 36). Ergänzend zu den auf den Folien aufgeführten Punkten erläutert er, dass an

den Infoständen mehrfach auch eine durchgängige Tunnellösung vorgeschlagen wurde. Dies wäre zumindest im Bereich der Verknüpfungsstellen nicht möglich, da Tunnel in Deutschland aus Sicherheitsgründen grundsätzlich eingleisig zu planen sind und somit die für eine Verknüpfung notwendigen Weichenverbindungen zwischen den Streckengleisen nicht möglich wären. Die an eine Verknüpfung anschließenden Strecken könnten aber je nach örtlichen Verhältnissen auch im Tunnel angeordnet werden.

Ausgabe gedruckter Pläne

Die Mappen mit den Plänen und Schemata der Verknüpfungsstellen wurden zum Beginn der Sitzung verteilt.

Christian Tradler erklärt, dass in den Ordnern, die zu Beginn der Sitzung verteilt wurden, Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten, die Darstellung der Grobtrassenentwürfe (Luftbild und topografische Karte) sowie Schemata der Verknüpfungsstellen enthalten sind. Diese Darstellungen sind auch online abrufbar. *(Nachträglicher Hinweis: Das gilt bisher nicht für die Karte der Grobtrassenentwürfe auf der topografischen Karte. Es wird aktuell noch geprüft, ob auch die topografische Karte online veröffentlicht werden kann.)*

5. Abschluss/Termine

- Ralf Eggert erinnert daran, dass die Termine für die kommenden Gemeindeforen wurden per Mail an alle Mitglieder gesendet wurden. Die nächste Sitzung findet am 28.9. um 13:30 Uhr in Riedering statt.
- Auf eine Rückfrage hin fasst Christian Tradler noch einmal kurz den Fahrplan zur weiteren Zusammenarbeit zusammen: In Hinblick auf die Grobtrassenentwürfe werden bis Ende des Jahres Vorschläge und Anregungen gesammelt und geprüft. Im Frühjahr 2019 wird dann mit der Bewertung der Trassen und einer ersten Abschichtung begonnen. Die vertiefte Planung von Trassen wird ab Mitte 2019 durchgeführt. Ergebnisse der Bewertung mit einem Trassenvorschlag sind für Ende 2019/Anfang 2020 vorgesehen.
- Ralf Eggert schließt die Sitzung, dankt für die Teilnahme und wünscht einen schönen Sommer.

Ergebnisse der Sitzung (nachträglich durch die Moderation erstellte Zusammenfassung aus den im Laufe der Sitzung festgehaltenen Ergebnissen):

- *Das Protokoll zur siebten Sitzung wurde verabschiedet.*
- *Die Ergebnisse der FORSA-Umfrage wurden vorgestellt und es wurde über die Umfrage diskutiert. Es wurden Feedbacks von den Informationsveranstaltungen vorgestellt. Es wurde zum Stand im Gemeindeforum Rosenheim Süd berichtet.*
- *Es wurde ein Fahrplan für die weitere Zusammenarbeit vorgestellt. Die Funktionsweise der Verknüpfungsstellen wurde exemplarisch an zwei Beispielen erläutert. Zusätzlich wurde die Anbindung Happinger Au erläutert. Es wurde ein Überblick über eingegangene Vorschläge zu den Trassen gegeben.*

Zur Erinnerung die bereits per Mail versendeten Termine (nachträglicher Hinweis):

- *September: 28.09.2018 um 13:30 Uhr*
- *Oktober: 22.10.2018 um 13:30 Uhr*
- *November: 27.11.2018 um 13:30 Uhr*
- *Januar: 22.01.2019 um 13:30 Uhr*

Erstellt durch: Moderation (IFOK GmbH)

Anlagen

- Präsentation zur achten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord am 19.7.2018

GEMEINDEFORUM ROSENHEIM NORD

8. SITZUNG

19.07.2018, BAD FEILNBACH

BRENNER-NORDZULAUF

ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum Rosenheim Nord

Tagesordnung 8. Sitzung

❖ Begrüßung

❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung

❖ Aktuelles aus dem Projekt

- Aktuelles
- Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd

❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen

- Information und Diskussion
- Ausgabe gedruckter Pläne

❖ Abschluss/Termine

Gemeindeforum Rosenheim Nord

Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung**
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
 - Aktuelles
 - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
 - Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen
 - Information und Diskussion
 - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss/Termine

Gemeindeforum Rosenheim Nord

Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
- ❖ **Aktuelles aus dem Projekt**
 - Aktuelles
 - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
 - Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen
 - Information und Diskussion
 - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss/Termine

Aktuelles aus dem Projekt

FORSA-Umfrage

Methode

- ❖ Computergestützte Telefoninterviews (CATI) mit strukturiertem Fragebogen

Grundgesamtheit

- ❖ Bevölkerung ab 18 Jahren im Planungsraum

Auswahlverfahren

- ❖ Systematische Zufallsauswahl

Stichprobengröße und Zusammensetzung

- ❖ 1.501 Befragte in Deutschland (1.294) und Österreich (207)

Befragungszeitraum

- ❖ 11. Mai bis 8. Juni 2018

Durchgeführt von

- ❖ forsa. GmbH, Berlin / Frankfurt am Main

FORSA- Umfrage

Summary (1/4)

- ❖ Von den untersuchten Aspekten, die in Zusammenhang mit dem LKW-Verkehr im Inntal stehen, empfinden
84 Prozent der Befragten Staus und Verkehrsbehinderungen als sehr / eher störend, 68 Prozent die Abgase und 56 Prozent den Lärm. Bürger in Österreich empfinden alle Aspekte als noch störender als Bürger in Deutschland.
- ❖ 84 Prozent der Befragten geben an, die Auswirkungen des LKW-Verkehrs seien sehr / eher belastend. Lediglich 15 Prozent meinen, dass die Auswirkungen eher nicht oder überhaupt nicht belastend seien.
- ❖ Die deutliche Mehrheit (87 %) ist der Auffassung, dass sich an der Gestaltung des Güterverkehrs im Inntal etwas ändern solle. In österreichischen Teil des Planungsraumes sprechen sich sogar 96 Prozent für eine Änderung aus.
- ❖ **Über das Vorhaben, die Eisenbahnstrecke in Richtung Brenner auszubauen, haben acht von zehn Befragten (83 %) bereits gehört.**

FORSA- Umfrage

Summary (2/4)

- ❖ **Zwei Drittel der Befragten (64 %) interessieren sich sehr / eher stark dafür, welchen Verlauf die Eisenbahnstrecke in Richtung Brenner nehmen soll. 36 Prozent sind an der Diskussion darüber eher wenig (30 %) oder überhaupt nicht (6 %) interessiert.**
- ❖ Knapp sechs von zehn Bürgern (57 %) haben sich zum Ausbau bereits eine Meinung gebildet. 43 Prozent noch nicht. Diejenigen, die sich eine Meinung gebildet haben, sind sich dieser Meinung mehrheitlich sehr / eher sicher.
- ❖ **Das Meinungsbild zum Ausbau der Eisenbahnstrecke ist unter den befragten Bürgern eindeutig: 78 Prozent sind für den Ausbau (in Österreich sogar 94 %), 13 Prozent sind dagegen (2 % in Österreich). Der Rest (9 %) gibt an, dies derzeit nicht beurteilen zu können.**
- ❖ **Hinsichtlich der Informationen zum Ausbau besteht aus Sicht der Bürger ein Defizit. Lediglich jeder Vierte meint dass es genug Informationen gibt. Die Mehrheit (69 %) ist der Meinung, es sollte mehr informiert werden. Besonders interessiert sind die Bürger am konkreten Verlauf der Strecke, Terminen wie Baubeginn und Fertigstellung, den Kosten bzw. der Finanzierung und dem aktuellen Stand der Planungen.**

FORSA- Umfrage

Summary (3/4)

- ❖ **Sehr / eher wichtige Informationsmöglichkeiten sind aus Sicht der Bürger Informationen der Stadt oder Gemeinde, Pressartikel in der Zeitung, das Radio, aber auch Informationen von Bürgerinitiativen und persönliche Gespräche.**

- ❖ Zustimmungswerte von 90 Prozent und mehr entfallen auf die folgenden Aussagen:
 - Es ist mir wichtig, dass die Bahn den Ausbau der Eisenbahnstrecke im Dialog mit den Menschen in der Region plant (95 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
 - Gütertransport auf der Schiene ist wesentlich umweltfreundlicher als Gütertransport auf der Straße (91 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
 - Die Verlagerung von mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene ist längst überfällig (90 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).

- ❖ Der Aussage „Die Belastungen durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke wären mir zu groß. Es soll besser alles so bleiben, wie es ist“ stimmen hingegen nur 21 Prozent der Befragten insgesamt und sogar nur acht Prozent der Befragten österreichischen Teil des Planungsraumes zu.

FORSA- Umfrage

Summary (4/4)

- ❖ In der Frage der Streckenführung ist es den Bürgern sehr / eher wichtig, dass die Lärmbelästigung durch die Züge für die Anwohner möglichst gering ausfällt (96 %), dass der Arten- und Naturschutz gewährleistet wird (92 %) und dass Erholungsgebiete möglichst wenig beeinträchtigt werden (90 %).

Aktuelles aus dem Projekt

Allgemeine Informationen zu den Projekthintergründen und zum Knoten München

In anderen Gremien wurden allgemeine Informationen zum Nachlesen angefragt, dazu:

- ❖ Zahlen und Informationen zu den Projekthintergründen
 - ❖ <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>
- ❖ Konzept zum Knoten München (K-005-V01 und Prins 2-008-V02)
 - ❖ Knoten München: <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/K-005-V01/K-005-V01.html>
 - ❖ ABS 38 München-Mühldorf-Freilassing (Bestandteil ist die Truderinger Kurve, Dagfinger Kurve und Truderinger Spange): <http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-008-V02/2-008-V02.html>

Gemeindeforum Rosenheim Nord

Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
- ❖ **Aktuelles aus dem Projekt**
 - Aktuelles
 - **Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen**
 - Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen
 - Information und Diskussion
 - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss/Termine

Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

Grober Überblick zu angesprochenen Themen am Feed-back Stand (6 Termine)

Rückmeldungen zu Informationen	<ul style="list-style-type: none"> • Veranstaltung positiv • kompetent, informativ 	<ul style="list-style-type: none"> • Bitte um mehr Info; noch zu wenig konkret • nur Augenauswischerei 	Bürgerbeteiligung positiv/negativ
Rückmeldung zum Projekt	Zustimmung (22) Ablehnung (17)	<ul style="list-style-type: none"> • Zweifel an Bedarf, Nutzen & politischen Vorgaben (9) • zügige Umsetzung (8) 	<ul style="list-style-type: none"> • Politik gefordert: LKW Maut...
Vorschläge zum Projekt	soviel Untertunnelung wie möglich	Trassenvorschläge (Inn, Autobahn, IBK-MUC direkt...)	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutz BS & NBS • Erhalt der schönen Landschaft im Inntal • Schutz Besiedlung im Raum Rosenheim

Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

INFO-Markt Stephanskirchen (grobe Zusammenfassung)

- + Gute Information, schnelle Umsetzung nötig (3)
- Pkw-Maut erhöhen, vorhandene Kapazitäten ausschöpfen, Subventionen für Transporte abbauen, Bestand modernisieren (6)
- Naturschutz, Lärmschutz muss gegeben sein, Bodenbelastung, Bauzeit (13)
- Info zu früh, Planung muss weitergehen, Gutachten, Bedarfszahlen (5)
- Forderung Untertunnelung (5)
- Reine Märchenstunde, Bau beginnt schon nächstes Jahr, Alibiveranstaltung (5)
- Völliger Wahnsinn, Heimatzerstörung, Beton-Rennstrecke, wo ist die Politik?(7)

Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

INFO-Markt Rohrdorf (grobe Zusammenfassung)

- + Gute Information, auch wenn nicht immer für geplante Umsetzung (9)
- Bedarf wird in Frage gestellt (7)
- Fragen wurden nicht beantwortet (3)
- Forderung Untertunnelung (5)
- Alibiveranstaltung, Augenauswischerei, Lügen, erschreckend, Verkaufsveranstaltung (9)

Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

INFO-Markt Kolbermoor (grobe Zusammenfassung)

- + Informativ, umfangreiche Bürgerbeteiligung, Umsetzung soll zügig erfolgen (9)
- Grünstreifen zwischen Kolbermoor und Bad Aibling beachten (4)
- Preisstruktur ändern, Verlagerung der Güter auf Schiene wird angezweifelt, Bestand (4)
- Forderung Untertunnelung (13)
- Ablehnung, Trasse nicht durch Kolbermoor (9)
- Variante Innsbruck – München (2)

Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

INFO-Markt Kufstein (grobe Zusammenfassung)

- + Projekt soll vorangetrieben werden, Planungen sollen zügig weitergehen, gute Information (13)
- Lärmschutz beachten bzw. zusätzlicher Lärm wird befürchtet (2)
- Offene Trassierung Morsbach bzw. grundsätzlich abgelehnt (23)
- ? Verknüpfung in Langkampfen notwendig
- ? Kostenaufteilung AUT/D

Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

INFO-Markt Brannenburg (grobe Zusammenfassung)

- + Gute und kompetente Information, Website informativ, noch mehr Information gewünscht (12)
- Viele Trassierungsvorschläge: bestehende Trasse ausbauen, mit Autobahn bündeln plus Lärmschutz, Tunnel Samerberg, Untertunnelung gesamtes Inntal, Trasse auf der Ostseite, Sulzbergtunnel, Tunnel Karwendel, Var. Sattelberg, Steinkirchen, ... (31)
- Nahverkehr beachten (2)
- Lärmschutz Bestandstrecke verbessern, Bahnhof Brannenburg nicht verlegen, Informationen zu unkonkret, Zerschneidung der Landschaft (5)
- ? Nutzen, Zahlen Verkehrsaufkommen, unendliches Wachstum?



Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

INFO-Markt Neubeuern (grobe Zusammenfassung)

- + sachliche und kompetente Information, gutes Trassenauswahlverfahren (7)
- Lärmschutz in Erl berücksichtigen (2)
- Soviel Untertunnelung wie möglich (4)
- Neubeuern Ost abgelehnt, Samerberg/Sattelberg besser (1)
- Kein Bedarf (7), Trassen stehen schon fest (1)
- Wertminderung Hausbestand (1)

Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

INFO-Markt Neubeuern (grobe Zusammenfassung)

- + Gute, informative Veranstaltung, alle Fragen beantwortet, kompetente Ansprechpartner(6)
- Bedarf wird in Frage gestellt (4)
- Forderung Untertunnelung (5)
- Erschüttert über Planungen, Alibiveranstaltung, Ablehnung (4)

Gemeindeforum Rosenheim Nord

Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
- ❖ **Aktuelles aus dem Projekt**
 - Aktuelles
 - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
 - **Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd**
- ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen
 - Information und Diskussion
 - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss/Termine

Gemeindeforum Rosenheim Nord

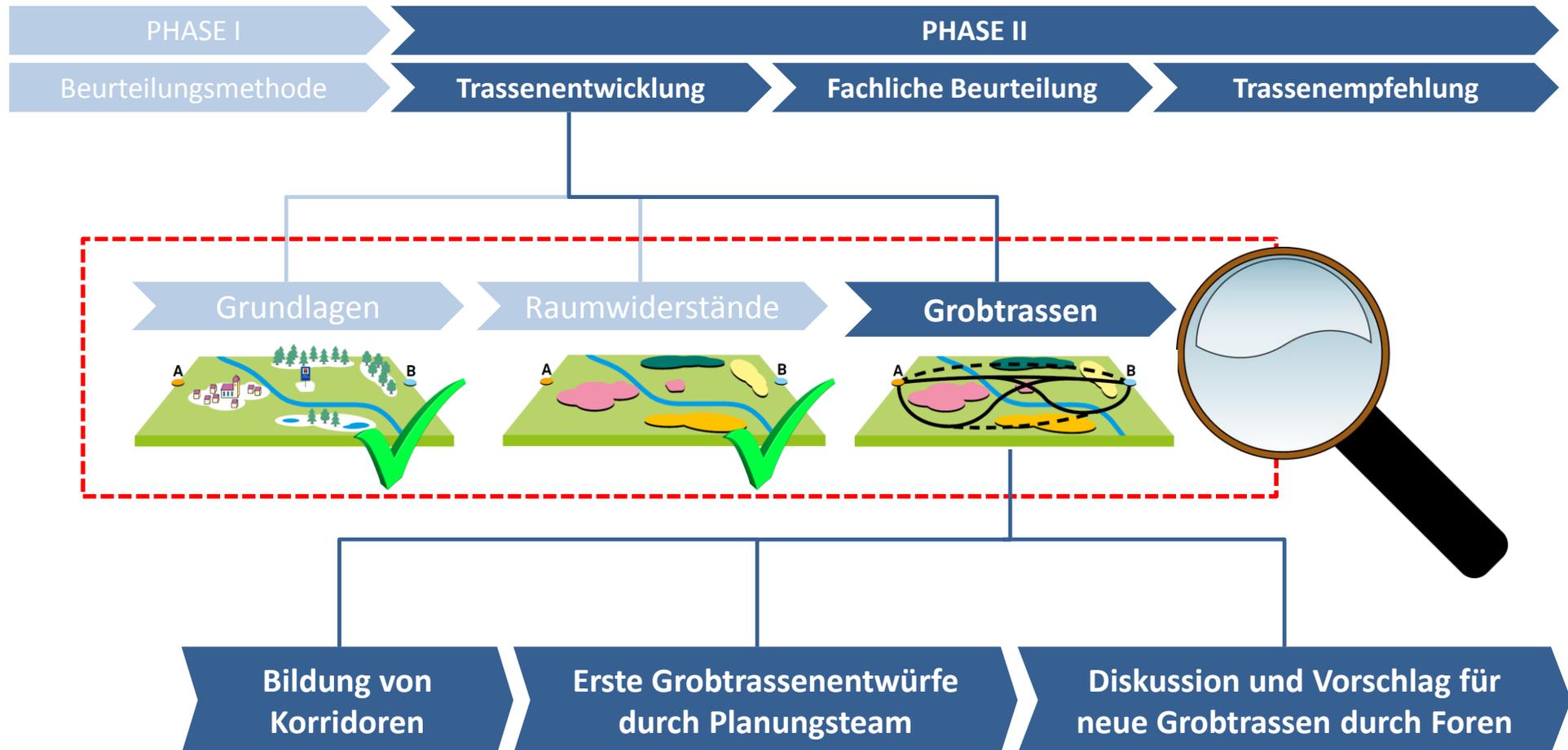
Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
 - Aktuelles
 - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
 - Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- ❖ **Diskussion der Korridore und Grobtrassen**
 - **Information und Diskussion**
 - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss/Termine

Diskussion der Korridore und Grobtrassen

Fahrplan Zusammenarbeit

Planungsablauf – Der Weg zu den Grobtrassen



Fahrplan der Zusammenarbeit – Phase bis Ende des Jahres

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren
und reduzieren

Was können ForenteilnehmerInnen jetzt beitragen?

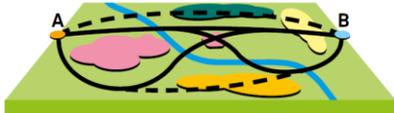
- Vorschläge/Ideen einbringen für mögliche, alternative Grobtrassen
- Hinweise zu den einzelnen Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte, berührte Interessen ...)

Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

- Vorschläge werden von den PlanerInnen geprüft; sie geben eine erste Einschätzung ab, ob diese Vorschläge in der weiteren Planung aufgenommen werden oder nicht
- Hinweise werden aufgenommen, dokumentiert und hinsichtlich deren Relevanz für den jeweiligen Planungsschritt beurteilt (derzeit Grobtrassenplanung).

Fahrplan der Zusammenarbeit – ab 2019

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren
und reduzieren

Was können ForenteilnehmerInnen jetzt beitragen?

- Diskussion über Analysen & Bewertung der einzelnen Grobtrassenabschnitte hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit
- Hinweise zu den einzelnen Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte, berührte Interessen ...)

Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

- Einarbeitung von Rückmeldungen und Aktualisierung Grobtrassenkarte
- Fachliche Analyse & Bewertung der Grobtrassen nach dem Kriterienkatalog
- Reduktion der Anzahl von Grobtrassenvarianten; Festlegung jener Trassenvarianten, die detaillierter geplant werden
- Vertiefte Planung der ausgewählten Varianten

Verknüpfungsstelle Reischenhart

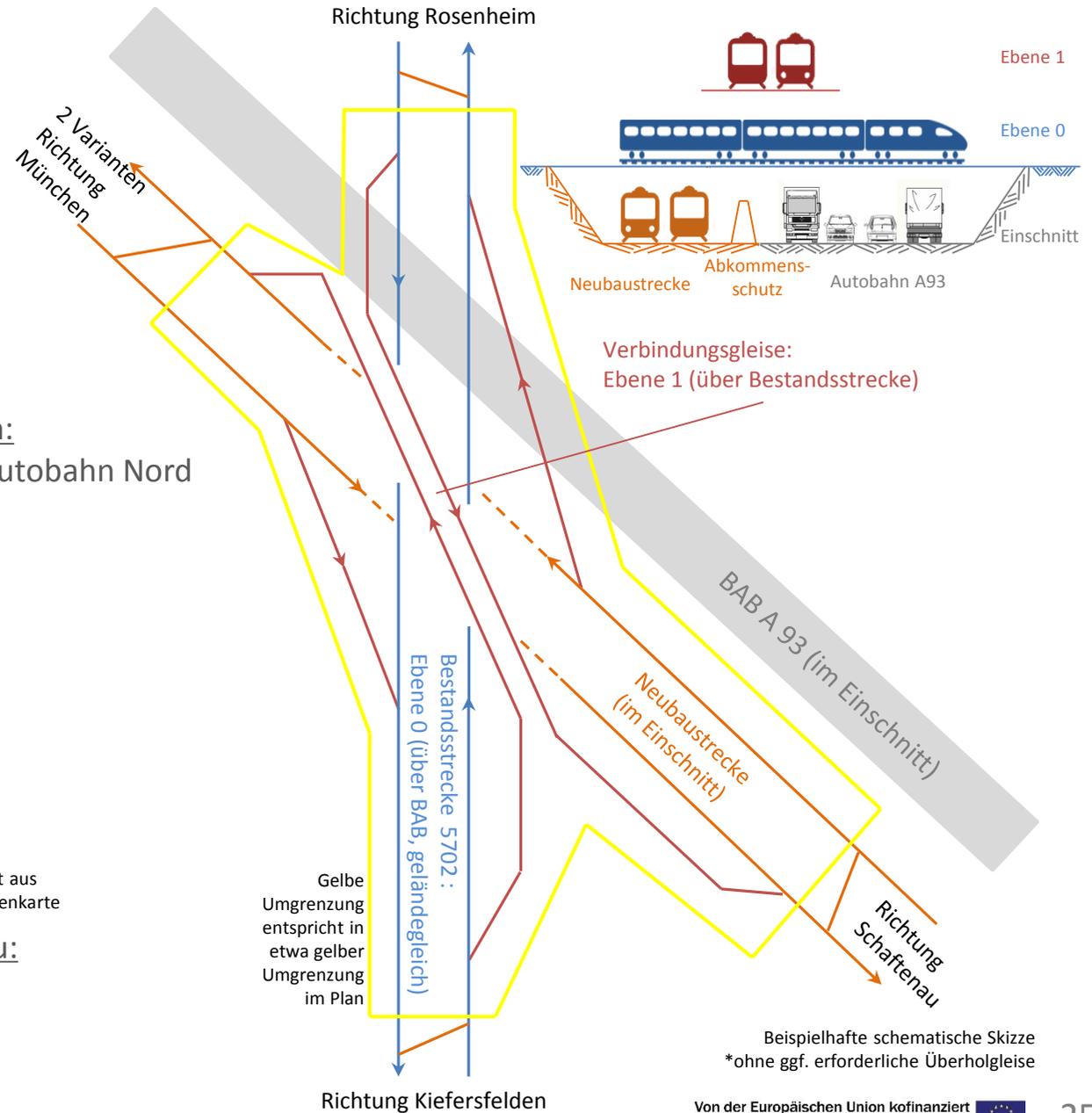
Infrastrukturanpassungen
u.a. Wegverlegung Kufsteiner Straße /
St2363 und Anpassung Anschlussstelle
Reischenhart

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Bad Feilnbach, Varianten Bundesautobahn Nord



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:
Variante Breitmoos



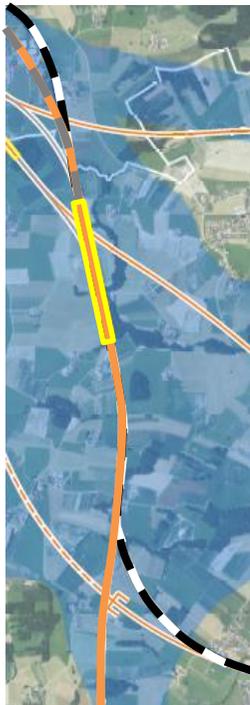
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung Richtung München alternativ:

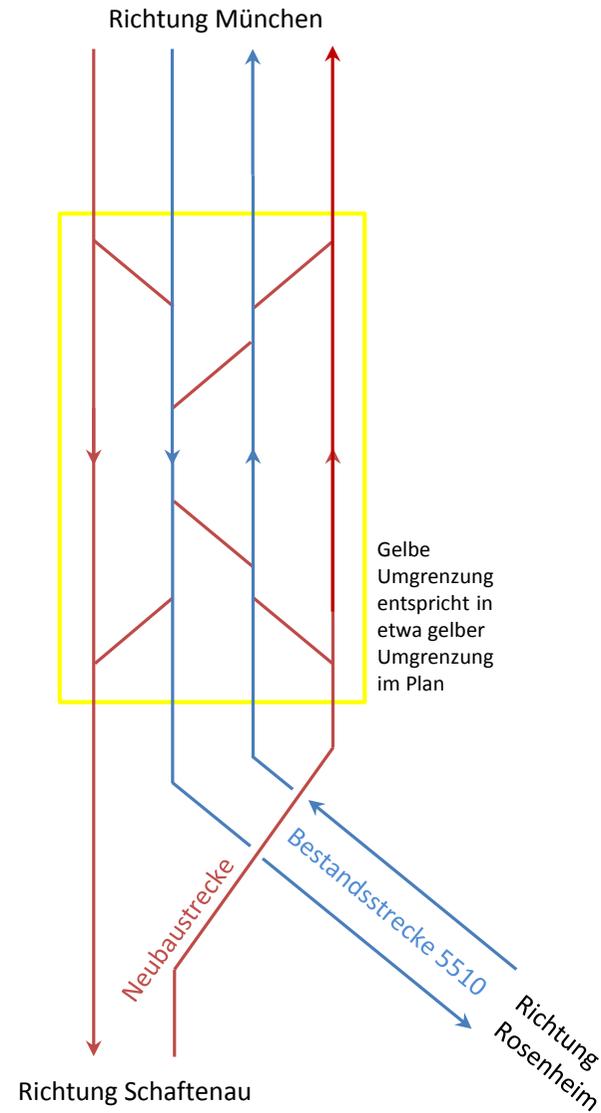
- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Haslau und Ostermünchen
- 4-gleisiger Ausbau der Bestandsstrecke

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



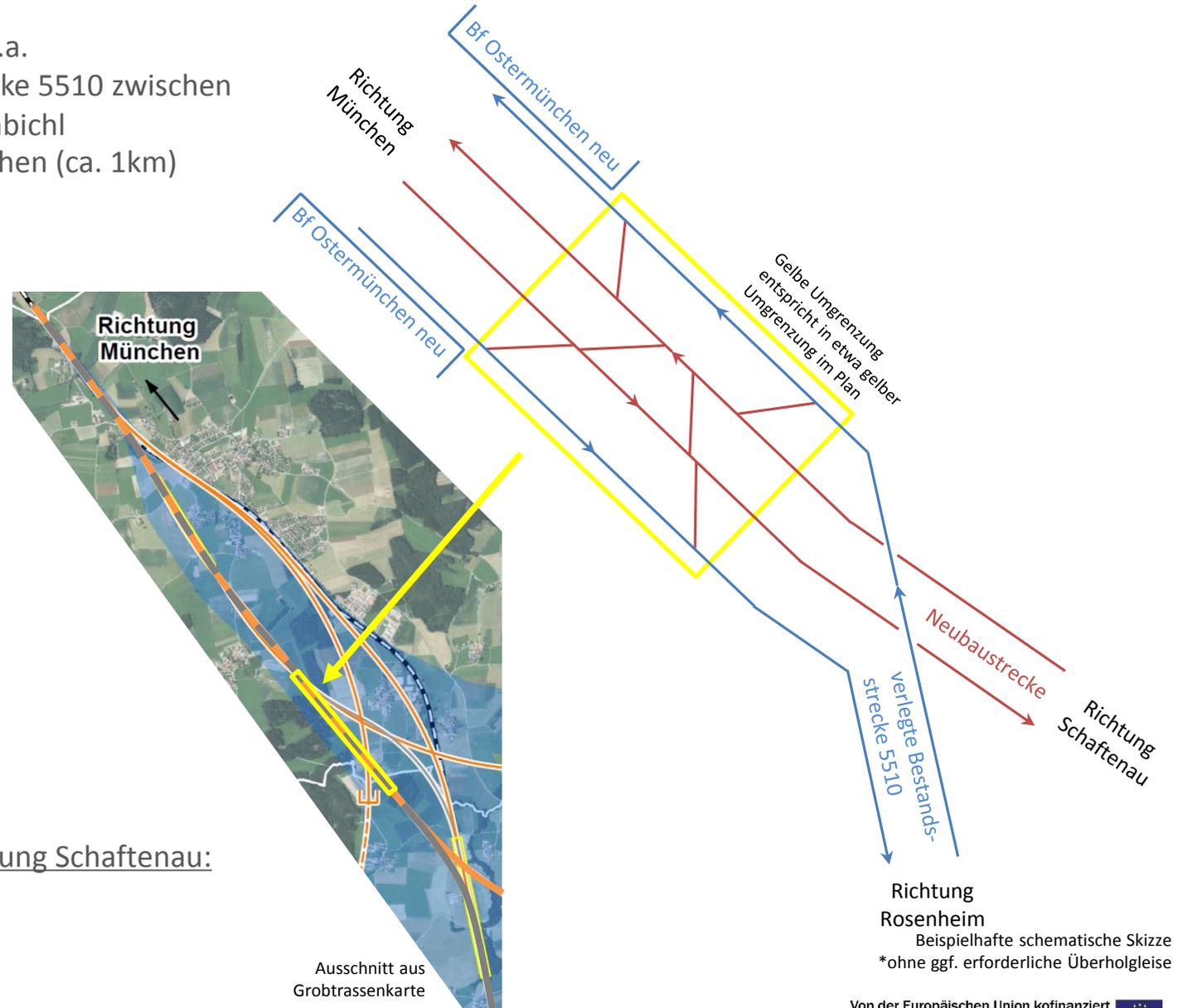
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl
- Verlegung Bf Ostermünchen (ca. 1km)

Weiterführung nach München möglich



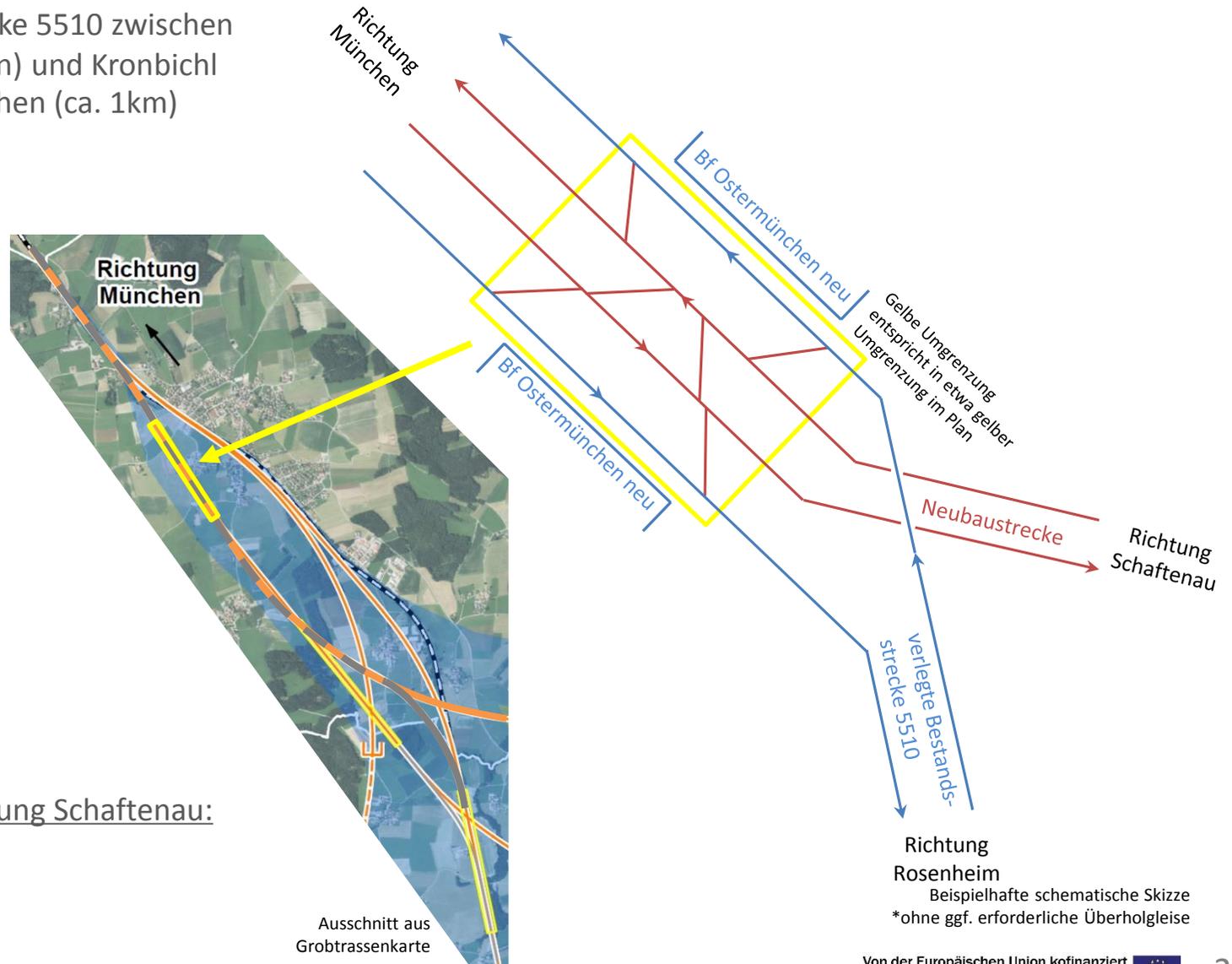
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Bach (Höhe Tattenhausen) und Kronbichl
- Verlegung Bf Ostermünchen (ca. 1km)

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Infrastrukturanpassungen,

- Umbau Haltepunkt Großkarolinenfeld
- Umfangreiche Straßenanpassungen
- Bahnübergang Filzenweg durch Brücke ersetzen

Zugehörige Grobtrasse

Richtung München:

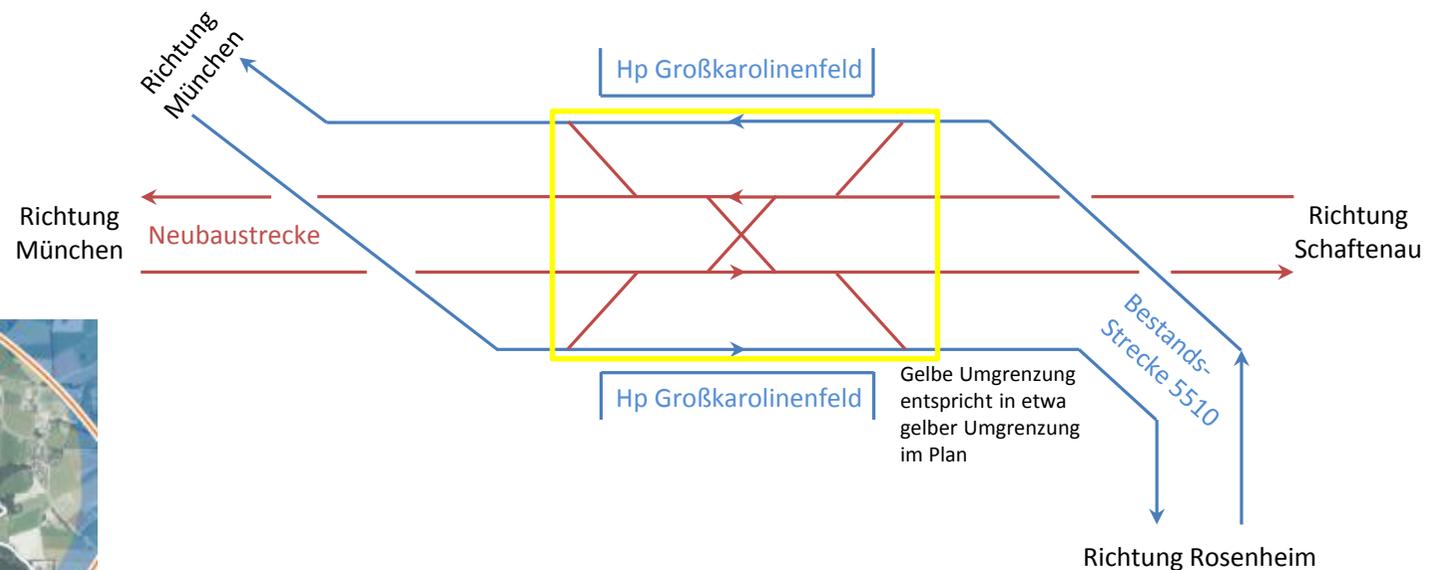
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au

Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

Variante Tunnel Schömering,

Variante Tunnel Ringelfeld

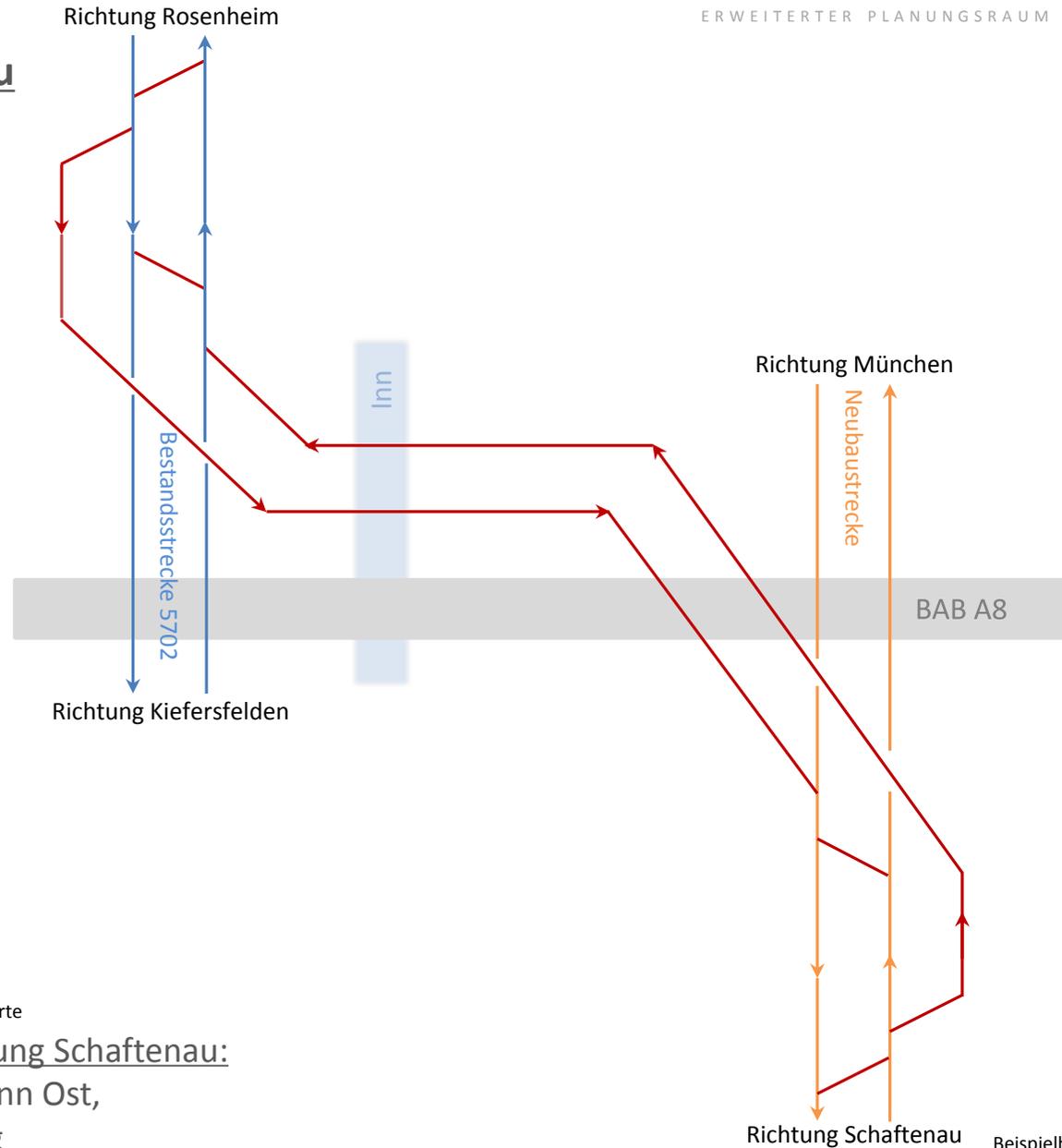


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Taigscheid, Variante Inn Ost,

ggf. Variante Tunnel Sattelberg



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

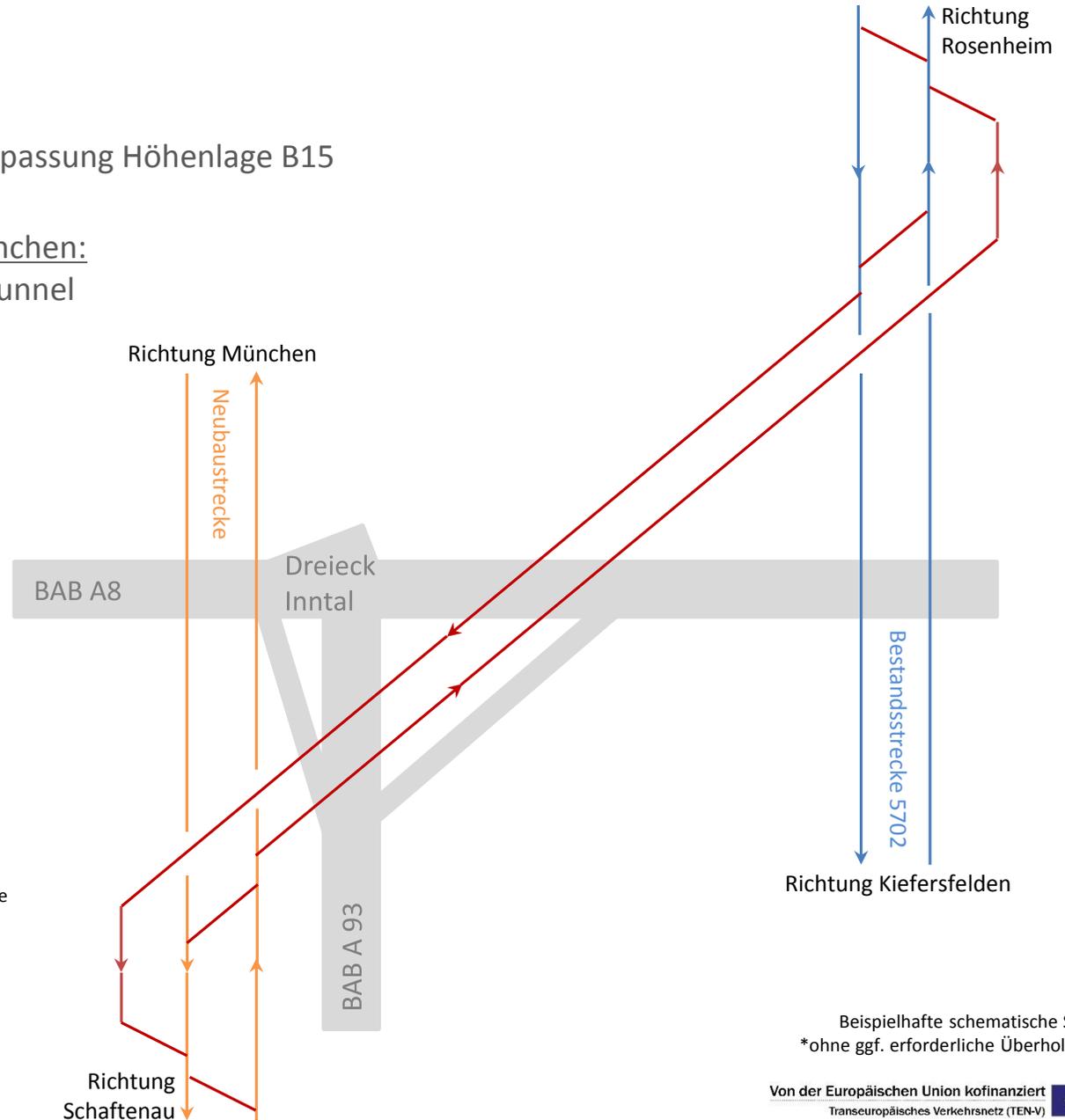
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

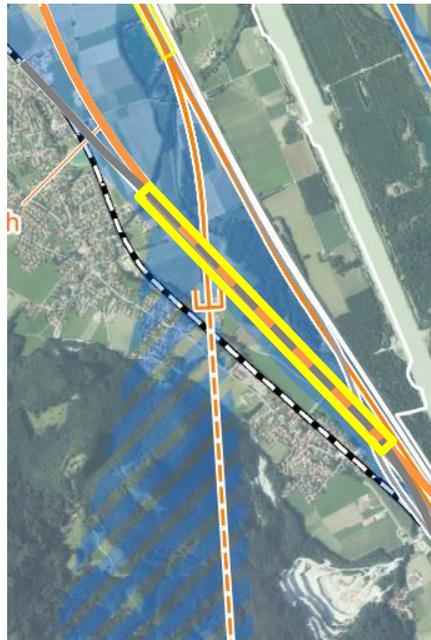
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach
- Verlegung Bf Flintsbach (ca. 700m Ri Rosenheim)

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

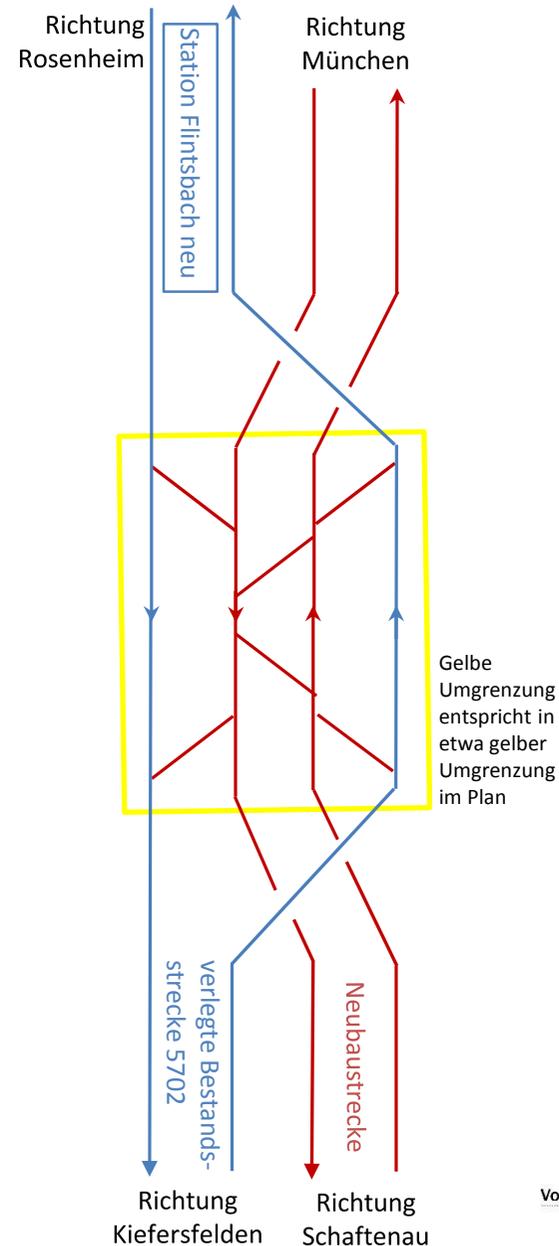
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schaftebau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

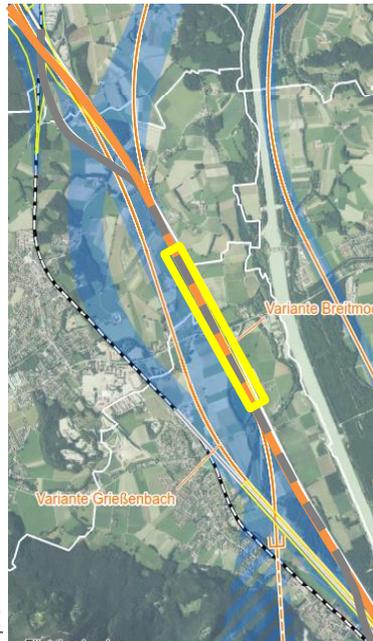
Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg
- Verlegung Bf Brannenburg (ca. 1km Ri BAB) und Bf Flintsbach (ca. 600m Ri BAB)

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn

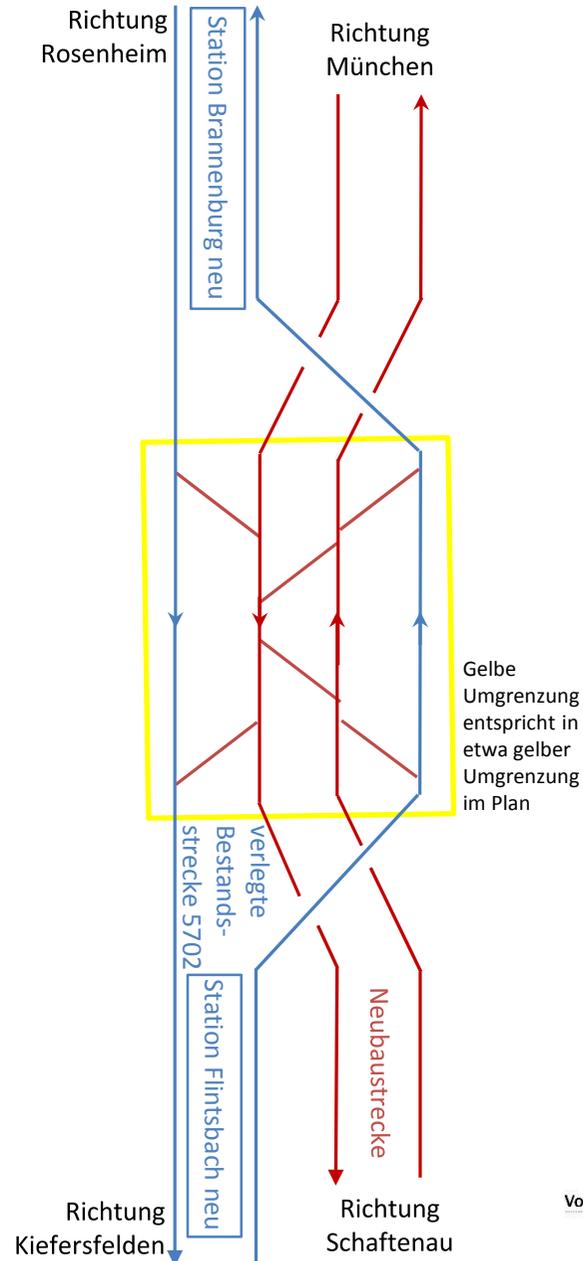
Nord, Variante Bad Feilnbach



Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schaftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Tunnel Jochstein, Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

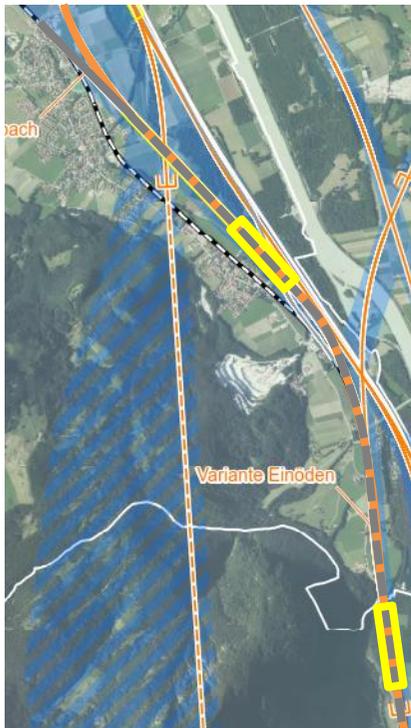
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach
- Verlegung Bf Flintsbach (ca. 700m Ri Rosenheim)

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

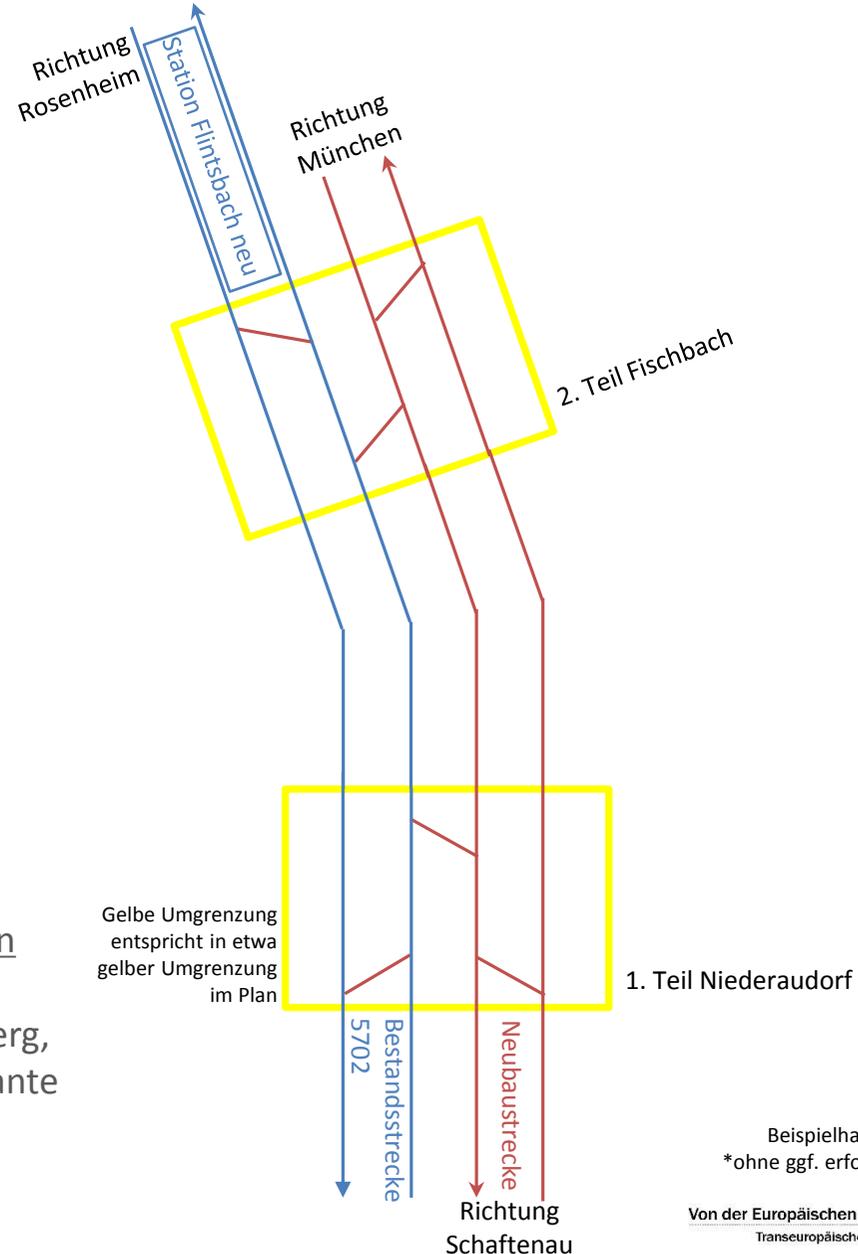


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

- ❖ **Aus Forenrunde GPR Nord 1:** Prüfung ob Verknüpfungsstelle Niederaudorf mit Autobahn gebündelt werden und damit eine vollständige Verknüpfungsstelle ermöglicht wird.
→ Prüfung durch Planungsteam
- ❖ **Aus Informationsterminen:**
Tunnelführung der Neubaustrecke unter der Inntalautobahn
→ Prüfung durch Planungsteam
- ❖ **Aus Informationsterminen:**
Tunnelführung zwischen den Verknüpfungsstellen soweit wie möglich (möglichst viel Tunnel!)
→ Prüfung durch Planungsteam



Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

❖ Aus Informationstermin Kolbermoor :

Prüfung, ob eine Durchfahrt Rosenheim ober- oder unterirdisch möglich ist. Raumwiderstände scheinen dafür geeignet.

→ Prüfung durch Planungsteam

❖ Aus Informationsterminen:

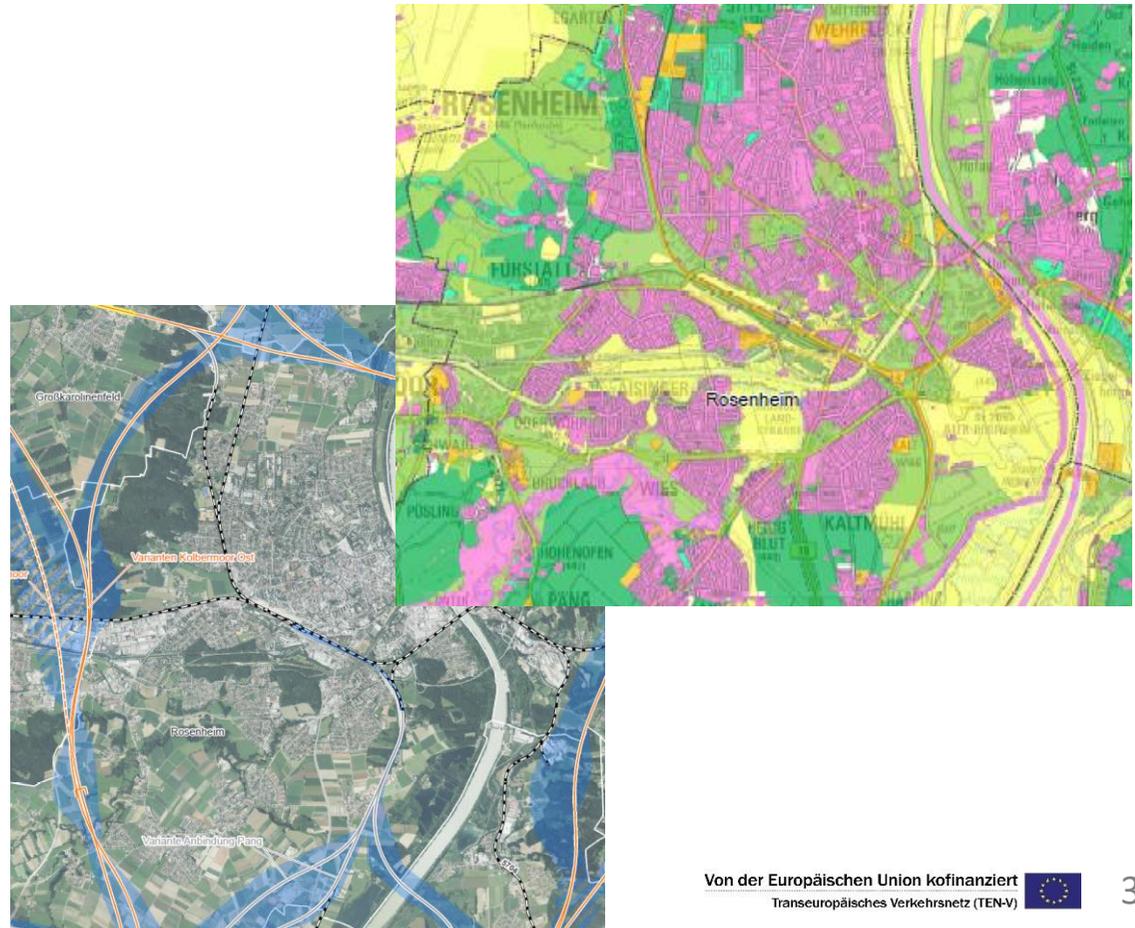
Trassenführung aufgeständert über der Inntalautobahn **oder** über Inn

→ Prüfung durch Planungsteam

❖ Aus Informationsterminen:

Trassenführung direkt neben dem Inn

→ Prüfung durch Planungsteam



Gemeindeforum Rosenheim Nord

Tagesordnung 8. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der siebten Sitzung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
 - Aktuelles
 - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
 - Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- ❖ Diskussion der Korridore und Grobtrassen
 - Information und Diskussion
 - **Ausgabe gedruckter Pläne**
- ❖ **Abschluss/Termine**

Ausblick

Nächste Termine

- ❖ **September:** Süd am 27.09.2018 um 18.30 Uhr, **Nord am 28.09.2018 um 13:30 Uhr** in Riedering
- ❖ **Oktober:** Süd am 22.10.2018 um 18.30 Uhr, **Nord am 22.10.2018 um 13:30 Uhr**
- ❖ **November:** Süd am 26.11.2018 um 18:30 Uhr, **Nord am 27.11.2018 um 13:30 Uhr**
- ❖ **Januar:** Süd am 22.01.2019 um 18:30 Uhr, **Nord am 22.01.2019 um 13:30 Uhr**

Zur Info: Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten und Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM