

## Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

### Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

#### Protokoll

Thema:	15. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord
Datum/Uhrzeit:	25.06.2020, 14:00 bis 16:30 Uhr
Ort:	Landratsamt, Rosenheim
Teilnehmende (ohne Titel)	Franz Xaver Gartmeier, Landwirtschaft, Bad Aibling Erwin Kühnel, Wirtschaft, Bad Aibling Bernd Fessler, Erster Bürgermeister, Großkarolinenfeld Ingrid Wittner, Bürgerin, Großkarolinenfeld Christoph Baumann, Landwirtschaft, Schechen Stefan Adam, Erster Bürgermeister, Schechen Armin Gleis, Bürger, Schechen Anton Rieder, Landwirtschaft, Tuntenhausen Hans Thiel, Wirtschaft, Tuntenhausen Georg Weigl, Erster Bürgermeister, Tuntenhausen Hans Baumgartner, Bürgerinitiative, Tuntenhausen Sven Madlung, DB Netz AG Bernd Reiter, DB Netz AG Christian Tradler, DB Netz AG Martin Eckert, IPBN Ralf Eggert, ifok Tim Huß, ifok Rebecca Ruhfaß, ifok

## Agenda

1. Begrüßung
2. Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
3. Aktuelle Themen
  - Personelle Veränderungen
  - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
  - Raumordnungsverfahren
4. Blick in die Planungswerkstatt
  - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
  - Blick auf ausgewählte Beispiele
5. Weiteres Vorgehen
6. Abschluss und Termine

---

### 1. Begrüßung

- Der Moderator Ralf Eggert und der Projektleiter für den EPR bei der DB Netz AG, Christian Tradler, begrüßen zur Sitzung und danken für die Teilnahme. Beide freuen sich, diese Sitzung vor Ort durchführen zu können und danken den Teilnehmern für ihr Kommen. Sie danken in Abwesenheit dem Landrat Otto Lederer dafür, dass der Sitzungssaal genutzt werden kann.
- Ralf Eggert begrüßt die aufgrund der Kommunalwahl neuen Mitglieder:
  - Otto Lederer, Landrat des Landkreises Rosenheim (entschuldigt)
  - Stefan Adam, Bürgermeister der Gemeinde Schechen
  - Stephan Schlier, Bürgermeister der Stadt Bad Aibling (entschuldigt)
  - Johannes Thusbaß, Bürgermeister der Gemeinde Prutting (entschuldigt)
- Zudem ist Hans Baumgartner als Vertreter der neu gegründeten Bürgerinitiative aus Tuntenhausen als neues Mitglied hinzugekommen. Er stellt sich kurz vor.
- Ralf Eggert berichtet aus Gesprächen mit den neuen Bürgermeistern, dass es die Idee gab, erneut eine Exkursion nach Tirol zu bereits fertiggestellten Streckenabschnitten (z.B. Verknüpfungsstelle) durchzuführen. Eine solche Exkursion soll ermöglicht werden, wenn wieder eine gemeinsame Anreise möglich ist.
- Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor (s.o.).

---

## 2. Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd

- Ralf Eggert berichtet kurz von der Diskussion im Gemeindeforum Rosenheim Süd in der letzten Sitzung am 30.1.2020: Insbesondere die Ergebnisse der Bestandsstreckenuntersuchung der DB sowie die Antwort der DB auf das Ausbaukonzept der Vieregg-Rössler GmbH hätten für intensive Diskussionen gesorgt.

---

## 3. Aktuelle Themen

### Personelle Veränderungen

Christian Tradler berichtet, dass seitens der ÖBB die Gesamtprojektleitung für den Brenner-Nordzulauf gewechselt hat. Neuer Gesamtprojektleiter sei Peter Kölbach (Folie 6).

### Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering

Christian Tradler berichtet zum Start des planungsbegleitenden Dialogs im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering im Juli 2020 (Folien 7-8). Er berichtet, dass bei der DB Netz AG Dieter Müller die Projektleitung für diesen Bereich übernommen hat.

### Raumordnungsverfahren

Christian Tradler erinnert daran, dass das Raumordnungsverfahren am 29.5.2020 eingeleitet wurde (Folie 9). Mit „eingeleitet“ sei gemeint, dass die Regierung von Oberbayern nach Prüfung der Unterlagen diese zur Auslage an die Gemeinden gesendet habe. Innerhalb einer Frist (24. Juli 2020) könnten nun Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren abgegeben werden. Die sogenannte landesplanerische Beurteilung (Ergebnis des Raumordnungsverfahrens) werde für das vierte Quartal 2020 erwartet. Alle Stellungnahmen gingen an die Regierung von Oberbayern, die verfahrensführende Behörde.

### Fragen/Diskussion

- Auf eine Rückfrage erläutert Christian Tradler, dass die Raumordnungsbehörde mit der landesplanerischen Beurteilung eine Aussage zu den Varianten trifft, z.B. „raumverträglich“ oder „raumverträglich mit Maßgaben“ oder „nicht raumverträglich“. Wenn Maßgaben gemacht würden, müssten diese in die weiteren Planungen einfließen, sofern die entsprechende Variante weiterverfolgt werde.

- Auf eine Nachfrage antwortet Christian Tradler, dass während des ganzen Projektes eine Begleitung durch einen informellen Dialog stattfinden soll, jeweils in angepasster Form.

---

### 3. Blick in die Planungswerkstatt

#### Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region

Martin Eckert erläutert, wie die verbleibenden 15 Vorschläge aus der Region zu den Grobtrassen berücksichtigt werden (Folie 11-12).

Er erläutert zu einem neuen Abschnitt der Variante „Oliv“ östlich entlang der Autobahn (Folien 13-15), diese Variante sei in der Vorabstimmung mit der Regierung von Oberbayern noch Bestandteil der Raumordnungsunterlage geworden. Diese Variante sei nur in Verbindung mit einer Verknüpfungsstelle Niederaudorf möglich.

#### Blick auf ausgewählte Beispiele

Martin Eckert berichtet, dass im Rahmen der vertieften Planung aktuell weiterhin trassierungstechnische Überlegungen zum Höhenverlauf der zu planenden Neubaustrecke durchgeführt werden. Er erklärt das Vorgehen dabei (Folie 17). Danach erläutert er beispielhaft anhand von vier Konfliktbereichen die Überlegungen zum Höhenverlauf (Folien 18-52).

Über die auf den Folien dargestellten Informationen hinaus erläutert er:

- Zum Fall einer **Unterquerung der Bundesautobahn A 8 bei Wasserwiesen** (Folien 20-27): Die grundsätzliche Frage sei, ob es sinnvoll ist, die Autobahn zu unterqueren. Daher sei der mögliche Höhenverlauf betrachtet worden (Folie 22). Folie 23 zeige die Fortsetzung nach Norden (Querung Mangfalltal). Man gehe davon aus, dass die Staatsstraße tiefergelegt werden müsse. Auch die DB-Strecke 5622 müsse abgesenkt werden. Für diese Konflikte gebe es ein sehr hohes Realisierungs- und Genehmigungsrisiko. Die aufgezeigten erheblichen Realisierungs- und Genehmigungsrisiken führten dazu, dass diese Variante (Unterquerung) nicht weiterverfolgt werde. Auf Nachfrage erklärt er, dass die Gewässer im Mangfalltal überbrückt würden, sodass die Eingriffe eher gering wären. Jedoch müssten auch die Stützen im Überschwemmungsgebiet genehmigt werden.
- Zum Fall einer **Innunterquerung bei Langenpfunzen** (Folien 28-35): Die Ausgangsfrage sei, ob eine Unterquerung des Inns bei Langenpfunzen in Kombination mit einer Verknüpfungsstelle in Großkaroli-

nenfeld möglich ist. Hauptkonfliktpunkte seien die Verknüpfungsstelle bzw. der Bahnhof in Großkarolinenfeld sowie die Tatsache, dass die Bestandsstrecke 5510 schon ab Ostermünchen tiefergelegt werden und entsprechende Anpassungen an querenden Straßen und Gewässern vorgenommen werden müssten. Zu Folie 35 weist er darauf hin, dass die Innunterquerung zwar in Kombination mit einer Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld nicht weiterverfolgt werden, dass aber in Kombination mit anderen Verknüpfungsstellen eine Innunterquerung bei Langenpfunzen weiter untersucht wird .

- Zur Lageuntersuchung einer **Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB** (Folie 37-39): Ausgangspunkt war eine Frage im Gemeindeforum Süd 2 im GPR, ob man die Verknüpfungsstelle weiter nach Norden legen könnte, um landwirtschaftliche Flächen zu schonen. Dies sei grundsätzlich möglich.
- Zum Fall einer **Innüberquerung bei Fischbach** (Folie 40-48) und zum Fall einer **Innunterquerung bei Fischbach** (Folie 49-52): Beide Varianten sind technisch lösbar. Bei der Unterquerung ergebe sich ein höheres Genehmigungs- und Realisierungsrisiko bei der Vogelinsel und beim Inn, da die Unterquerung vrs. in offener Bauweise realisiert werden müsse.

#### **Bericht zur Verknüpfungsstelle Kundl/Radfeld-Schaftenau**

Danach berichtet Christian Tradler, dass der Anschlusspunkt der Verknüpfungsstelle Kundl/Radfeld-Schaftenau nun mit dem dortigen Zulassungsverfahren (UVE-Einreichung) festgelegt sei (Folien 54-56).

#### **Fragen/ Diskussion**

- Auf die Frage, warum die Konflikte mit der Wohnbebauung in der Einstufung mit einem grünen Haken versehen ist, antwortet Martin Eckert, dass diese Einstufung weiterhin ein Konflikt sei, dieser aber voraussichtlich technisch lösbar sei. Ralf Eggert merkt an, die Darstellung mit grünem Haken sei problematisch, da der Eindruck entstehe, dass das Problem bereits gelöst sei. Mehrere Mitglieder stimmen zu, dass die Konflikte mit Wohnbebauung und Landwirtschaft in der Öffentlichkeit viel diskutiert werden und dass der grüne Haken missverständlich ist. **Ergebnis:** In der Präsentation soll zur Veröffentlichung in der Legende (Folie 25) deutlich gemacht werden, dass der grüne Haken nicht bedeutet, dass der Konflikt aufgelöst ist, sondern dass der Konflikt voraussichtlich technisch lösbar ist.
- Auf Nachfrage erklären Martin Eckert und Christian Tradler, dass die zugrundeliegende Längsneigung abhängig von verschiedenen Randbedingungen ist. Maximal seien auf kurzen Rampen 12,5 Promille möglich. Die Strecke werde grundsätzlich mit max. 8,0 Promille Steigung geplant. Die 12,5 Promille seien nur in Bereichen möglich, wo Güterzüge nicht halten und anfahren.

- Auf Nachfrage erklärt Martin Eckert, dass ab ca. 15 m Überdeckung überlegt werde, ob man den Tunnel bergmännisch bauen kann. Ab welcher Tiefenlage bergmännisch gebaut werden könne, sei von den Bedingungen vor Ort abhängig.
- Ein Mitglied fragt, wer darüber entscheidet, ob eine Abweichung von Regelwerten (konkret: Trassierungsparameter für eine Verknüpfungsstelle) gemacht wird. Christian Tradler antwortet, die Zugrundelegung von Ermessungsgrenzwerten bedürfe einer Genehmigung der DB Netz AG und ggf. einer Zustimmung im Einzelfall durch das Eisenbahn-Bundesamt.

---

#### 4. Weiteres Vorgehen

##### Fragen/Diskussion

- Ein Mitglied fragt, wann die Gewichtungsbögen, die zu Beginn des Dialogs abgegeben wurden, zum Einsatz kommen. Christian Tradler antwortet, dass diese Bögen nach der Trassenbewertung, vrsl. im Frühjahr 2021, angeschaut werden. Es werde im Rahmen einer sog. Sensitivitätsanalyse betrachtet, wie stabil sich die Trassenbewertungen unter Anwendung der Ergebnisse der Gewichtungsbögen darstellen.
- Ein Mitglied fragt nach, ob die Gewichtungsbögen rechtliche Relevanz haben und ob sie Einfluss auf die Trassenauswahl haben. Christian Tradler antwortet, dass vorab nicht gesagt werden kann, wie sich diese Sensitivitätsanalyse auf die Trassenauswahl auswirkt.
- Mehrere Mitglieder wünschen sich für einen weiteren Blick in die Planungswerkstatt einen Einblick in die Planungen bei Langenpfunzen.

---

#### 5. Abschluss und Termine

- Ralf Eggert zeigt die Termine der kommenden Gemeindeforen und des Regionalforums.

Erstellt durch: Moderation (IFOK GmbH)

---

#### Anlagen

- Präsentation zur 15. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord am 25. Juni 2020

## HYGIENE-REGELN



Bitte halten Sie einen Abstand von mind. 1,5m ein.



Bitte verzichten Sie auf Körperkontakt wie Händeschütteln und Umarmungen.



Bitte niesen und husten Sie in die Armbeuge oder in Einmaltaschentücher, die sofort zu entsorgen sind. Bitte drehen Sie sich dabei von anderen Personen weg.



Bitte tragen Sie in den Räumlichkeiten eine Mund-Nase-Bedeckung.



Bitte nutzen Sie beim Betreten und Verlassen der Räumlichkeiten das Desinfektionsmittel an den Stationen.



Bitte betreten Sie die Toiletten nur nacheinander und achten Sie auf ausreichend Abstand.

# GEMEINDEFORUM ROSENHEIM NORD

## 15. SITZUNG

25.06.2020, ROSENHEIM

### **BRENNER-NORDZULAUF**

ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- **Begrüßung**
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- Aktuelle Themen
  - Personelle Veränderungen
  - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
  - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
  - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
  - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- Begrüßung
- **Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd**
- Aktuelle Themen
  - Personelle Veränderungen
  - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
  - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
  - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
  - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- **Aktuelle Themen**
  - Personelle Veränderungen
  - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
  - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
  - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
  - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

# Brenner-Nordzulauf – Neuer ÖBB-Gesamtprojektleiter

Dipl.-Ing. (FH) Peter Kölbach



## Werdegang

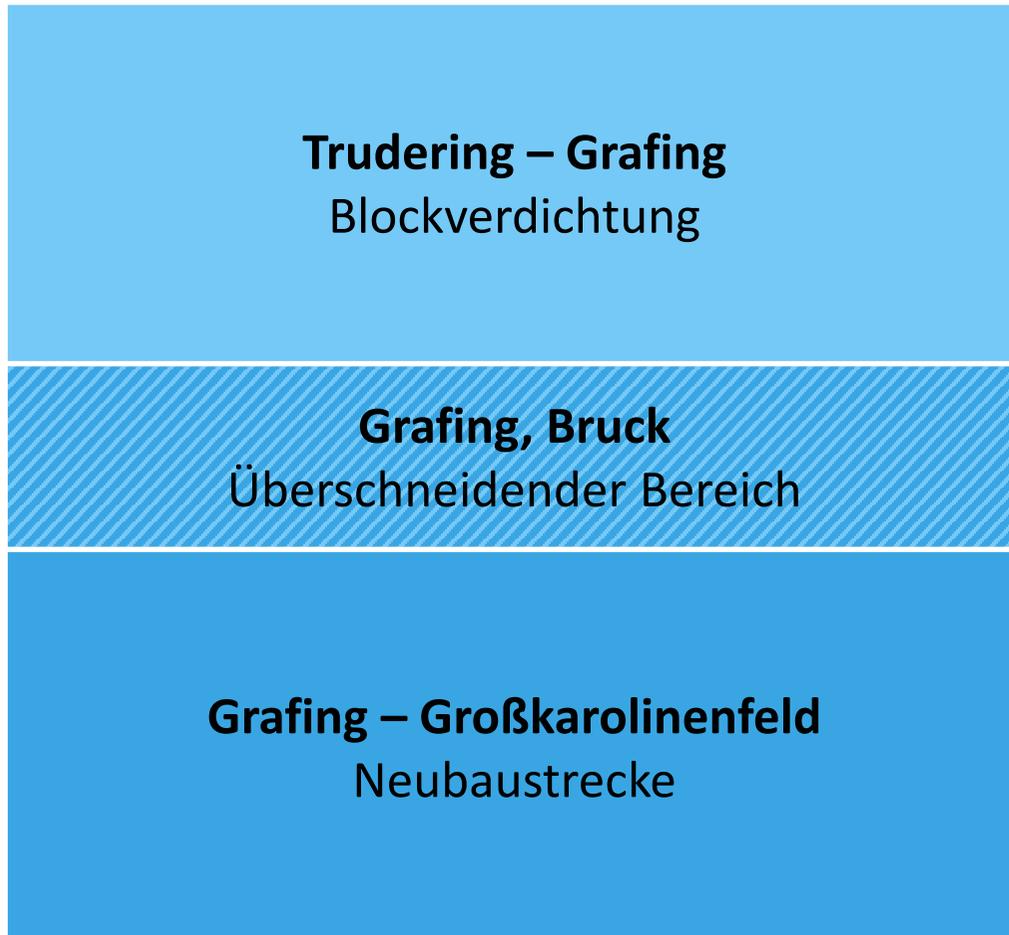
seit 1997 im Eisenbahninfrastrukturbau tätig u.a. NBS Köln-Rhein/Main, ABS Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS Nord), Berlin Nord-Süd-Verbindung, Kundl-Radfeld-Baumkirchen, Brennerbasistunnel Einfahrt Bahnhof Innsbruck

**Projektleiter der Projektleitung Tirol/Vorarlberg 1 mit den Schwerpunkten:** Brenner-Nordzulauf, Achse St. Margrethen – Lauterach, Achse Feldkirch – Buchs

## Ausbildung

Bauingenieur

# Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering Planungsräume und einzubindende Gemeinden



# Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering

## Definition der Planungsräume und einzubindende Gemeinden

- Seit November 2018 vier Vorbereitungstreffen mit Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern
- Dezember 2019: Zweite Runde der Strukturierungsgespräche abgeschlossen:
  - Festlegung der Dialogstruktur
  - Vereinbarung über Zusammenarbeit
- Seit 01.01.2020 zuständiger Projektleiter Hr. Dieter Müller
- Aktuell: Vorbereitung der Konstituierenden Sitzungen  
Gespräche mit (neuen) Bürgermeistern  
Moderations- und Expertenteam beauftragt  
Vergabeverfahren Planungsleistungen TAV läuft aktuell



# Raumordnungsverfahren (eingeleitet am 29.05.2020)

## Grundlagen für die Erstellung der Raumordnungsunterlagen

Die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren basieren im Wesentlichen auf bereits veröffentlichten Grunddaten des Trassenauswahlverfahrens (Planungsstand Juli 2019), die entsprechend den Anforderungen für ein Raumordnungsverfahren überarbeitet und aufbereitet wurden.

### Beispiel Mengenzuweisung

#### Trassenauswahlverfahren

Die Mengenzuweisung für die Reduzierung der Grobtrassen wurde für einzelne Grobtrassenabschnitte erstellt

<https://www.brennernordzulauf.eu/webgis.html>

#### Raumordnungsverfahren

Die Mengenzuweisung wurde je Trassenvariante im ROV erstellt (vorhandene abschnittsbezogene Mengenzuweisungen wurden zusammengeführt)

[https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/oeffentlichkeit/landesentwicklung\\_verkehr/index.html#raumordnungsverfahren1](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/oeffentlichkeit/landesentwicklung_verkehr/index.html#raumordnungsverfahren1)

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- Aktuelle Themen
  - Personelle Veränderungen
  - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
  - Raumordnungsverfahren
- **Blick in die Planungswerkstatt**
  - **Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region**
  - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

# Trassenvorschläge aus der Region

## Berücksichtigung in der weiteren Planung

- Im Zuge der Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region im Jahr 2019 wurden 25 Vorschläge so bewertet, dass diese in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden.
- 10 davon wurden in der Grobtrassenphase 2019 bewertet und in den Grobtrassen Juli 2019 berücksichtigt.

BRENNER-NORDZULAUF  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

**DB** NETZE **OBB**  
INFRA

**Grobtrassenentwürfe**

**Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region**

**Einteilung der Grobtrassenvorschläge, die auf Grundlage der Vorprüfungsergebnisse in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden in 2 Kategorien (1/2)**

- ❖ Grobtrassenvorschläge die im Wesentlichen Anpassungen der Grobtrassenentwürfe Stand Juni 2018 („Vorschlag auf einer bereits vorhandenen Grobtrassenlinie“) darstellen
  - betrifft 15 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge wie zusätzliche Tunnelabschnitte (Vorschlag Nr.: 4, 6, 8, 15, 19, 28, 54, 84, 106), Einhausung eines Streckenabschnittes (Vorschlag Nr.: 31, 66) oder Lageanpassungen (Vorschlag Nr.: 27, 67, 68, 95)

BRENNER-NORDZULAUF  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

**DB** NETZE **OBB**  
INFRA

**Grobtrassenentwürfe**

**Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region**

**Einteilung der Grobtrassenvorschläge, die auf Grundlage der Vorprüfungsergebnisse in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden in 2 Kategorien (2/2)**

- ❖ Grobtrassenvorschläge die im Vergleich zu den Grobtrassenentwürfen Stand Juni 2018 neue Trassenführungen darstellen
  - betrifft nach heutigem Stand 10 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge

Alle Grobtrassenvorschläge die neue Trassenführungen darstellen werden nach denselben Randbedingungen und im selben Tiefgang wie die „Grobtrassen Stand Juni 2018“ entwickelt und anschließend im Zuge der Reduktion mit diesen verglichen.

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

gene Anpassung mit  
aus subjektiver Sicht  
sse ohne Anpassung

im Juli als diejenigen  
en, finden Eingang in

Von der Europäischen Union kofinanziert  
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  12

Präsentationsfolien Gemeindeforum Mai 2019

## Trassenvorschläge aus der Region

### Berücksichtigung in der weiteren Planung

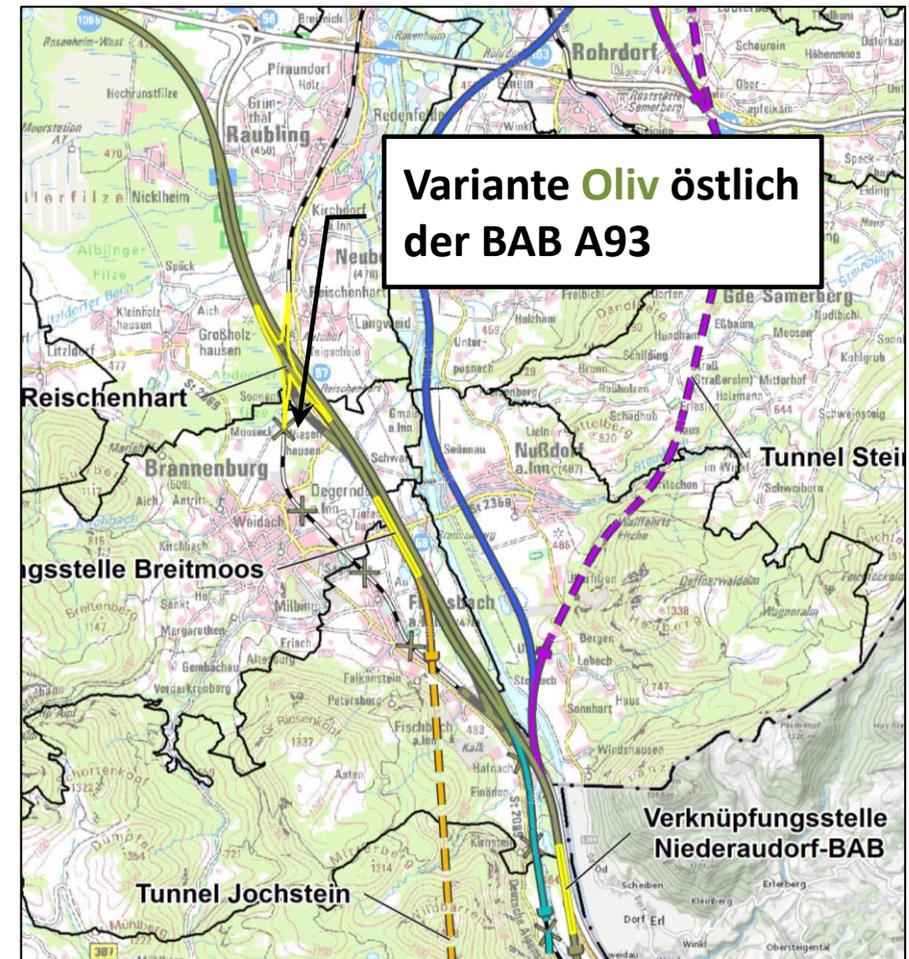
Die verbliebenen 15 Vorschläge, z.B. zusätzliche Tunnelabschnitte, Einhausung eines Streckenabschnittes oder Lageanpassungen werden nun wie folgt berücksichtigt:

- Vorschläge, zu denen die zugehörige Grobtrasse bereits mit Juli 2019 entfallen ist, können nicht weiter berücksichtigt werden: Vorschlag Nr. 4, 8, 19
- Vorschläge, die in der Trassenentwicklung für das Trassenauswahlverfahren geprüft werden: Vorschlag Nr. 6, 27, 67, 68
- Vorschläge, die eine Detail- oder Bauwerksausbildung eines Trassenbereichs darstellen, fließen in Planungsphasen nach dem Trassenauswahlverfahren ein, sofern sich diese dann auf die Auswahltrasse beziehen und sich als Teil einer lokalen Lösung aufdrängen: Vorschlag Nr. 15, 28, 31, 54, 66, 84, 95, 106

## Trassenvorschläge aus der Region

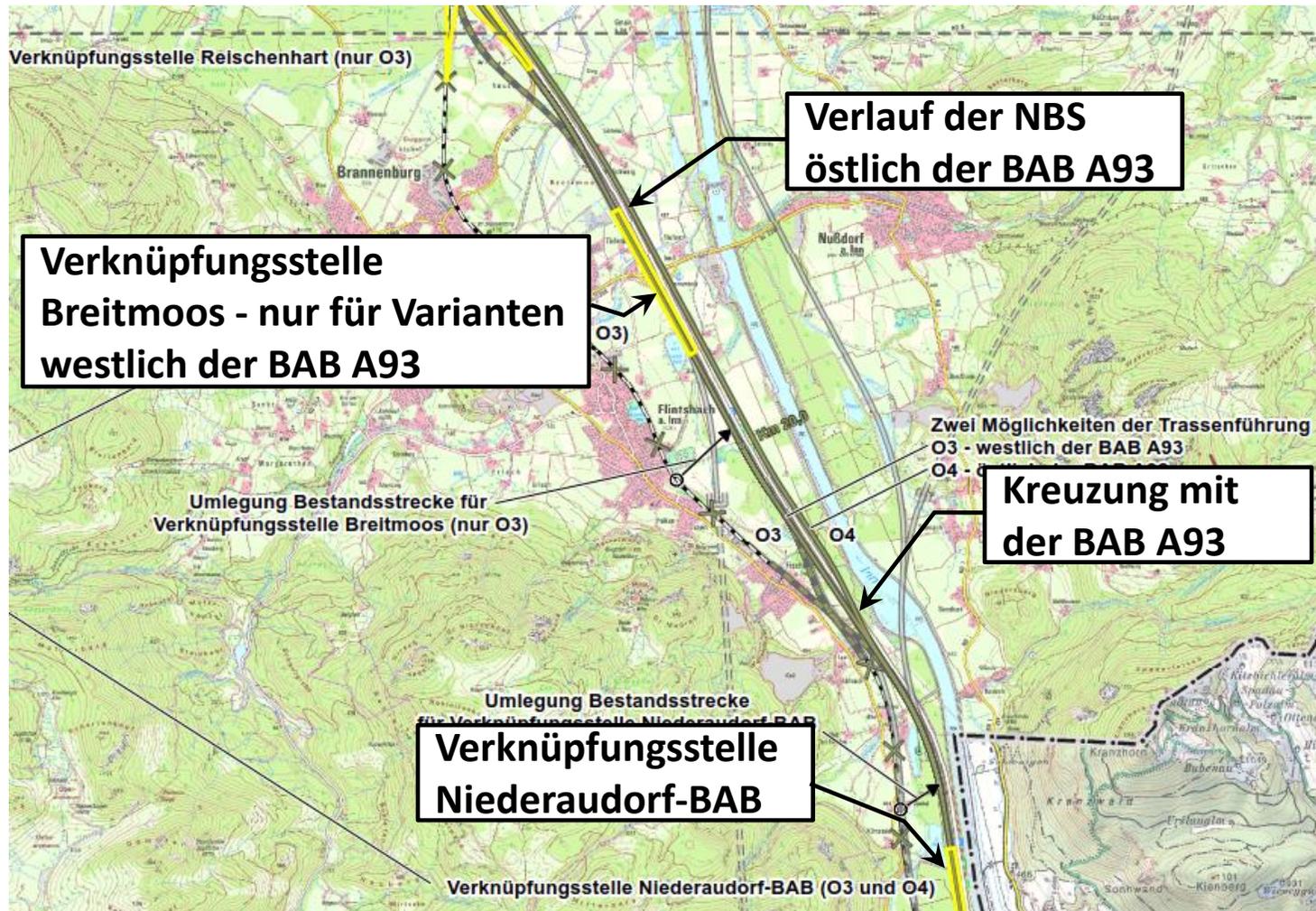
### Variante **Oliv** östlich der BAB A93 (Vorschlag Nr. 27, 68)

- Die Vorschläge Nr. 27 und 68 sehen eine Trassenführung östlich der BAB A93 vor.
- Die Lage der NBS östlich oder westlich der Autobahn kann auch trotz des geringen räumlichen Abstandes raumbedeutsam sein.
- Damit die raumbedeutsamen Auswirkungen der Variante **Oliv** vollumfänglich beurteilt werden können, wurde aus den Vorschlägen eine zugehörige Trasse entwickelt und als zusätzliche Untervariante in das Raumordnungsverfahren eingebracht.



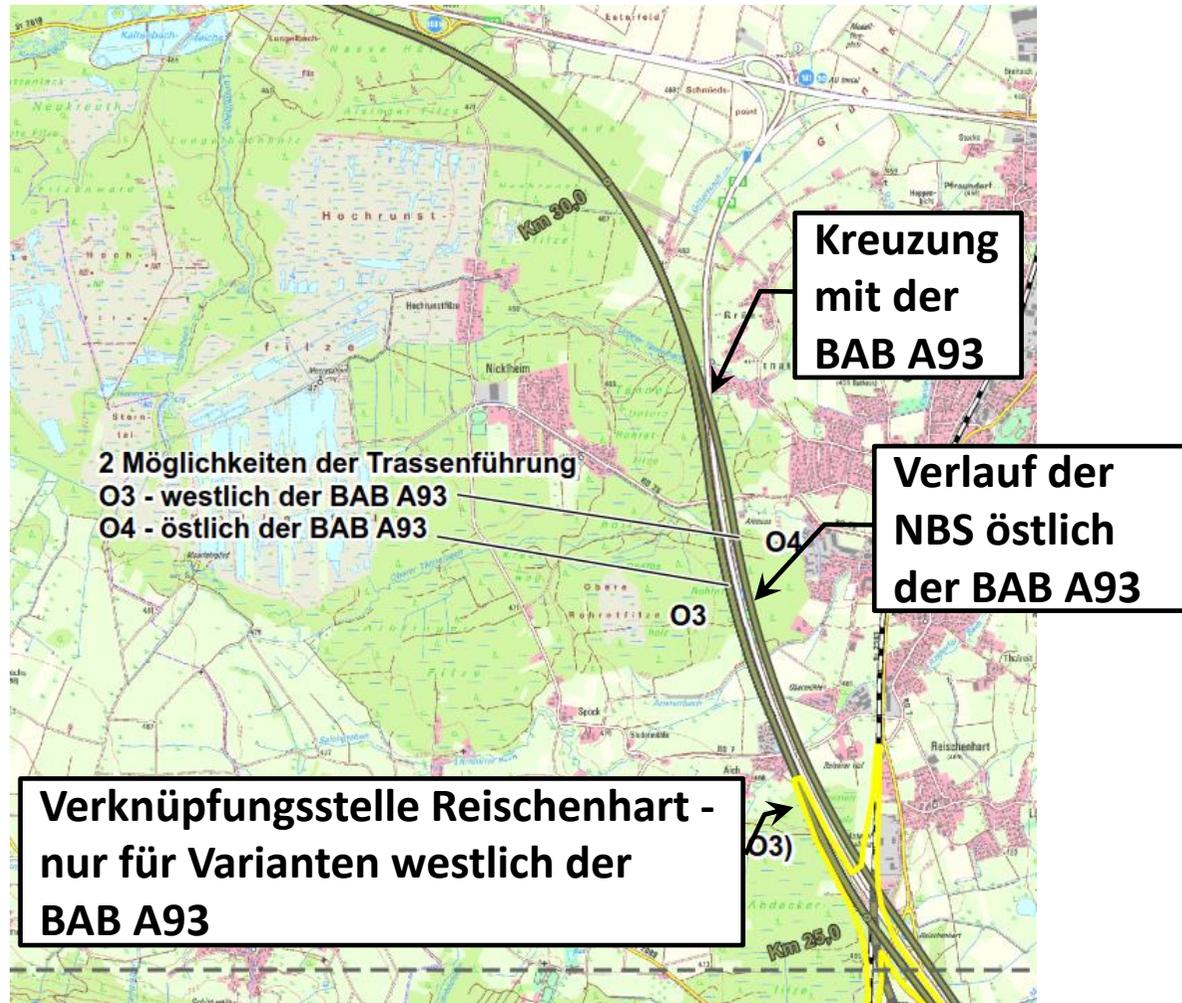
# Trassenvorschläge aus der Region

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



## Trassenvorschläge aus der Region

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



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- Aktuelle Themen
  - Personelle Veränderungen
  - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
  - Raumordnungsverfahren
- **Blick in die Planungswerkstatt**
  - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
  - **Blick auf ausgewählte Beispiele**
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

# Blick in die Planungswerkstatt

## Prämissen für die folgenden Folien

Die Planung der Grobtrassen wird schrittweise vertieft und bildet die Grundlage für die Anwendung des Kriterienkatalogs zur Trassenauswahl.

- Die folgenden Folien zeigen Beispiele für erste **trassierungstechnische Überlegungen zum Höhenverlauf** der alternativen Neubaustrecken.
- Dabei sind unterschiedliche **Konfliktbereiche** zu beachten. Diese Konfliktbereiche werden in den Beispielen auszugsweise vorgestellt.
- **Weiteres Vorgehen:**
  - Berücksichtigung der Lösung bzw. fortbestehender Konflikte bei der Bewertung
  - Zeigt eine (Unter-)variante hohe Risiken, wird die mit weniger Risiken behaftete (Unter-)variante im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt.
  - Falls ein schwerwiegender Konflikt nicht gelöst werden kann, wird die (Unter-)variante nicht weiterverfolgt.

## Blick in die Planungswerkstatt

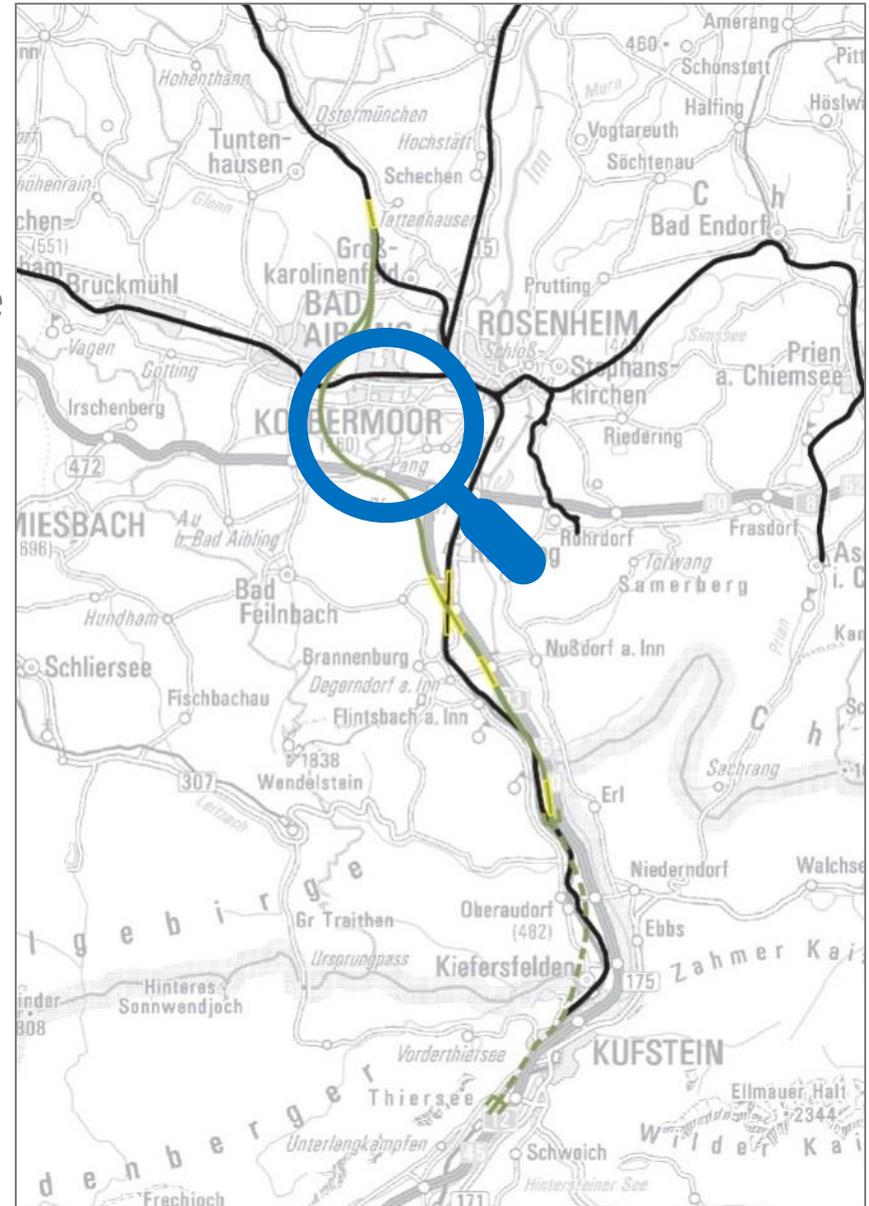
### Vier beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und zu beachtender Konfliktbereiche (Auswahl)

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

## Blick in die Planungswerkstatt Querung BAB A8 bei Wasserwiesen

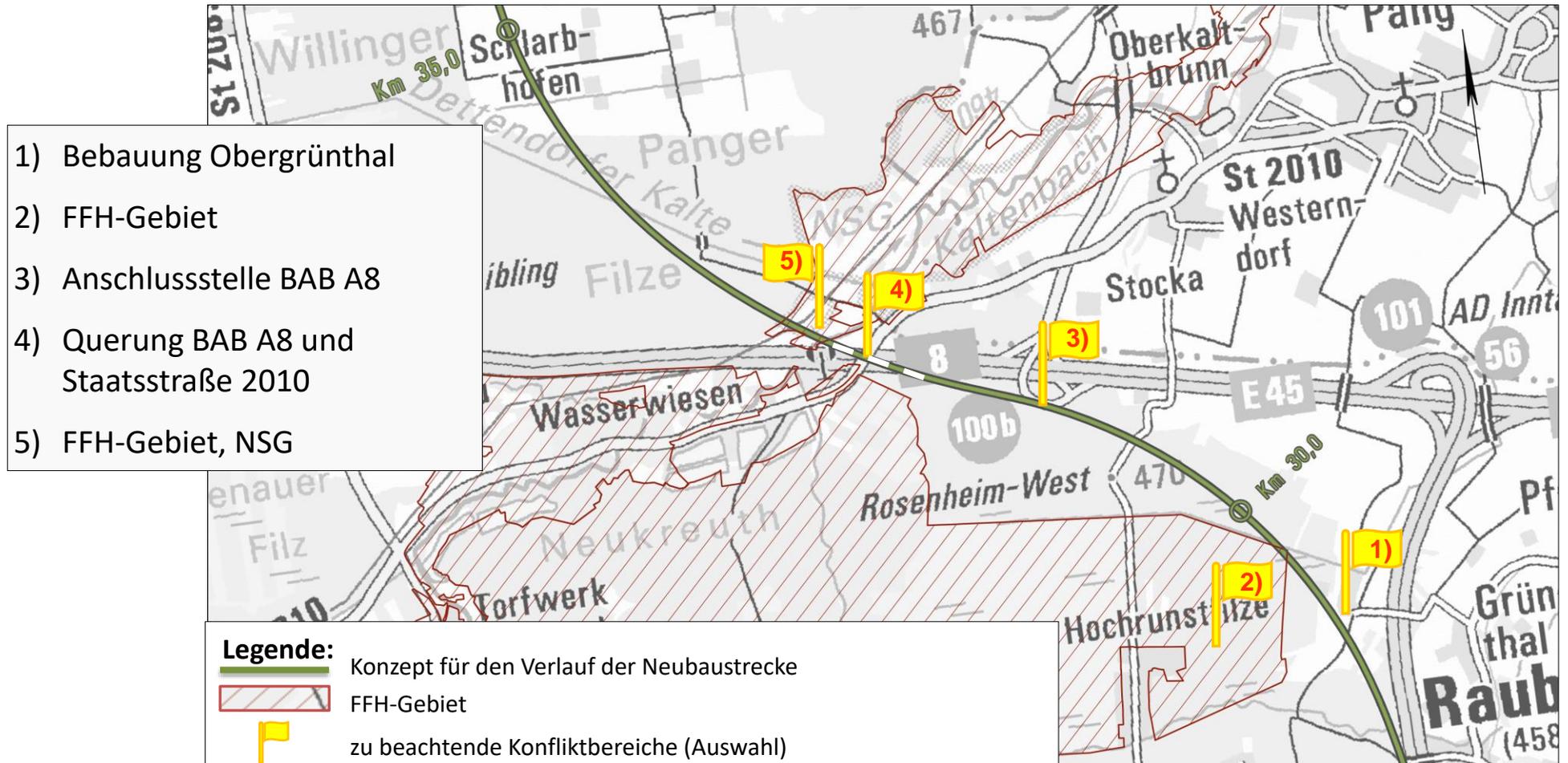
Beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden Konfliktbereiche (Auswahl):

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

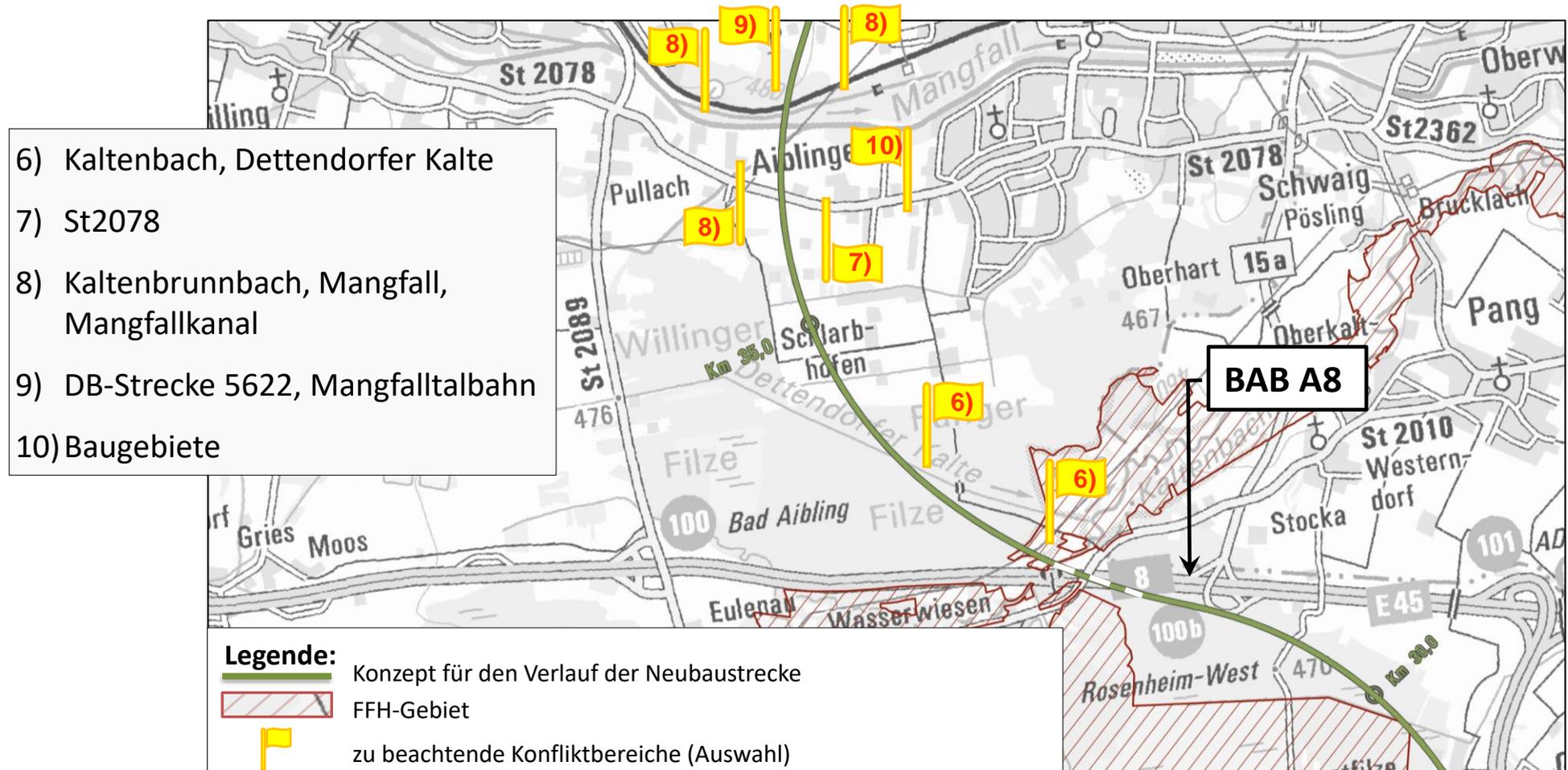


# Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb**/**Oliv**/**Türkis**)

## Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



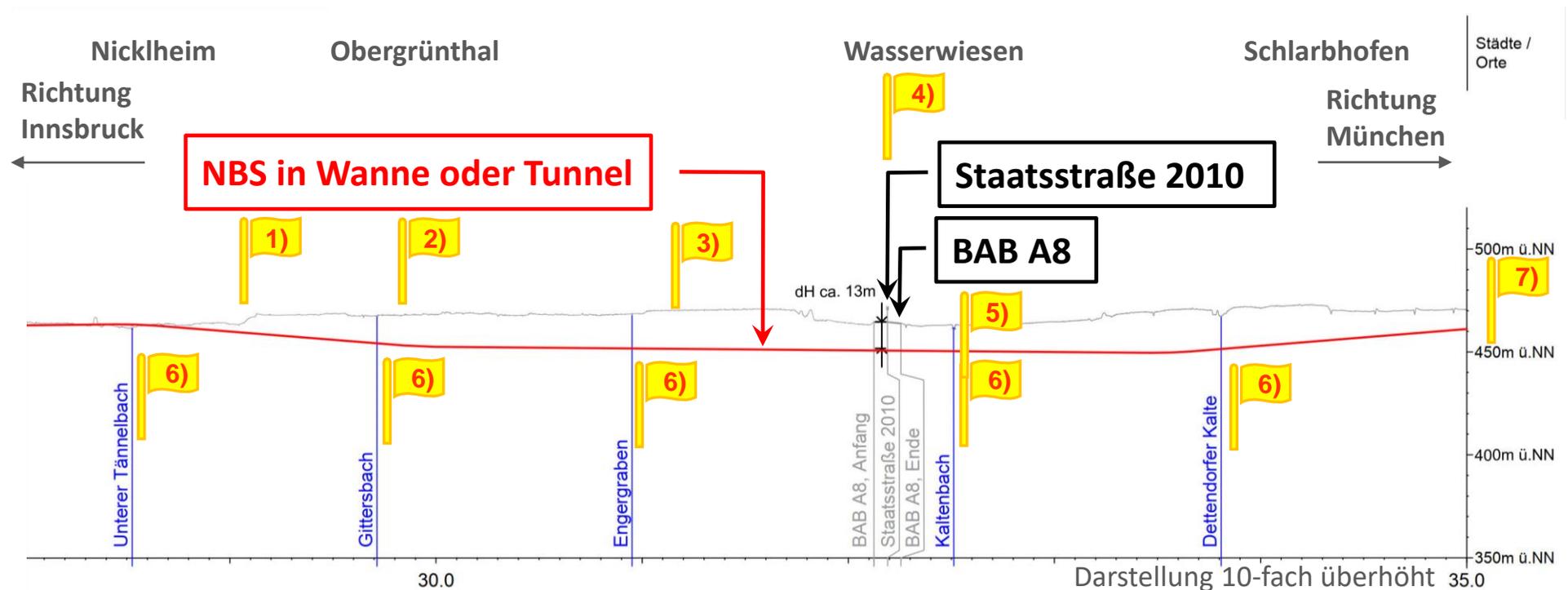
# Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**) Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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

## Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

### Kreuzungspunkt NBS mit BAB A8 und Staatsstraße 2010



- 4) Querung BAB A8 und Staatstraße 2010
- 6) Querende Gewässer
- 7) im weiteren Verlauf: Querung Mangfalltal

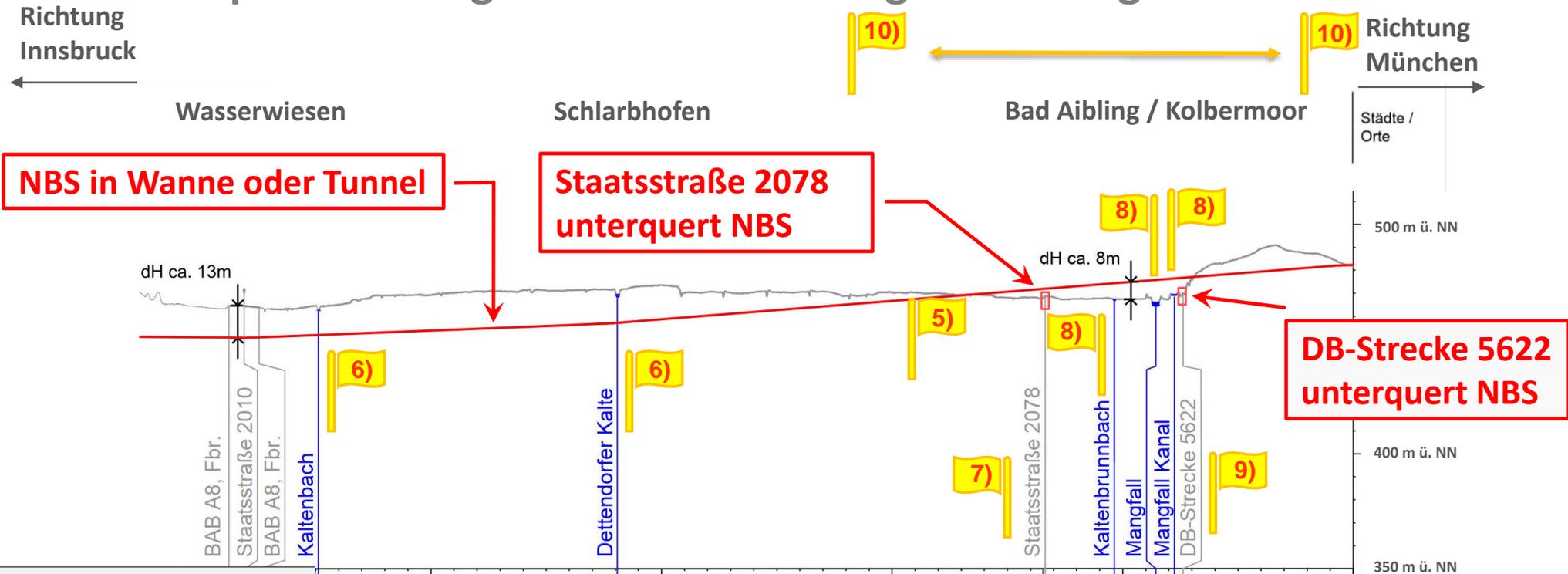
**Legende:**

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

## Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS; Grenzwertbetrachtung: NBS unterquert A8 möglichst flach und steigt dann möglichst steil an



- 6) Querende Gewässer
- 7) Staatsstraße 2078
- 8) Querende Gewässer
- 9) DB-Strecke 5622
- 10) Baugebiete

**Legende:**

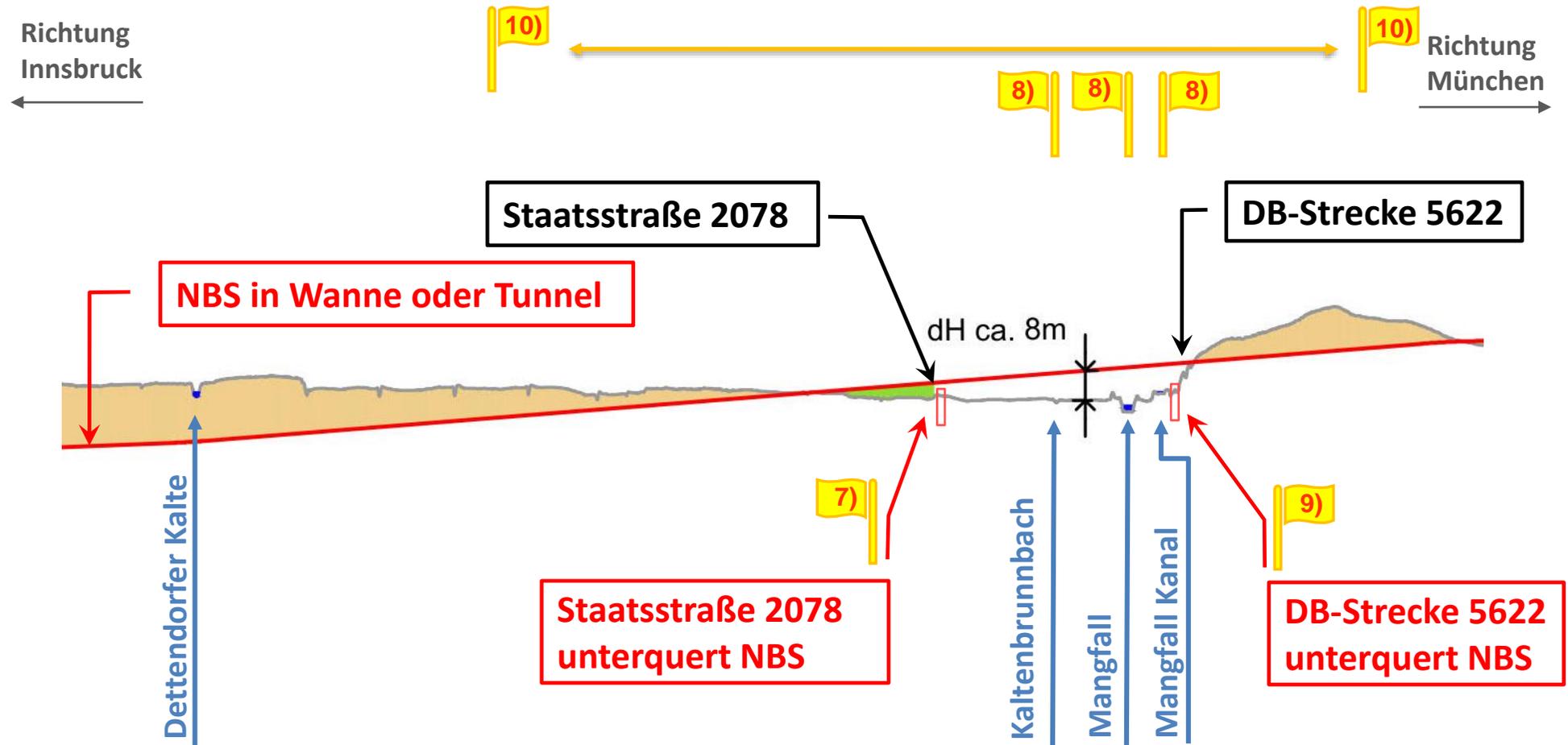
-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)
- 

35.0

Darstellung 10-fach überhöht

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

Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS; Grenzwertbetrachtung:  
NBS unterquert A8 möglichst flach und steigt dann möglichst steil an



Darstellung 10-fach überhöht

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

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Bebauung Obergrünthal	
2) FFH-Gebiet	
3) Anschlussstelle BAB A8	
4) Unterquerung BAB A8 und Staatsstraße 2010	
5) FFH-Gebiet, NSG	
6) Querende Gewässer (Kaltenbach, Dettendorfer Kalte)	
7) Staatsstraße 2078	
8) Querende Gewässer (Kaltenbrunnbach, Mangfall, Mangfall Kanal)	
9) DB-Strecke 5622	
10) Baugebiete	

### Legende

-  Konflikt vsl. technisch lösbar\*
-  Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko
-  hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko
-  sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

**\*Hinweis: Der grüne Haken  bedeutet nicht, dass kein Konflikt mehr besteht. Das Symbol  steht dafür, dass der Konflikt voraussichtlich technisch lösbar ist.**

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

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Bebauung Obergrünthal		teilweise geringer Abstand zur Bebauung, aber technisch machbar
2) FFH-Gebiet		randliche Betroffenheit vsl. nicht vermeidbar
3) Anschlussstelle BAB A8		kann vsl. erhalten werden
4) Unterquerung BAB A8 und Staatsstraße 2010		sehr hohes Realisierungsrisiko für Trog-/Tunnelbauwerk in Lakustrinen Sedimenten (Seeton); bauzeitliche Einschränkungen des Autobahnverkehrs
5) FFH-Gebiet, NSG		direkte Betroffenheit nicht vermeidbar
6) Querende Gewässer (Kaltenbach, Dettendorfer Kalte)		Unterquerung der Gewässer erforderlich; vsl. technisch machbar; aber bauzeitliche Eingriffe in Fließgewässer nicht vermeidbar
7) Staatsstraße 2078		Absenken der St 2078 mit Grundwasserwanne erforderlich; vsl. technisch machbar

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

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
8) Querende Gewässer (Kaltenbrunnbach, Mangfall, Mangfall Kanal)		Überquerung mit Brücken vsl. technisch machbar aber aufwändig; schwieriger Baugrund im Überschwemmungsgebiet
9) DB-Strecke 5622		Absenken der Bahnstrecke mit Grundwasserwanne erforderlich; technisch vsl. machbar; erfordert aber gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs
10) Baugebiete		teilweise geringer Abstand zur Bebauung, aber technisch machbar

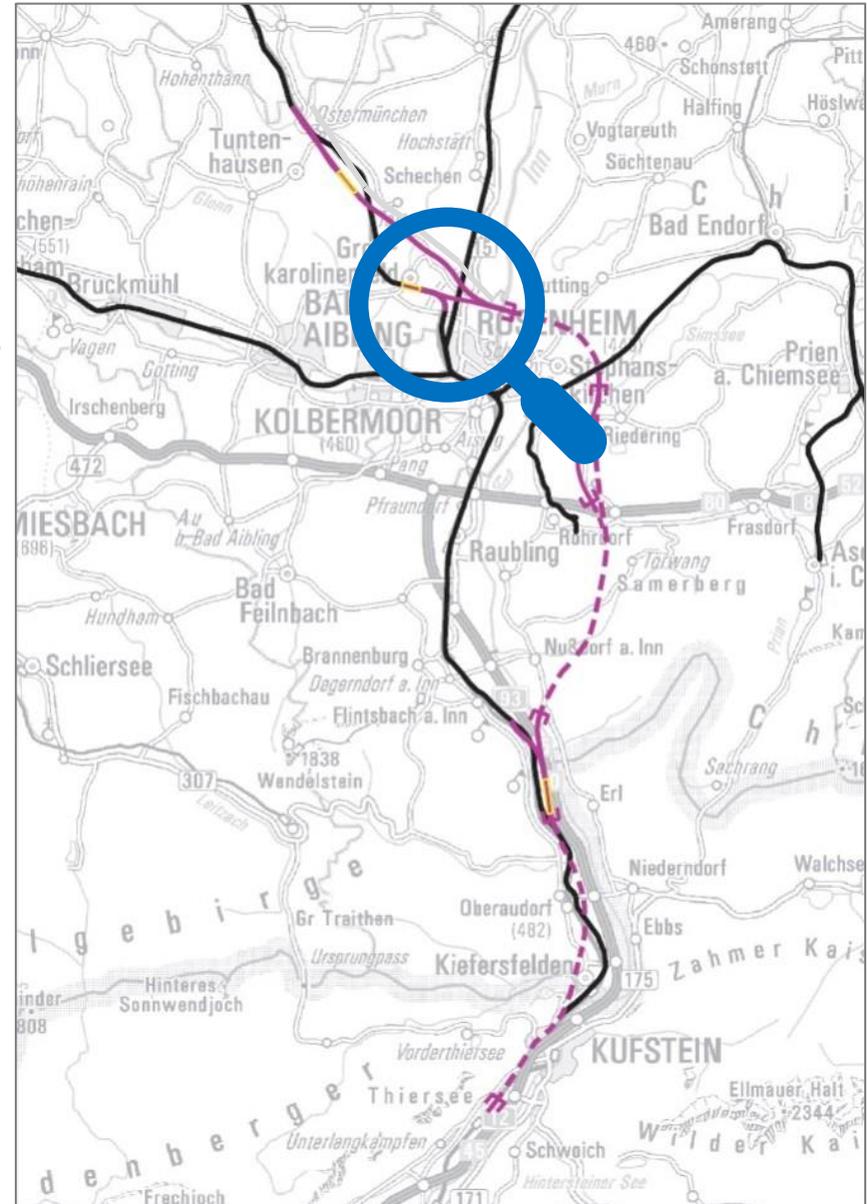
### Fazit für die Trassenauswahl:

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

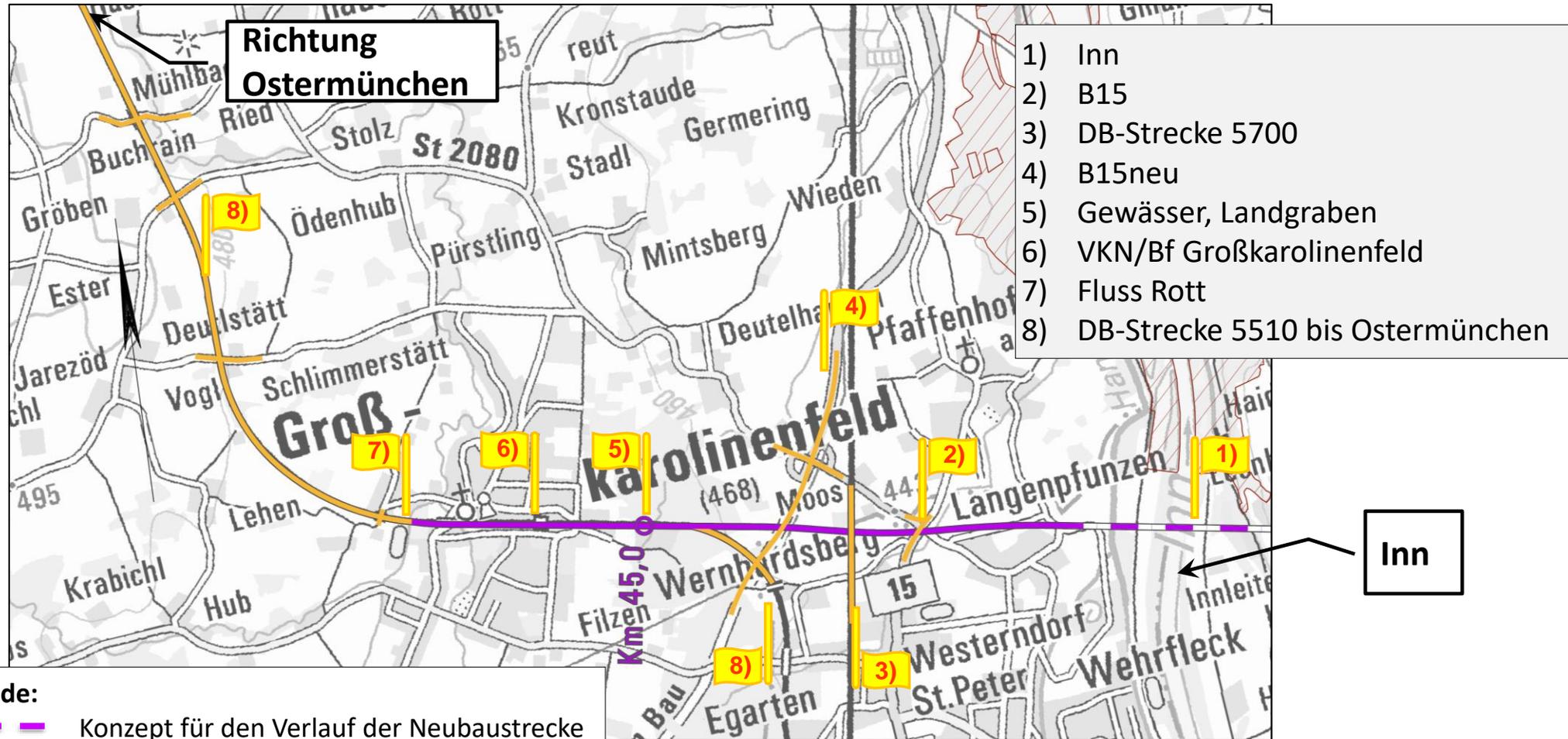
## Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Langenpfunzen

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

- Varianten **Blau/Violett**:  
NBS unterquert den Inn in Richtung Bahnhof Großkarolinenfeld



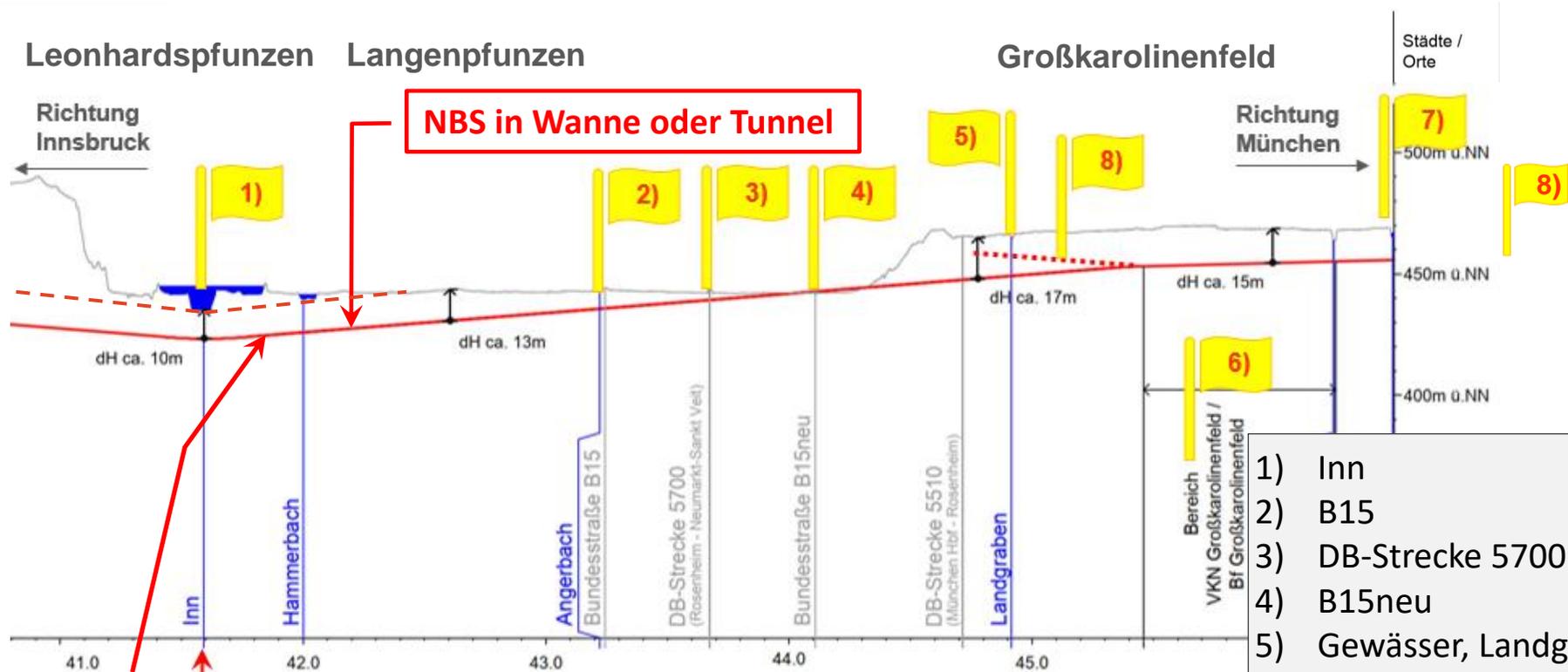
# Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**) Überlegungen zur Linienführung der NBS mit VKN Großkarolinenfeld



**Legende:**

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

# Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**) Grenzwertbetrachtung zum Höhenverlauf NBS+VKN Großkarolinenfeld



**NBS unterquert den Inn mit geringer Überdeckung im Tunnel und steigt anschließend möglichst steil Richtung Großkarolinenfeld an**

**Legende:**

- Geländeverlauf
- Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
- Konzept für den Höhenverlauf der umverlegten Bestandsstrecke 5510
- zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

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

Darstellung 10-fach überhöht



# Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau/Violett**)

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

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

### Legende

-  Konflikt vsl. technisch lösbar
-  Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko
-  hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko
-  sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

**\*Hinweis: Der grüne Haken  bedeutet nicht, dass kein Konflikt mehr besteht. Das Symbol  steht dafür, dass der Konflikt voraussichtlich technisch lösbar ist.**

# Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**)

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Inn		Geringe Tunnelüberdeckung, daher offene Bauweise im Inn erforderlich; technische Realisierung schwierig; erhebliche bauzeitliche Eingriffe in den Inn mit entsprechenden Umweltauswirkungen und hohen Genehmigungsrisiken
2) B15		B15 wird unterquert und muss dafür leicht angehoben werden; technisch vsl. machbar
3) DB-Strecke 5700		DB-Strecke wird unterquert und muss dafür um mehrere Meter angehoben werden; umfangreiche Anpassung der Bestandsstrecke sowie querender Straßen erforderlich; erfordert gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs
4) B15neu		B15neu wird unterquert und muss dafür um mehrere Meter angehoben werden; Anschlussstelle zur St 2080 und weitere Straßenbrücken sind umzubauen; teilweise erhebliche Eingriffe in vorhandene Infrastruktur; technisch schwierig aber vsl. machbar

# Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**)

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
5) Gewässer, Landgraben		Gewässer muss umverlegt werden; Genehmigungsrisiko
6) VKN/Bf Großkarolinenfeld		Neubau-, Bestandsstrecke, Verknüpfungsstelle und Bf Großkarolinenfeld in einer Tiefe von ca. 15 m unter Gelände erforderlich; technisch sehr aufwändig; gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs
7) Fluss Rott		Tieferlegung der Rott in einen Düker zur Unterquerung der Bahnstrecken erforderlich; technisch vsl. machbar; hohes Genehmigungsrisiko wegen Eingriff ins Ökosystem der Rott
8) DB Strecke 5510 bis Bf Ostermünchen		Absenkung Bestandsstrecke 5510 (um bis zu ca. 15 m) im Bereich Großkarolinenfeld bis zum Bf Ostermünchen inkl. Anpassung querender Straßen und Gewässer erforderlich; gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs (Streckensperrungen in mehrjähriger Bauphase)

# Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**)

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

### Ergänzende Grenzwertbetrachtung

- Eine alternative weitere Absenkung der Neubaustrecke würde die Probleme der Konfliktbereiche 1-5 zwar reduzieren, die Realisierungs- und Genehmigungsrisiken der Konfliktbereiche 6-8 jedoch noch erheblich vergrößern.

## Blick in die Planungswerkstatt

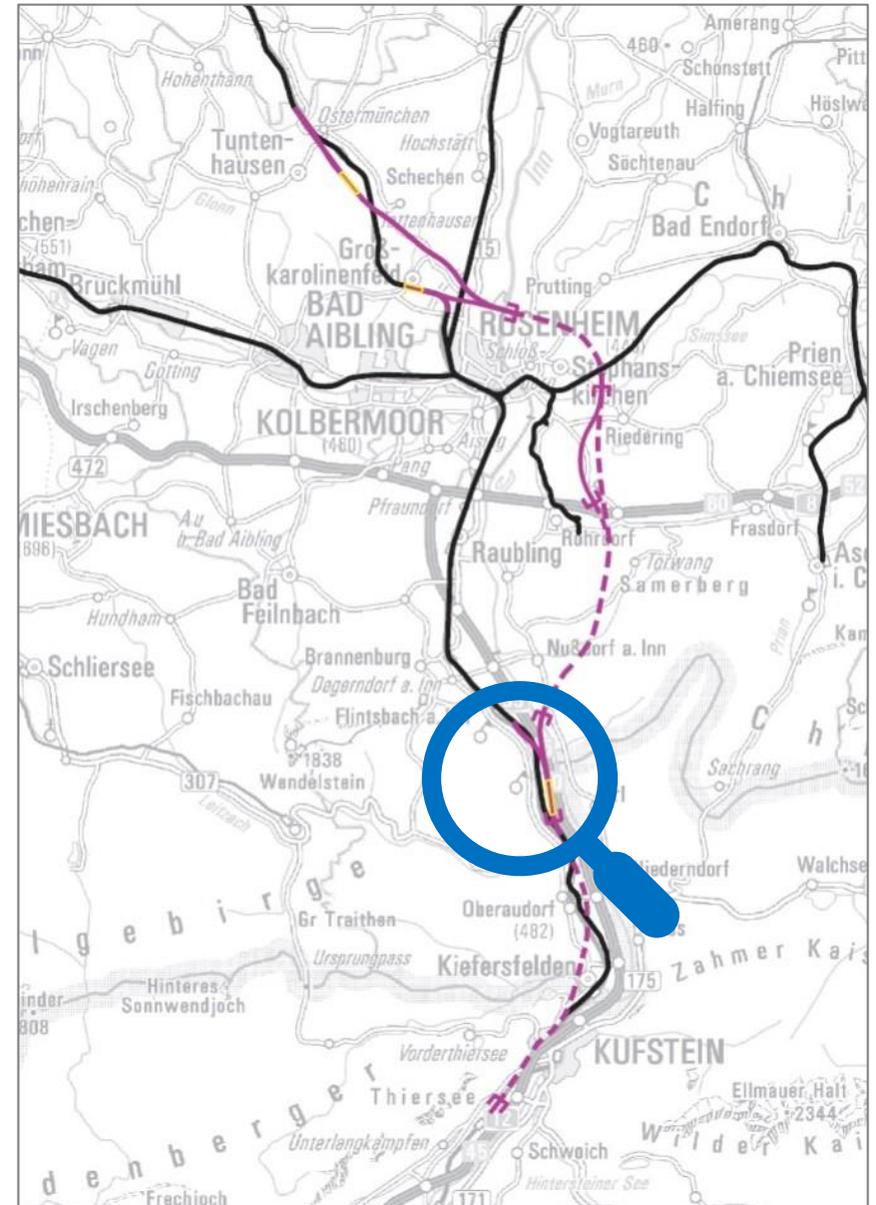
### Inn-Unterquerung bei Langenpfunzen mit VKN Großkarolinenfeld (Varianten **Blau/Violett**)

#### **Fazit zur Innquerung bei Langenpfunzen für die weitere Trassenauswahl:**

- Variante Inn-Unterquerung mit Weiterführung der NBS zur VKN Großkarolinenfeld drängt sich wegen gravierender Realisierungs- und Genehmigungsrisiken und vsl. nicht lösbarer Konflikte als alternative Lösungsmöglichkeit nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt.
- Variante Inn-Unterquerung mit Weiterführung der NBS zur VKN Aubenhausen wird derzeit weiter untersucht.
- Variante Inn-Überquerung wird sowohl für die Weiterführung der NBS zur VKN Großkarolinenfeld als auch zur VKN Aubenhausen weiter untersucht.

## Blick in die Planungswerkstatt Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB Lageuntersuchung

Untersuchungen zur Lage der VKN aufgrund  
einer Frage im Gemeindeforum GPR Süd 2  
(Verschiebung VKN möglichst weit nach Norden)

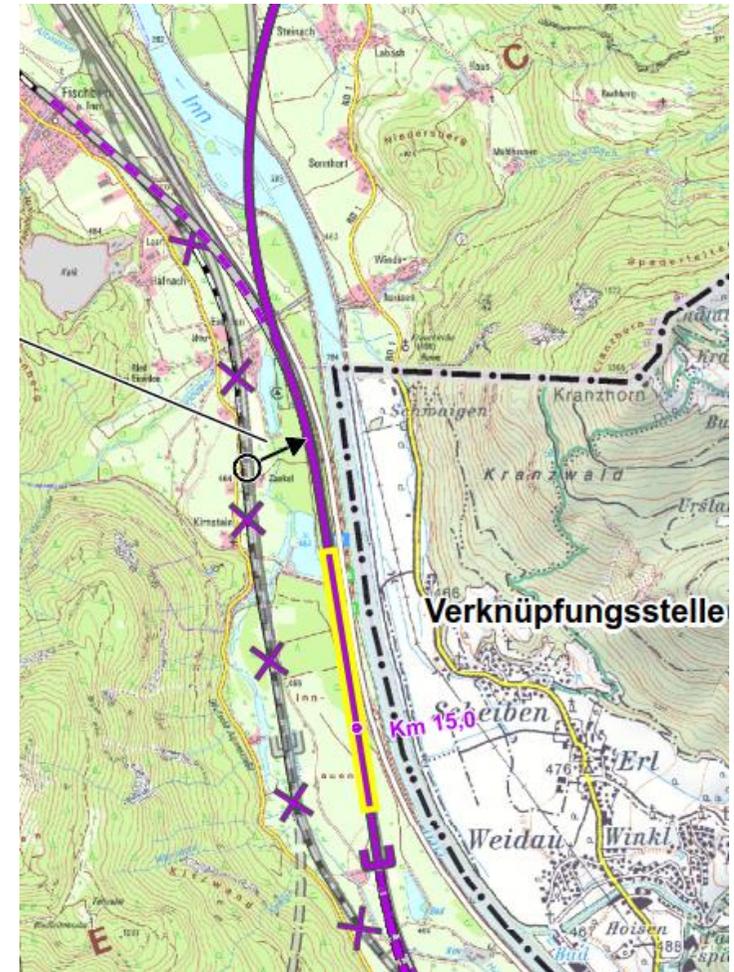


## Blick in die Planungswerkstatt

### Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB - Lageuntersuchung

Randbedingungen (Auswahl) für die Ausbildung und Lage der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB:

- Umlegung der Bestandsstrecke (Bebauung, Anschlussgleis, Überholgleis)
- Gleise der Neubaustrecke und der (umgelegten) Bestandsstrecke in einer Geraden und auf einer Höhe
- Trassierungsparameter (max. Längsneigungen, Kurvenradien)
- Verknüpfungsstelle möglichst geländegleich (Grundwasser, Zugänglichkeit zu Weichen und Tunnelportal)



## Blick in die Planungswerkstatt

### Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB - Lageuntersuchung

Elemente, die die Lage der VKN im Norden beeinflussen:

- **Umlegung der Bestandsstrecke:**

Bebauung

Anschluss im Bereich des Überholgleises  
Fischbach und des bestehenden Anschlussgleises

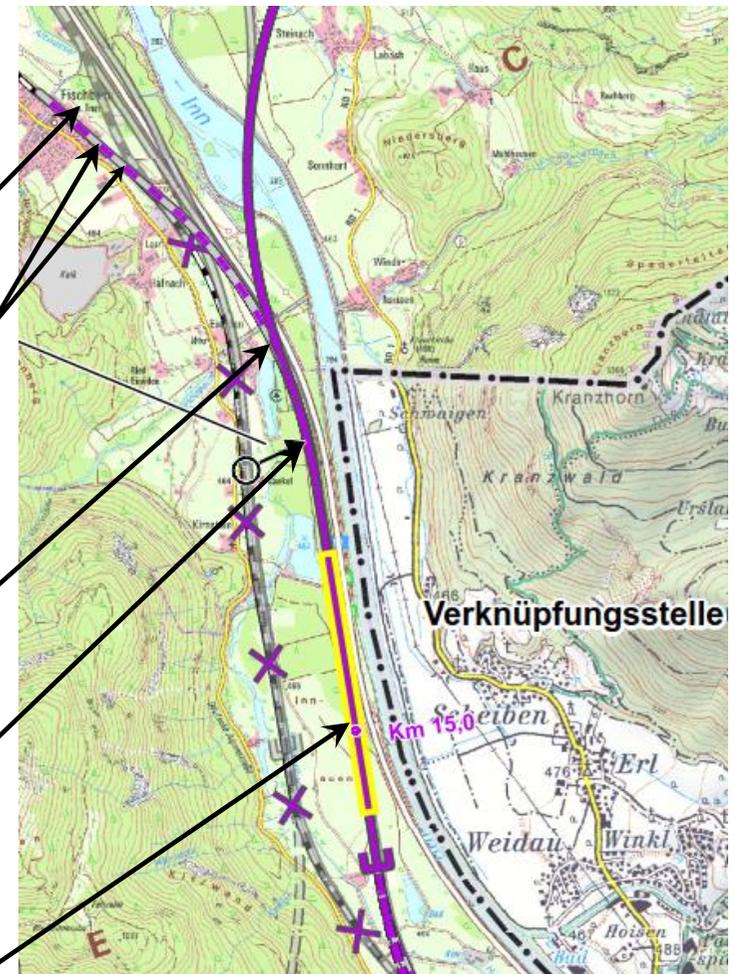
- **Ver-/Entflechtung NBS und Bestandsstrecke:**

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

Anrampung unter Beachtung der max.  
Längsneigung

- **Verknüpfungsstellenbereich**

Gerade - Gleise in einer Ebene



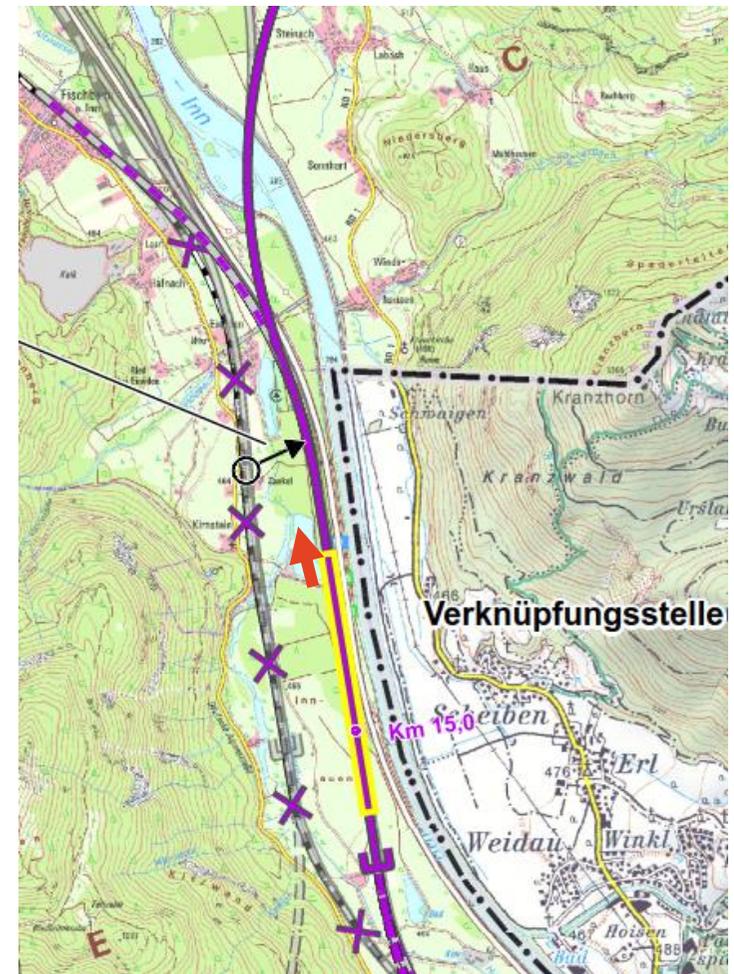
# Blick in die Planungswerkstatt

## Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB - Lageuntersuchung

### Fazit:

- Unter Ausnutzung der trassierungstechnischen Möglichkeiten ist eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle weiter nach Norden nur geringfügig möglich (ca. 100 - 200 m)
- Eine weitere Verschiebung der Verknüpfungsstelle (gelber Bereich) nach Norden könnte nur durch Verkürzung der Entwicklungslänge erreicht werden (z.B. durch Unterschreitung der Regelabstände der Weichen)

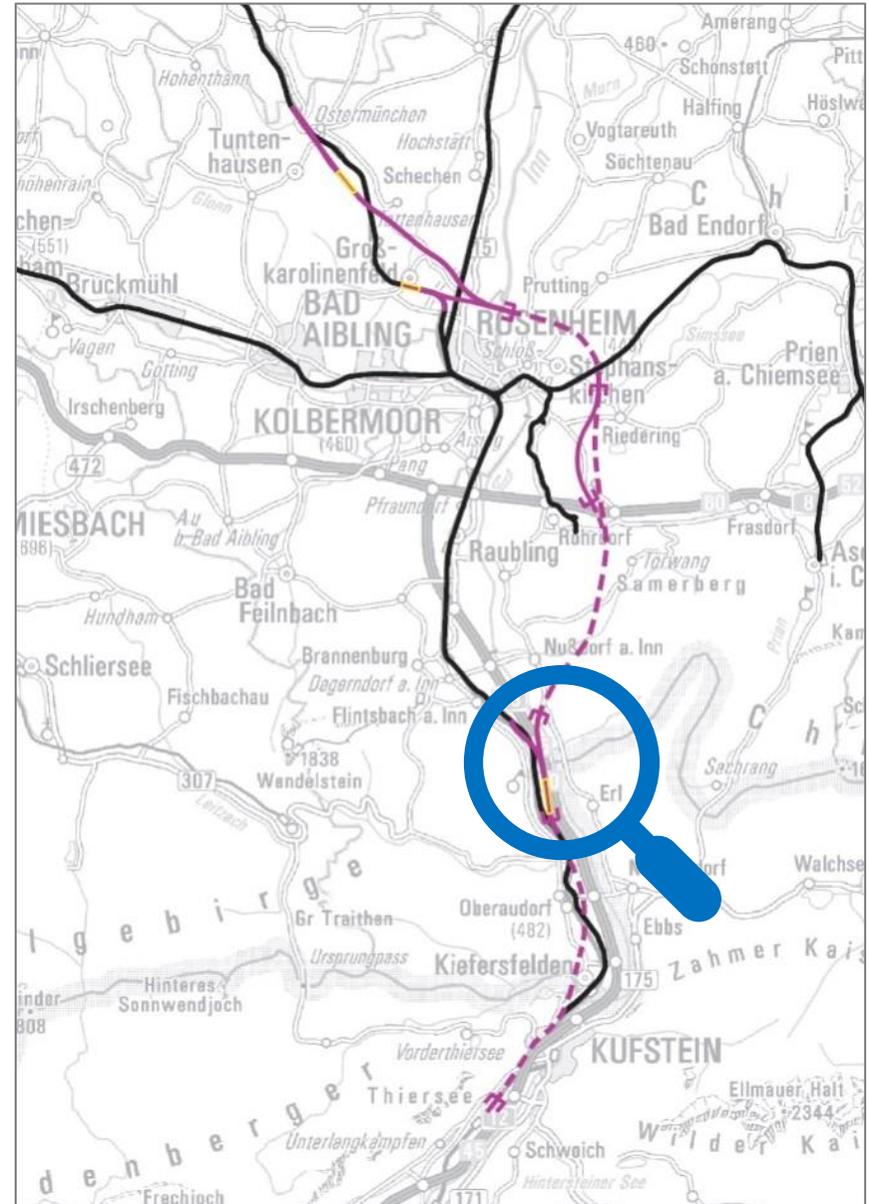
Hinweis: lokale Anpassungen der Trassen welche Regelwerksabweichungen zur Konsequenz haben, werden im Rahmen des TAV nicht untersucht; sofern in nachfolgenden Planungsphasen eine begründete Notwendigkeit zur Abweichung von einem Regelwerk entsteht, wird dies entsprechend untersucht



## Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

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

- Variante **Violett**: NBS überquert den Inn
- Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn

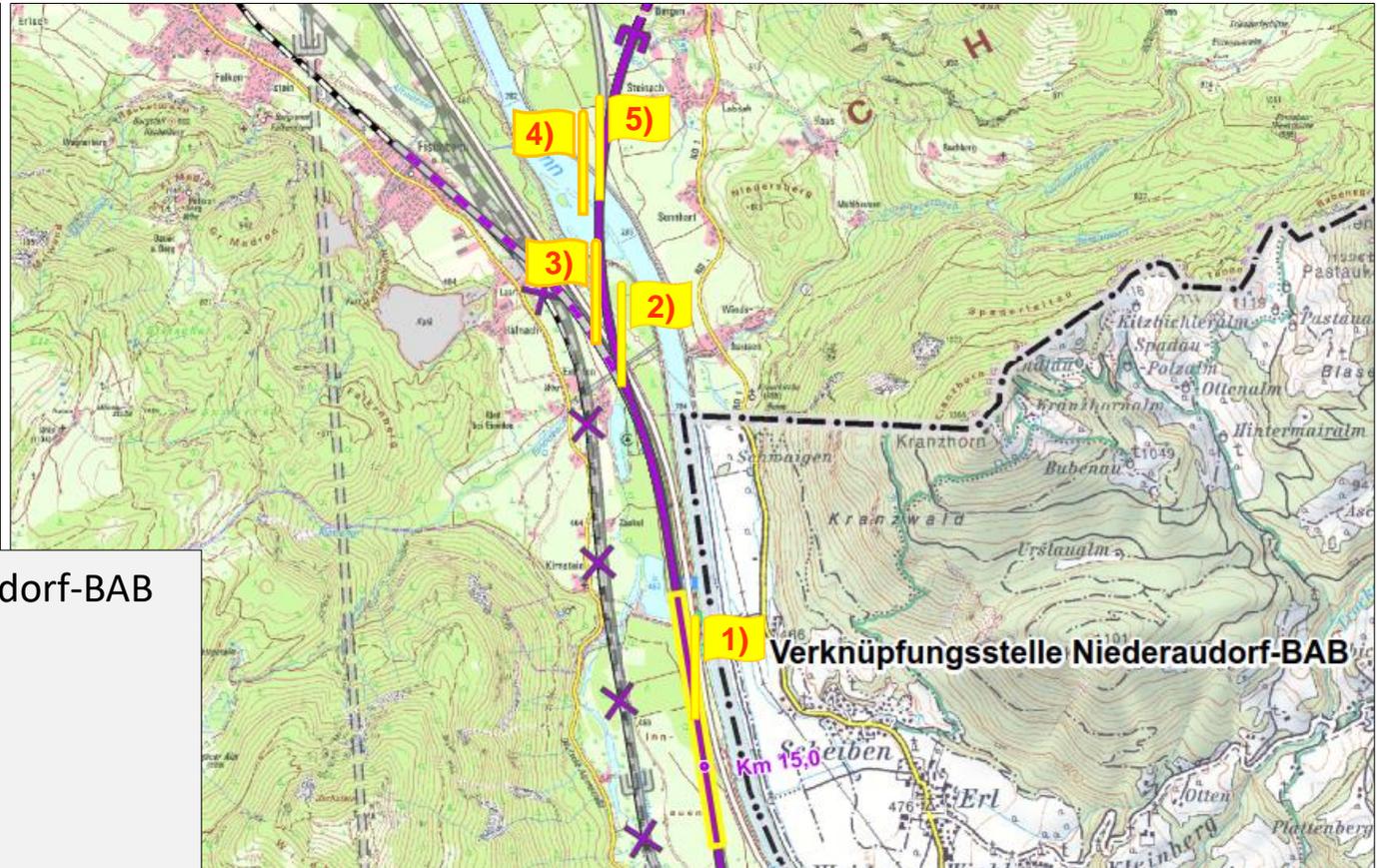


# Werkstätten-Blick: Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

## Überlegungen zur Linienführung der NBS

**Legende:**

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

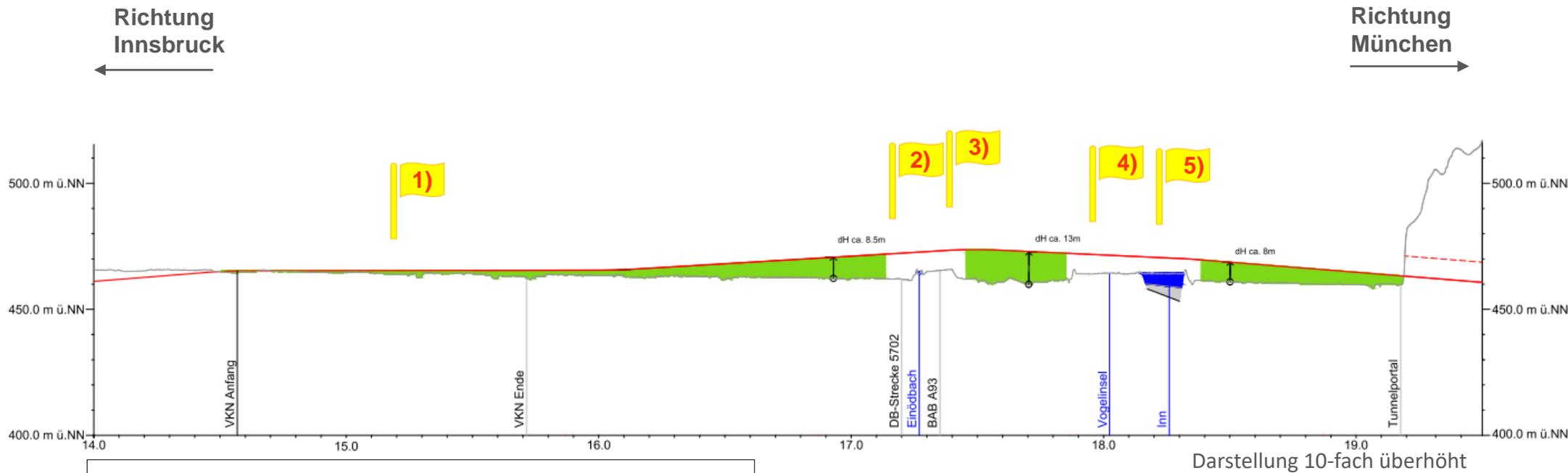


- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

## Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



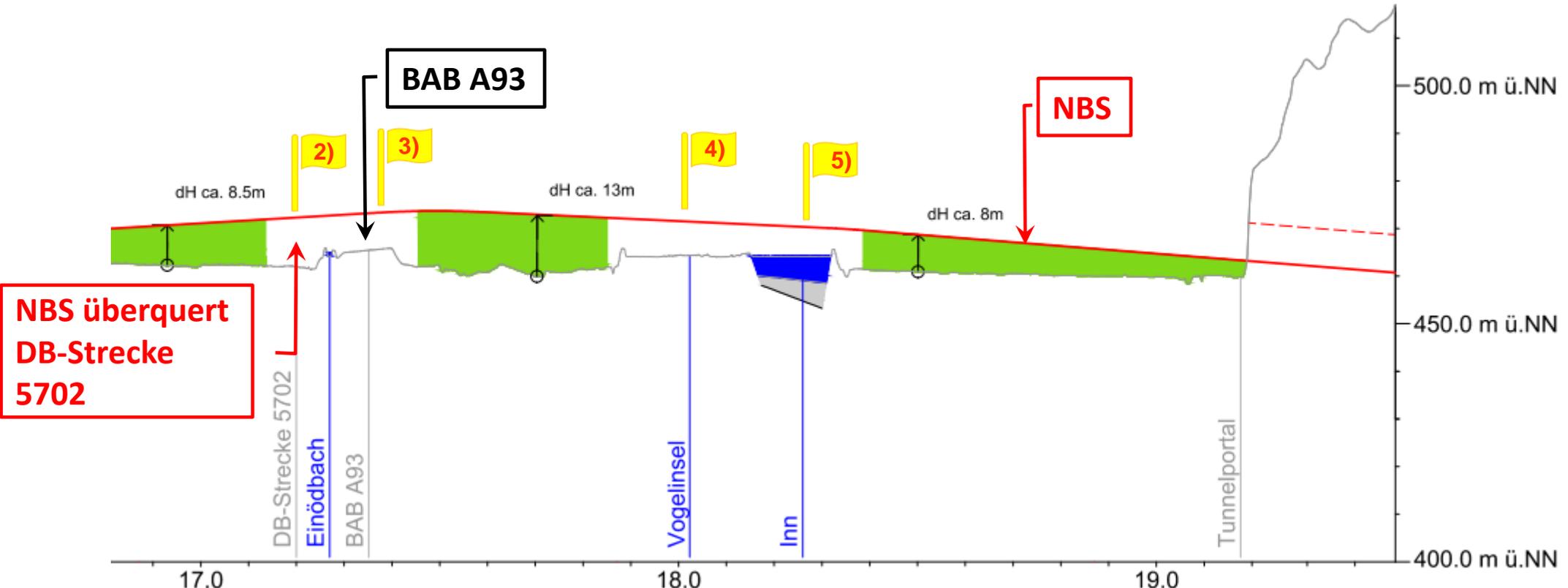
**Legende:**

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

## Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



**NBS überquert  
DB-Strecke  
5702**

**Legende:**

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

Darstellung 10-fach überhöht

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

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	✓
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	✓
3) BAB A93	✓
4) Vogelinsel	⚡
5) Inn	⚡

### Legende

- ✓ Konflikt vsl. technisch lösbar
- ⚡ Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko
- ⚡ hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko
- ⊖ sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

**\*Hinweis: Der grüne Haken ✓ bedeutet nicht, dass kein Konflikt mehr besteht. Das Symbol ✓ steht dafür, dass der Konflikt voraussichtlich technisch lösbar ist.**

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

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

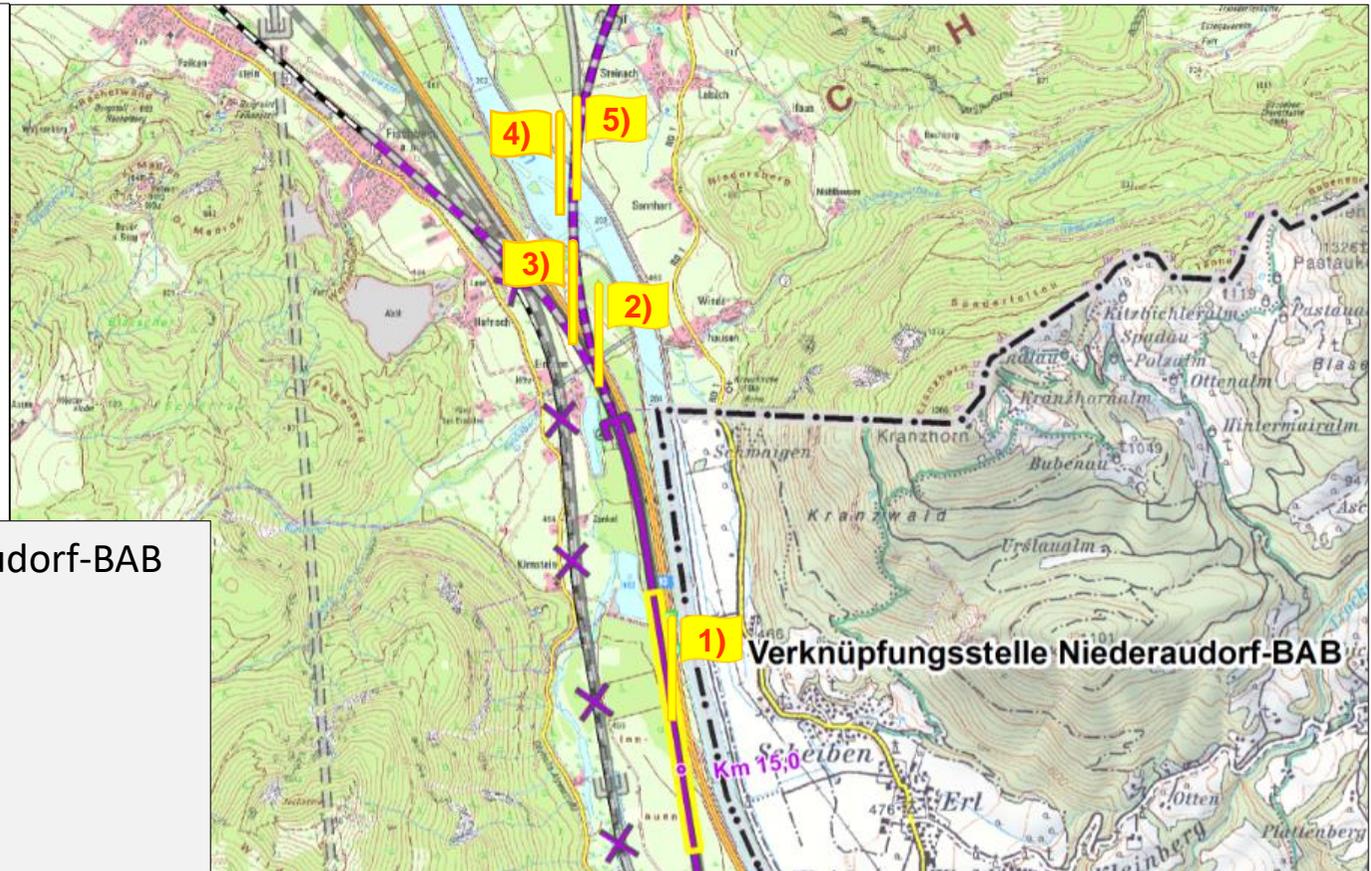
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB		Verknüpfungsstelle in etwa in Geländegleichlage machbar
2) Umgelegte DB-Strecke 5702		Überquerung der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung des Einödbachs machbar
3) BAB A93		Überquerung der BAB A8 machbar, ggf. punktueller bauzeitlicher und dauerhafter Eingriffen durch Brückenpfeiler
4) Vogelinsel		Überquerung der Vogelinsel mit punktuellen bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffen durch Brückenpfeiler
5) Inn		Überquerung des Inns mit punktuellen bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffen durch Brückenpfeiler

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

## Überlegungen zur Linienführung der NBS

### Legende:

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



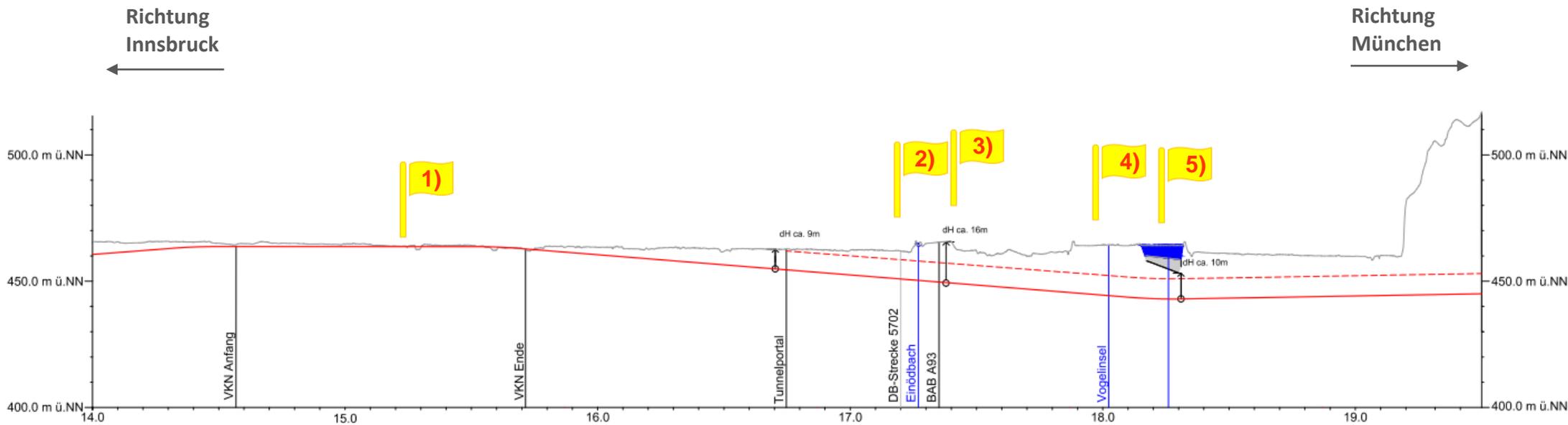
- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

**1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB**

Km 15,0

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

## Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



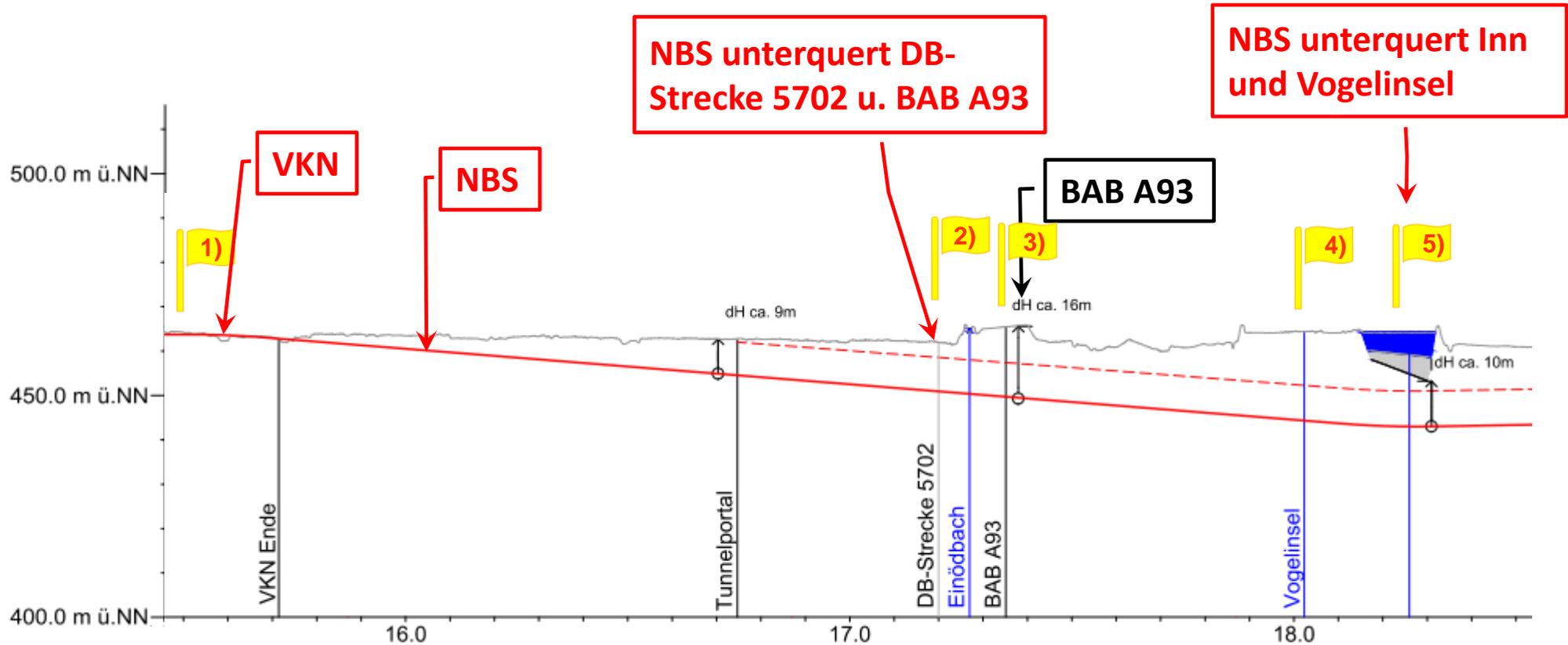
Darstellung 10-fach überhöht

### Legende:

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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



**Legende:**

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

Darstellung 10-fach überhöht

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinsel	
5) Inn	

### Legende

-  Konflikt vsl. technisch lösbar
-  Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko
-  hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko
-  sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

**\*Hinweis: Der grüne Haken  bedeutet nicht, dass kein Konflikt mehr besteht. Das Symbol  steht dafür, dass der Konflikt voraussichtlich technisch lösbar ist.**

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

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB		Innunterquerung ergibt aufgrund der zu berücksichtigenden Randbedingungen (insbesondere Längsneigungen) eine Einschnittslage der Verknüpfungsstelle. Zur Berücksichtigung des Grundwassers muss der gesamte Bereich der Verknüpfungsstelle als Wanne ausgebildet werden. Dies bringt erhöhte Erschwernisse für die Zugänglichkeit der Weichenbereiche (Wartung) sowie der Tunnelportale (Sicherheitsaspekt) mit sich.
2) Umgelegte DB-Strecke 5702		Unterquerung der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung des Einödbachs machbar

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

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
3) BAB A93		Unterquerung der BAB A8 machbar - Errichtung der Unterquerung voraussichtlich nur in offener Bauweise möglich → bauzeitliche Einschränkungen des Autobahnverkehrs
4) Vogelinsel 5) Inn	 	Aufgrund der geringen Überdeckungen ist die Errichtung des Tunnels unter Vogelinsel und Inn in offener Bauweise nicht auszuschließen, da mit den vorhandenen Baugrunderkenntnissen ein bergmännischer Tunnel sehr hohe Realisierungsrisiken aufweist. Die Errichtung des Tunnels in offener Bauweise hat massive bauzeitliche Eingriffe in das Ökosystem der Vogelinsel und des Inns zu Folge.  → hohe Genehmigung- und Realisierungsrisiken

# Blick in die Planungswerkstatt

## Innquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Konfliktbereiche <u>Innüber</u> querung	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinsel	
5) Inn	

Konfliktbereiche <u>Innun</u> terquerung	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinsel	
5) Inn	

### Fazit für die Trassenauswahl:

- Die Innunterquerung weist aus derzeitiger Sicht größere Genehmigungs- und Realisierungsrisiken auf. Daher wird im TAV nur die Innüberquerung weiter betrachtet.
- Sofern die Vorzugstrasse eine Innquerung in diesem Bereich erfordert, wird eine Innunterquerung in den weiteren Planungsphasen untersucht. Hierfür werden weitere Baugrunderkundungen notwendig.

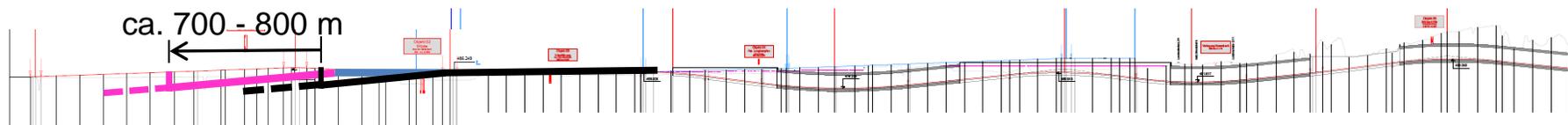
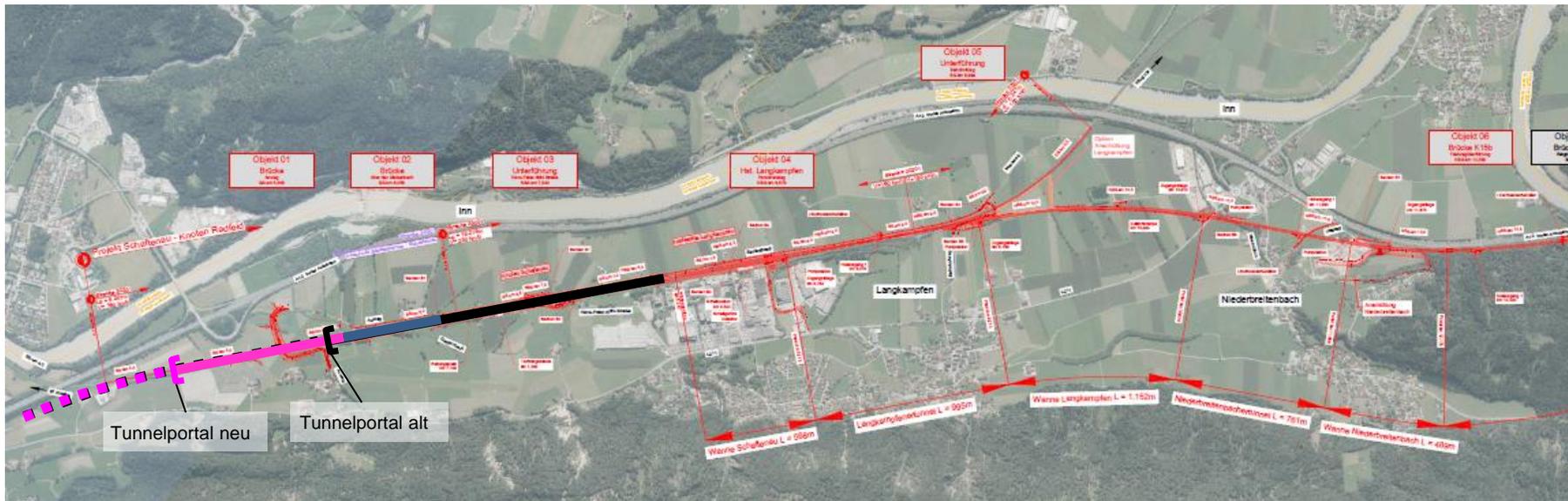
# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- Aktuelle Themen
  - Personelle Veränderungen
  - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
  - Raumordnungsverfahren
- **Blick in die Planungswerkstatt**
  - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
    - **Blick auf ausgewählte Beispiele**
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

# Anpassungen infolge geändertem UVE-Einreichoperat (30.04.2020)

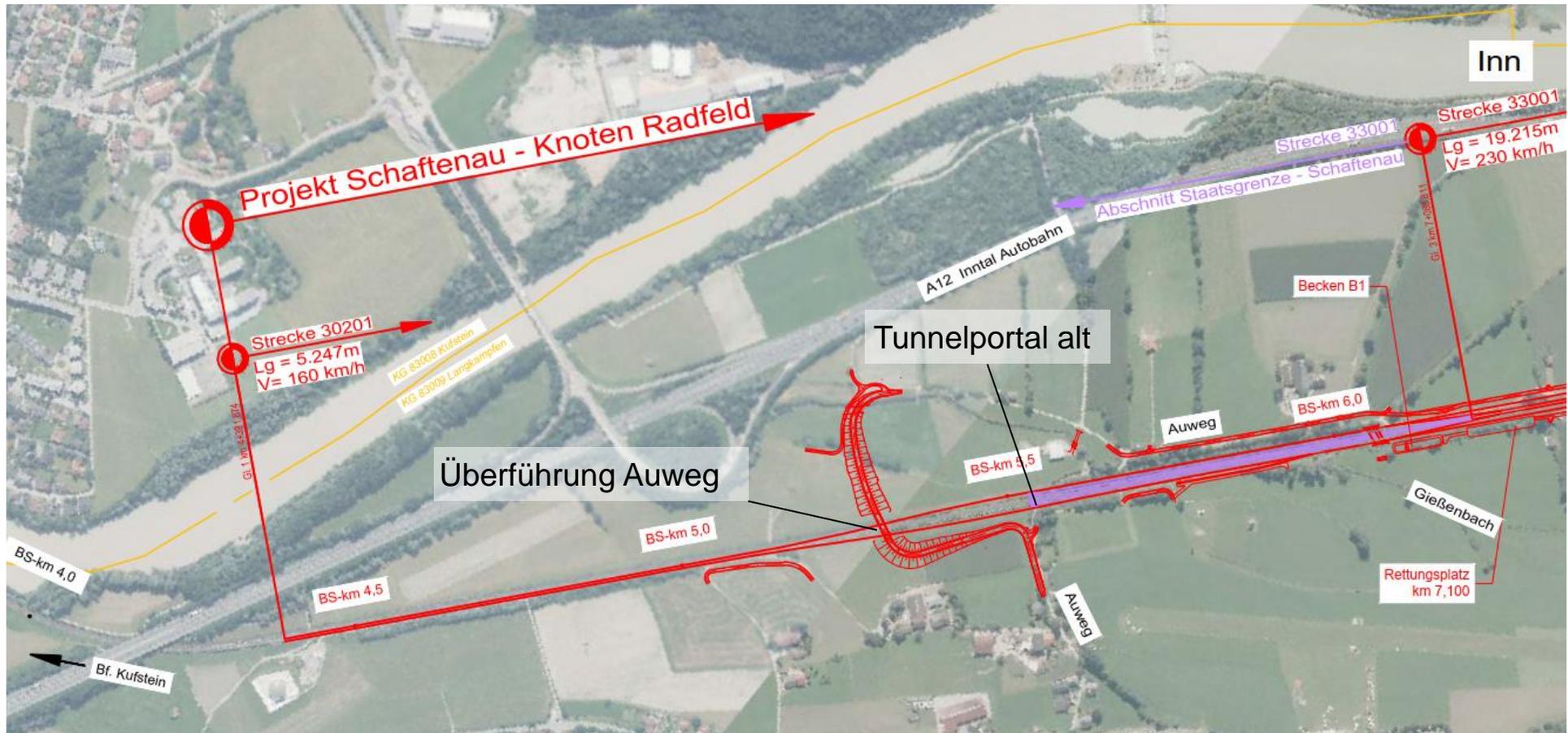
## Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR



# Anpassungen infolge geändertem UVE-Einreichoperat (30.04.2020)

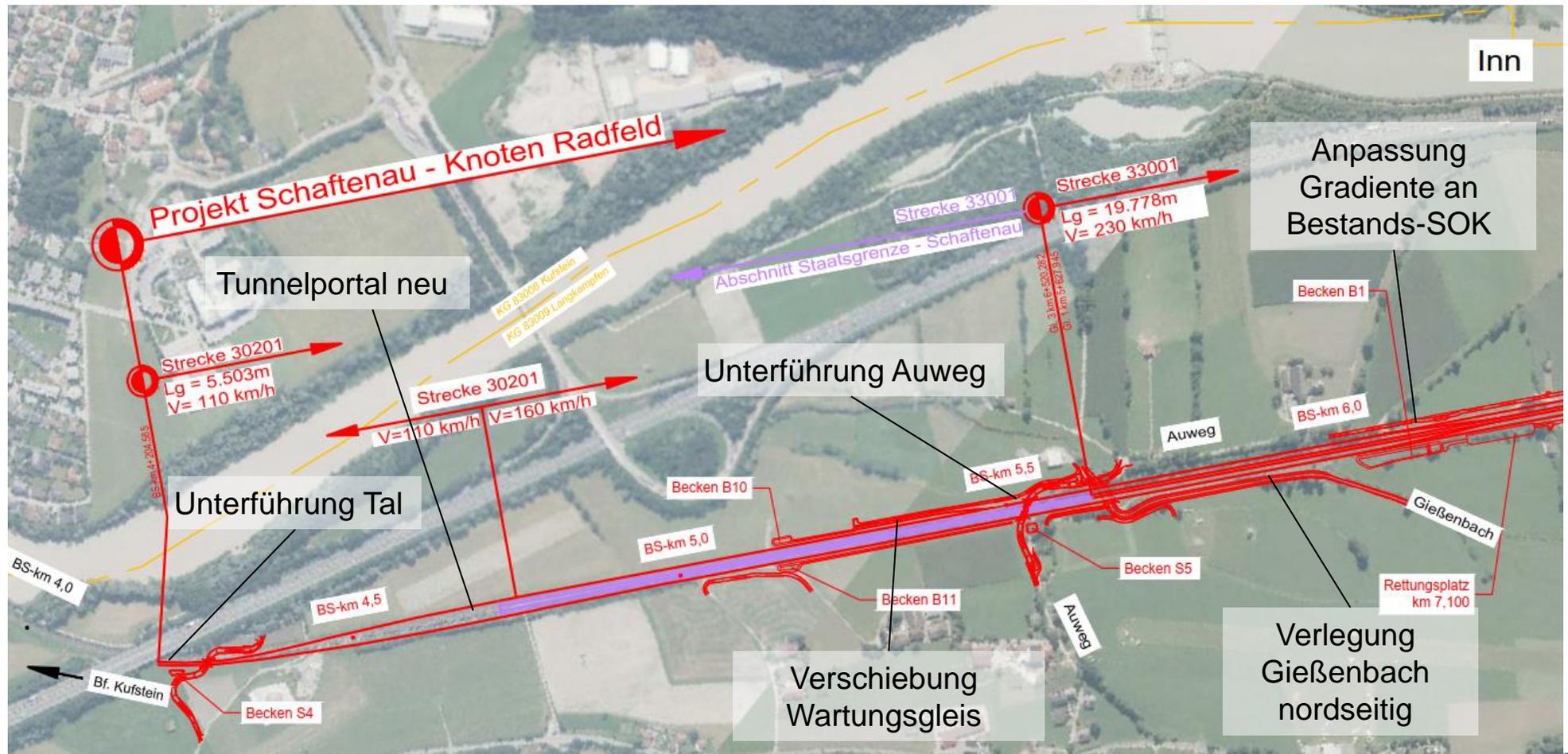
## Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR

### Stand UVE-Einreichung 08/2019



# Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR Stand geänderte UVE-Einreichung 04/2020

## Anpassungen infolge geänderten UVE-Einreichoperat (30.04.2020)



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- Aktuelle Themen
  - Personelle Veränderungen
  - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
  - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
  - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
  - Blick auf ausgewählte Beispiele
- **Weiteres Vorgehen**
- Abschluss und Termine

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- Aktuelle Themen
  - Personelle Veränderungen
  - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
  - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
  - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
  - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- **Abschluss und Termine**

# Abschluss und Termine

## Termine Gemeindeforen EPR 2020

- **Oktober**
  - **Gemeindeforum Ro. Nord am Donnerstag, 1. Oktober 2020, 14:00-16:30 Uhr**
  - Gemeindeforum Ro. Süd am Donnerstag, 1. Oktober 2020, 18:00-20:30 Uhr
- **November**
  - **Gemeindeforum Ro. Nord am Donnerstag, 26. Nov. 2020, 14:00-16:30 Uhr**
  - Gemeindeforum Ro. Süd am Donnerstag, 26. Nov. 2020, 18:00-20:30 Uhr

# Abschluss und Termine

## Termine Regionalforum 2020 (relevant für Bürgermeister)

- **Oktober:** Montag, 5. Oktober 2020, etwa 14:00-17:00 Uhr
- **November:** Montag, 30. November 2020, etwa 14:00-17:00 Uhr

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM