

Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	14. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd
Datum/Uhrzeit:	25.06.2020, 18:00 bis 20:30 Uhr
Ort:	Landratsamt, Rosenheim
Teilnehmende (ohne Titel)	Dieter Börner, Arbeitskreis Verkehr, Kolbermoor Ralf Exler, Bürgerinitiative, Kolbermoor Dieter Kannegießer, vertretend für den Ersten Bürgermeister Peter Kloo, Kolbermoor Dagmar Levin, vertretend für Marina Hunklinger, Kolbermoor Christoph Vodermaier, Erster Bürgermeister, Riedering Christian Kaddick, Wirtschaft, Riedering Maria Haimmerer, vertretend für den Ersten Bürgermeister Simon Hausstetter, Rohrdorf Gerd Hartlieb, vertretend für Josef Krapf, Bürgerinitiative (BI Rohrdorf), Rohrdorf Theresa Albrecht, Wirtschaft, Rohrdorf Helmut Cybulska, Baudezernent, Rosenheim Andreas März, Oberbürgermeister, Rosenheim Hermann Biehler, Bürgerinitiative / Vereinigung (Städtebau und Umweltfragen), Rosenheim Josef Gilg, Landwirtschaft, Rosenheim Wolfgang Janhsen, Wirtschaft (IHK Rosenheim), Rosenheim Bernhard Warkentin, vertretend für den Ersten Bürgermeister Karl Mair, Stephanskirchen Thomas Riedrich, Bürgerinitiative (Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.), Stephanskirchen

Matthias Neumaier, DB Netz AG

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.
- Ralf Eggert begrüßt aufgrund der Kommunalwahlen als neue Mitglieder
 - Otto Lederer, Landrat Landkreis Rosenheim (entschuldigt)
 - Andreas März, Oberbürgermeister Stadt Rosenheim
 - Christoph Vodermaier, Bürgermeister der Gemeinde Riedering
 - Simon Hausstetter, Bürgermeister der Gemeinde Rohrdorf, zu dieser Sitzung vertreten durch Maria Haimmerer
- Ein Mitglied äußert Unzufriedenheit damit, dass die Shape-Dateien zu den Raumordnungsunterlagen nicht zur Verfügung gestellt werden. Laut dem Mitglied Dieter Kannengießer habe der Landrat dies bereits zugesagt.
- Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor (s.o.).

2. Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord

3. Ralf Eggert berichtet kurz von der Diskussion im Gemeindeforum Rosenheim Nord am frühen Nachmittag. Es habe intensive Diskussionen zum Blick in die Planungswerkstatt gegeben. Zudem habe man dazu gesprochen, wie es im Trassenauswahlverfahren weitergehe.

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 am 20. Juli 2020 (Folien 7-8). Projektleiter für diesen Bereich bei der DB Netz AG sei Dieter Müller.

Raumordnungsverfahren

Christian Tradler erinnert daran, dass das Raumordnungsverfahren am 29.05.2020 eingeleitet wurde (Folie 9). Er weist darauf hin, dass die Unterlagen in den Gemeinden ausliegen und alle Bürger innerhalb einer bestimmten Frist (24. Juli 2020) Gelegenheit haben, im Raumordnungsverfahren Stellungnahmen an die Regierung von Oberbayern abzugeben. Ein Mitglied weist darauf hin, dass auch die Kommunen Stellungnahmen annehmen und weiterleiten.

Ralf Eggert berichtet aus Gesprächen mit den neuen Bürgermeistern, es habe den Wunsch gegeben, wieder eine Exkursion zu den bereits fertiggestellten Abschnitten in Tirol (z.B. Verknüpfungsstelle) durchzuführen. Eine Exkursion solle dann angeboten werden, wenn eine gemeinsame Anreise wieder möglich ist.

4. 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 (Folien 11-12). Dann berichtet er, dass ein Vorschlag zur Variante „Oliv“ im Zuge der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens als zusätzliche Untervariante mit in die Raumordnungsunterlagen aufgenommen wurde. Er zeigt anhand der Folien diese Untervariante (Folien 13-15).

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). Er weist darauf hin, dass der „grüne Haken“ nicht bedeutet, dass kein Konflikt besteht, sondern dass der Konflikt als technisch lösbar eingestuft ist.

Über die auf den Folien dargestellten Informationen hinaus erläutert er:

- Zum Fall einer **Unterquerung der Bundesautobahn A 8 bei Wasserwiesen** (Folien 20-27): Ausgangspunkt sei die Frage, ob es in diesem Bereich sinnvoll sei, die A 8 zu unterqueren. Daher wurde der Höhenverlauf betrachtet. Auf Folie 23 und 24 sei der Bereich ab der Mangfall und nördlich der Mangfall dargestellt. Knackpunkte seien insbesondere die Unterquerung der Bundesautobahn 8 und der Staats-

straße sowie die Überquerung der DB-Strecke 5622, wo eine Absenkung der Bahnstrecke mit Grundwasserwanne erforderlich wäre. Aufgrund der aufgezeigten erheblichen Realisierungs- und Genehmigungsrisiken werde die Unterquerung der A 8 nicht weiterverfolgt.

- Zum Fall einer **Innunterquerung bei Langenpfunzen** (Folien 28-35): Ausgangspunkt sei die Frage, ob eine Innunterquerung in Kombination mit einer Verknüpfungsstelle im Bahnhof Großkarolinenfeld möglich ist. In dieser Kombination müsste die Verknüpfungsstelle bzw. der Bahnhof Großkarolinenfeld in ca. 15m Tiefe liegen. Dementsprechend müsste in diesem Bereich auch die Bestandsstrecke abgesenkt werden. Das bedeutet, dass die Bestandsstrecke bereits ab dem Bahnhof Ostermünchen abgesenkt und Anpassungen an querenden Gewässern und Straßen vorgenommen werden müssten. Im Ergebnis wird die Kombination aus Innunterquerung bei Langenpfunzen und Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld nicht weiterverfolgt. Gleichzeitig werden aber andere Kombinationen derzeit weiterbetrachtet.
- 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 seien technisch lösbar. Bei der Unterquerung ergebe sich ein höheres Genehmigungs- und Realisierungsrisiko bei der Vogelinsel und beim Inn als bei der Überquerung, da die Unterquerung voraussichtlich in offener Bauweise realisiert werden müsste. Im Trassenauswahlverfahren werde mit der Inntalüberquerung weitergearbeitet. In den folgenden Planungsphasen werde jedoch auch die Innunterquerung weiterbetrachtet, wenn diese Variante nach dem Trassenauswahlverfahren weiterverfolgt werde und sich aufgrund vertiefter Baugrunderkenntnisse ggf. doch eine bergmännische Bauweise realisieren ließe.

Fragen/ Diskussion

- Auf Nachfrage zu einer möglichen Überquerung der A 8 bei Wasserwiesen erläutert Martin Eckert, dass eine Tiefgründung im Seeton technisch schwierig ist. Aktuell gehe man davon aus, dass im Bereich der Querung der A 8 bei Wasserwiesen technische Lösungsmöglichkeiten bestehen. Dies müsse in der weiteren Planung jedoch untersucht werden.
- Martin Eckert ergänzt, dass der Seeton ein schwieriger Baugrund ist.

Brenner-Nordzulauf – Erweiterter Planungsraum

- Martin Eckert sagt, dass die Art der Gründung (Flach- oder Tiefgründung) grundsätzlich abhängig vom Baugrund ist. Für eine Entscheidung über die Flach- oder Tiefgründung in den folgenden Planungsphasen werde der Baugrund auch entsprechend vertieft untersucht.
- Ein Mitglied weist darauf hin, dass im Seeton der Köperschall sehr stark übertragen wird.
- Auf Nachfrage sagt Martin Eckert, dass es auch bei einer Überquerung der A 8 bei Wasserwiesen einen Konflikt mit der Staatsstraße gibt. Man gehe aktuell davon aus, dass es für diesen Konflikt technische Lösungen gebe.
- Ein Mitglied sagt, dass die Kurve der Neubaustrecke nord-westlich von Großkarolinenfeld (Weiterführung von der Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld in Richtung Grafing) nach den Berechnungen der Vieregg-Rössler GmbH nicht für Geschwindigkeiten von 230 km/h ausreicht. Martin Eckert antwortet, dass die Neubaustrecke für 230 km/h geplant ist. **Ergebnis:** Es erfolgt eine Prüfung aus Sicht des Planungsteams, das Ergebnis wird bekanntgegeben.
- Ein Mitglied fragt, ob die Vogelinsel ein Naturschutzgebiet ist und sagt, dass die Einstufung „gelber Blitz“ (Realisierungs- und Genehmigungsrisiko) bei der Variante Innüberquerung dafür nicht passend ist. Martin Eckert sagt, dass auf der Vogelinsel schützenswerte Strukturen und Arten vorhanden sind. Bei der Unterquerung mit offener Tunnelbauweise sei die Beeinträchtigung größer als bei der Innüberquerung. Daher sei die Einstufung bei der Unterquerung der „rote Blitz“ (hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko) und im Vergleich bei der Überquerung der „gelbe Blitz“ (Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko).
- Ein Mitglied äußert, dass die „grünen Haken“ fehlleitend sind und suggerieren, dass der Konflikt gelöst und unproblematisch sei. Christian Tradler antwortet, die Farbe werde für weitere Darstellungen angepasst. Das Symbol verweise darauf, dass der Konflikt aus heutiger Sicht technisch lösbar sei, daher sei das Symbol von den Blitzen zu unterscheiden.
- Ein Mitglied fragt, ob die vorgestellten lokale Variante Innunterquerung (als Alternative zur Innüberquerung) Bestandteil der Raumordnungsunterlagen ist. Martin Eckert antwortet, dass im Raumordnungsverfahren auf übergeordneter Ebene die Raumverträglichkeit geprüft wird. Die Innunterquerung sei nicht Bestandteil der Raumordnungsunterlagen. Die Differenzierung zwischen Innunterquerung und Innüberquerung sei ebenfalls nicht Bestandteil der Raumordnungsunterlagen. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens (eventuelle Maßgaben der Raumordnungsbehörde) werde jedoch in das Trassenauswahlverfahren einbezogen.

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).

Frage:

- Ein Mitglied hat gehört, dass in Langkampfen der Tunnel kürzer geworden ist. Der Blick auf die Karten (Folie 55 und 56) zeigt, dass das Tunnelportal im Rahmen des Verfahrens nach Norden (links) versetzt wurde. **Ergebnis:** Die Projektleitung nimmt die Frage mit, ob der Tunnel dadurch kürzer oder länger geworden ist.

5. Weiteres Vorgehen

Christian Tradler gibt einen Ausblick auf das weitere Vorgehen: Das Trassenauswahlverfahren solle im ersten Quartal 2021 abgeschlossen werden. Eventuelle Maßgaben aus der landesplanerischen Beurteilung der Raumordnungsbehörde (voraussichtlich viertes Quartal 2020) sollen dabei einfließen. Die Projektleitung gehe davon aus, dass die vertiefte Planung etwa zum Jahreswechsel 2020/2021 abgeschlossen sein wird.

Fragen/ Diskussion

- Mehrere Mitglieder erkundigen sich zum Zeitplan, und fragen, wann es Aussagen dazu gebe, ob eine Grobtrasse möglich sei und wann quantifizierte Bewertungen der Trassen vorliegen.
 - Martin Eckert antwortet, dass aktuell die Knackpunkte geprüft werden, an denen größere Auswirkungen zu erwarten seien. Er könne keinen Zeitpunkt nennen, zu dem eine Trassenvariante ausscheide bzw. klar gesagt werden könne, dass eine Trasse realisierbar sei. In der Planung würden Realisierungs- und Genehmigungsrisiken verglichen.
 - Christian Tradler antwortet, dass man davon ausgehe, dass die landesplanerische Beurteilung bis zum vierten Quartal 2020 vorliege und rechtzeitig in die vertiefte Planung und die Bewertung einfließen könne.
 - Ralf Eggert ergänzt, dass die vertiefte Planung parallel zum laufenden Raumordnungsverfahren weitergeführt wird.
- Ein Mitglied fragt, welchen Stellenwert die politische Forderung nach einem höheren Tunnelanteil habe. In der Öffentlichkeit werde suggeriert, dass ein möglichst hoher Tunnelanteil erreicht werden

solle. Christian Tradler antwortet, dass die fünf in den Raumordnungsverfahren enthaltenen Grobtrassen – mit den darin enthaltenen Tunneln – vertieft geplant werden. Martin Eckert sagt, dass nach fachlichen Kriterien, nicht nach politischen Forderungen, geplant werde. Das Mitglied hält fest, dass demnach keine weiteren Tunnel betrachtet werden.

- Ein Mitglied äußert seine Sorge, dass Tunnelanteile aus Kostengründen oder anderen Gründen reduziert werden könnten oder gänzlich wegfallen. Christian Tradler antwortet, dass der Bundestag im Rahmen der parlamentarischen Befassung, nach Abschluss der Vorplanung, eine Entscheidung darüber trifft, welche Trasse finanziert wird. Diese Entscheidung ist dann bindend.

6. Abschluss und Termine

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

Erstellt durch: Moderation (IFOK GmbH)

Anlagen

- Präsentation zur 14. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 25.06.2020

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 SÜD

14. SITZUNG

25.06.2020, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 14. Sitzung

- **Begrüßung**
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- 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 14. Sitzung

- Begrüßung
- **Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord**
- 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 14. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- **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

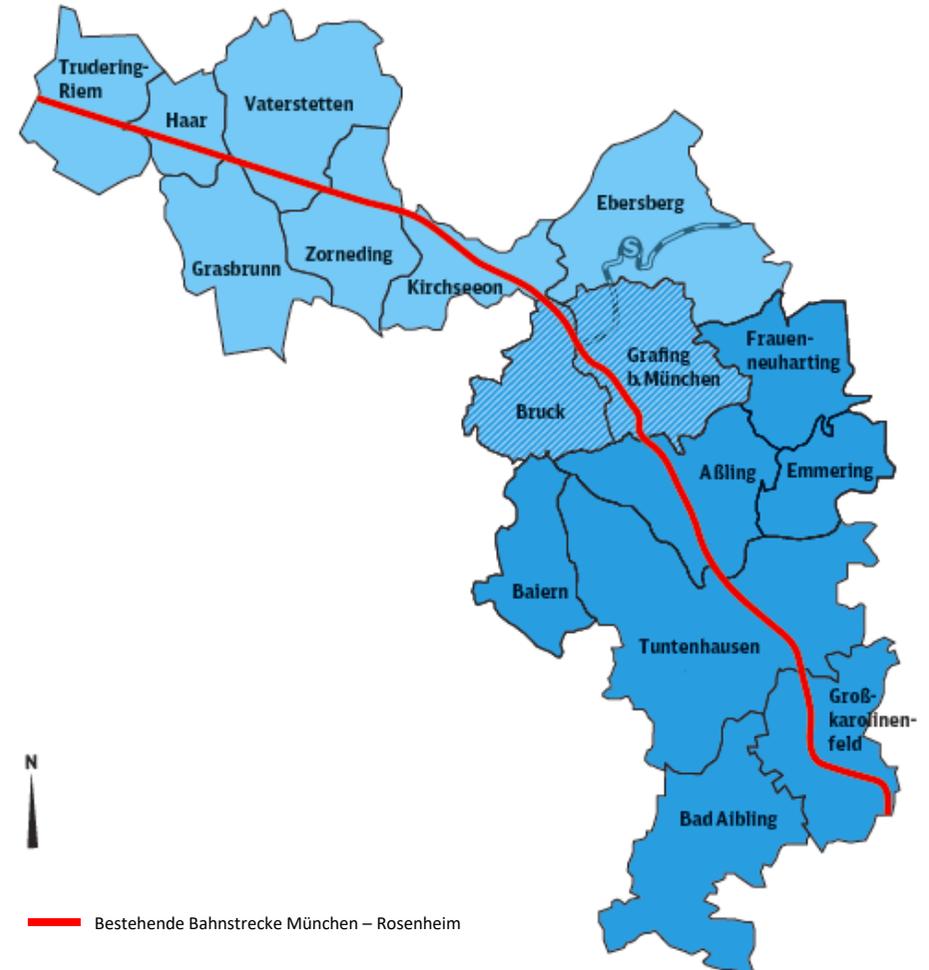
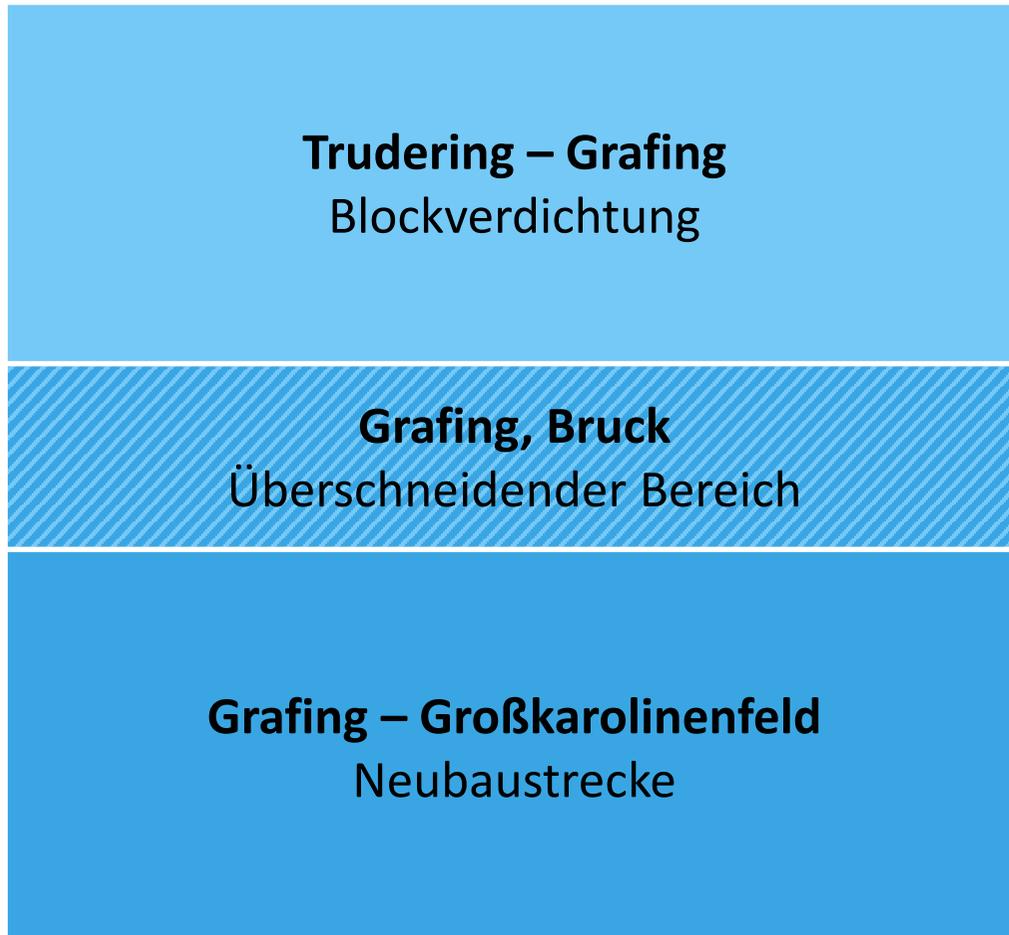
seit 1997 im Eisenbahninfrastrukturbau tätig u.a. NBS Köln-Rhein/Main, ABS Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS Nord), Berlin Nord-Süd-Verbindung, Kundl-Radfeld-Baumkirchen, Brennerbasistunnel Einfahrt Bahnhof Innsbruck

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 14. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- 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

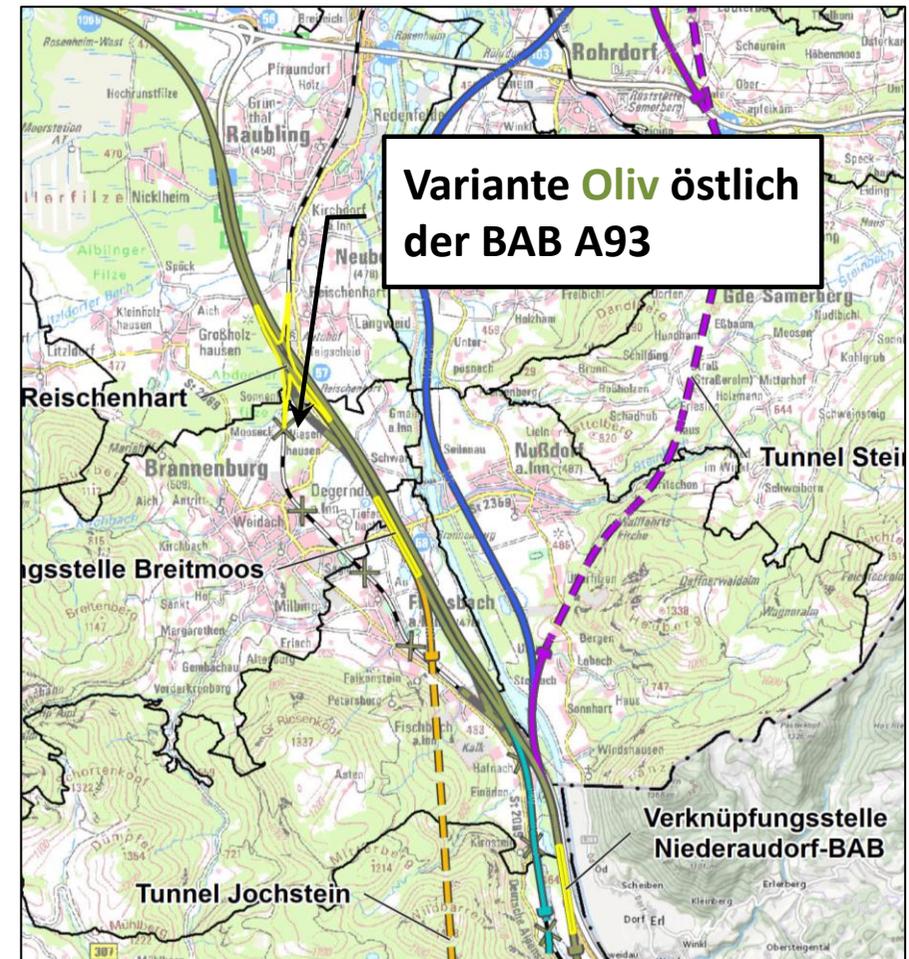
Die verbliebenen 15 Vorschläge, z.B. zusätzliche Tunnelabschnitte, Einhausung eines Streckenabschnittes oder Lageanpassungen werden nun wie folgt berücksichtigt:

- 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

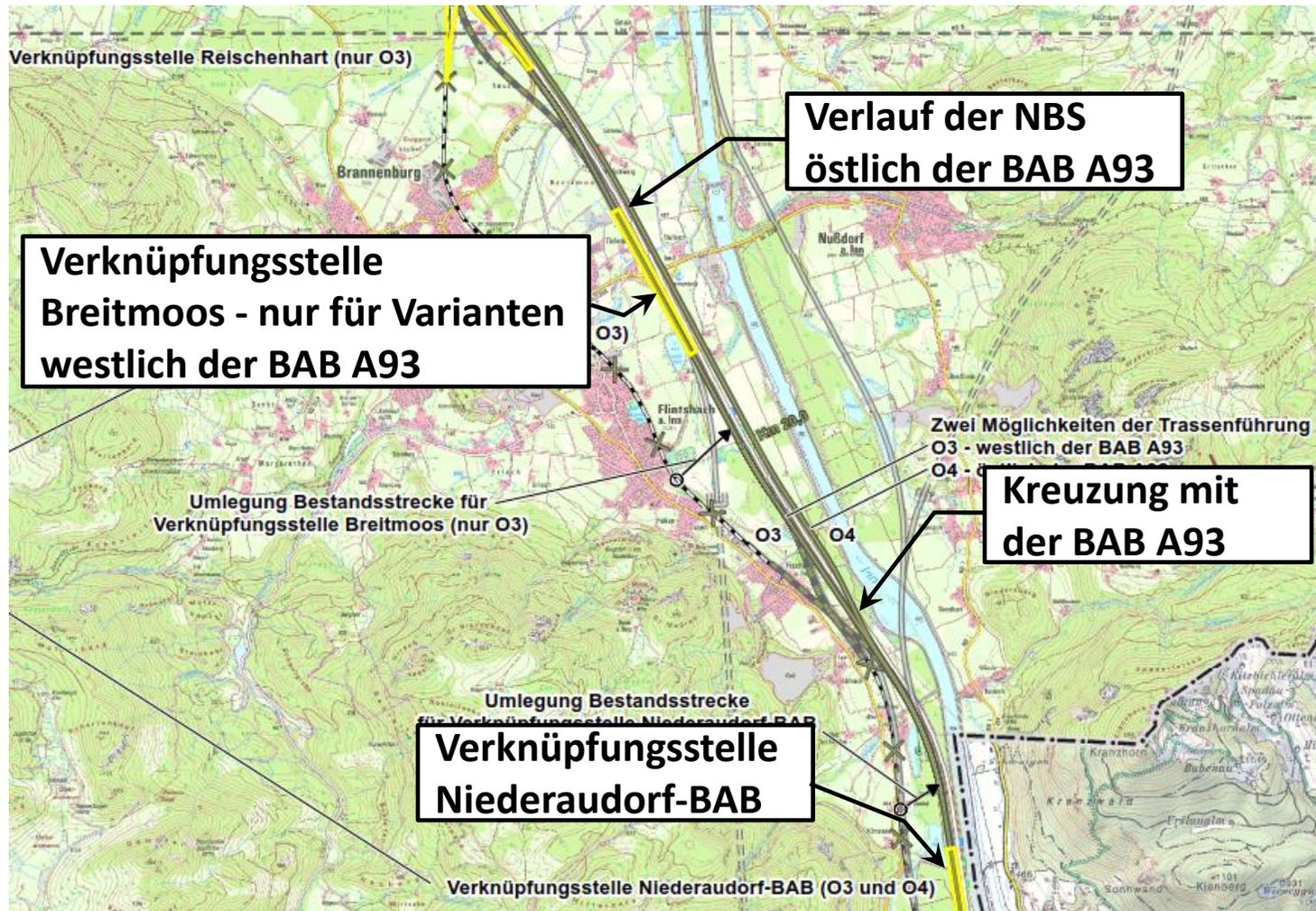
Variante **Oliv** östlich der BAB A93 (Vorschlag Nr. 27, 68)

- 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.



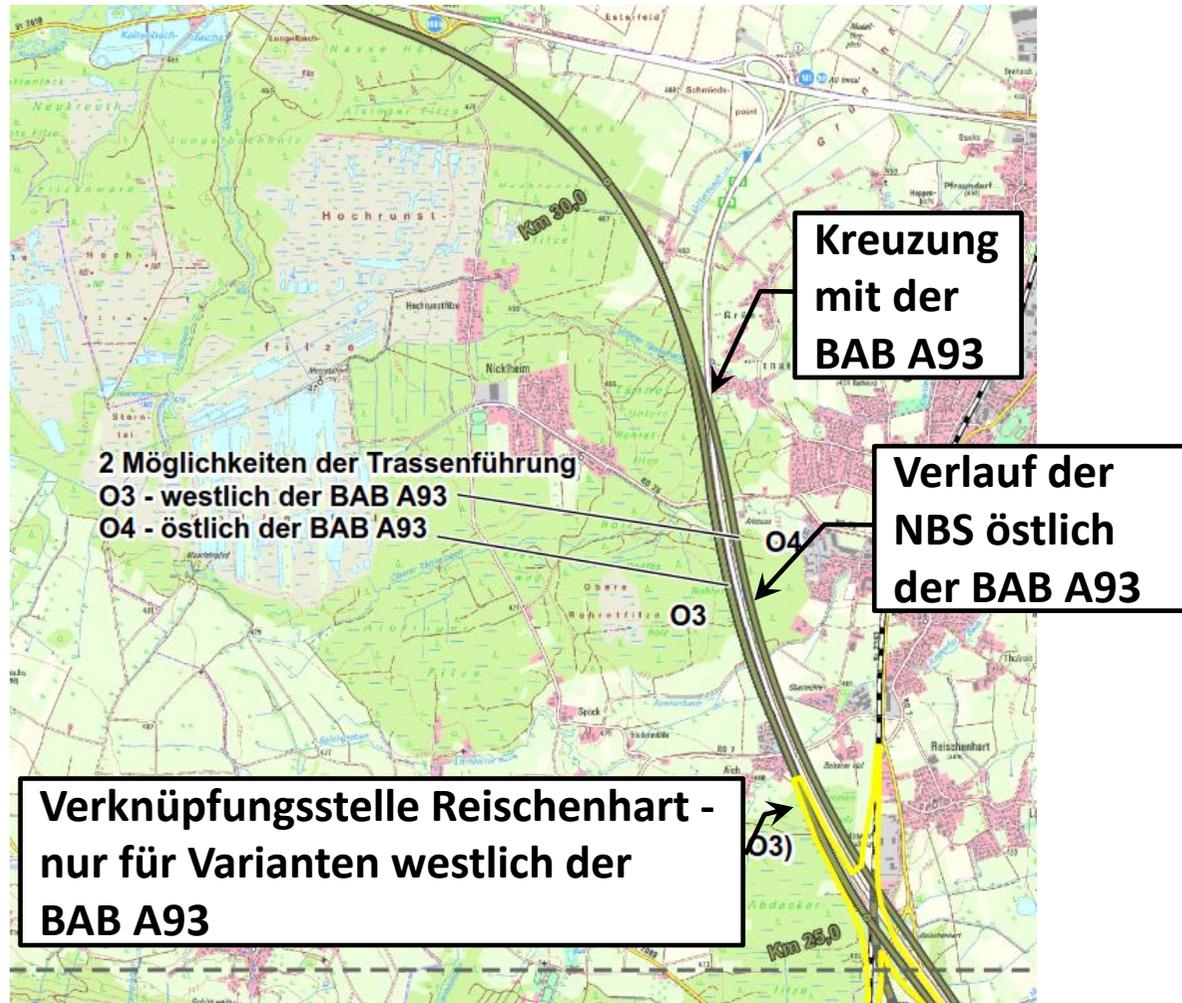
Trassenvorschläge aus der Region

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 14. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- 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

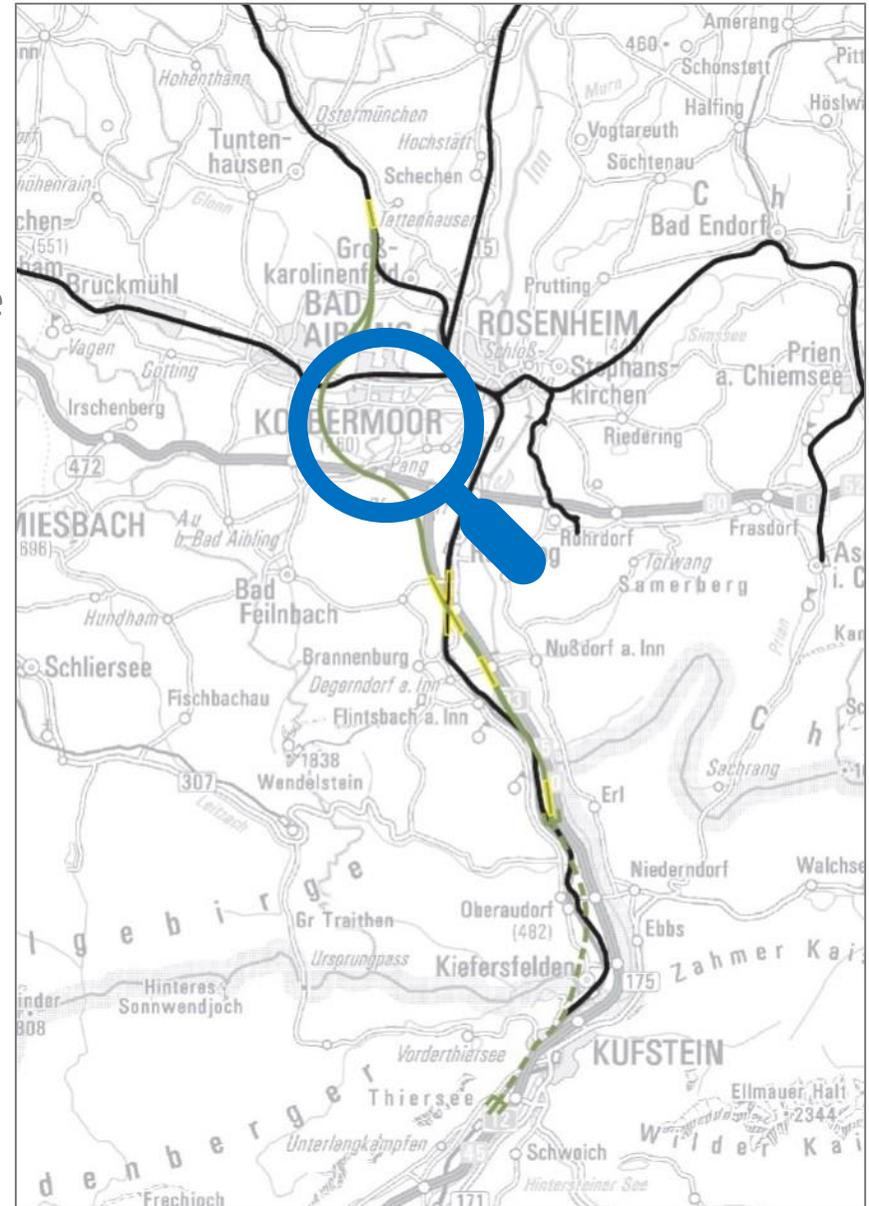
Vier beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und zu beachtender Konfliktbereiche (Auswahl)

- 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

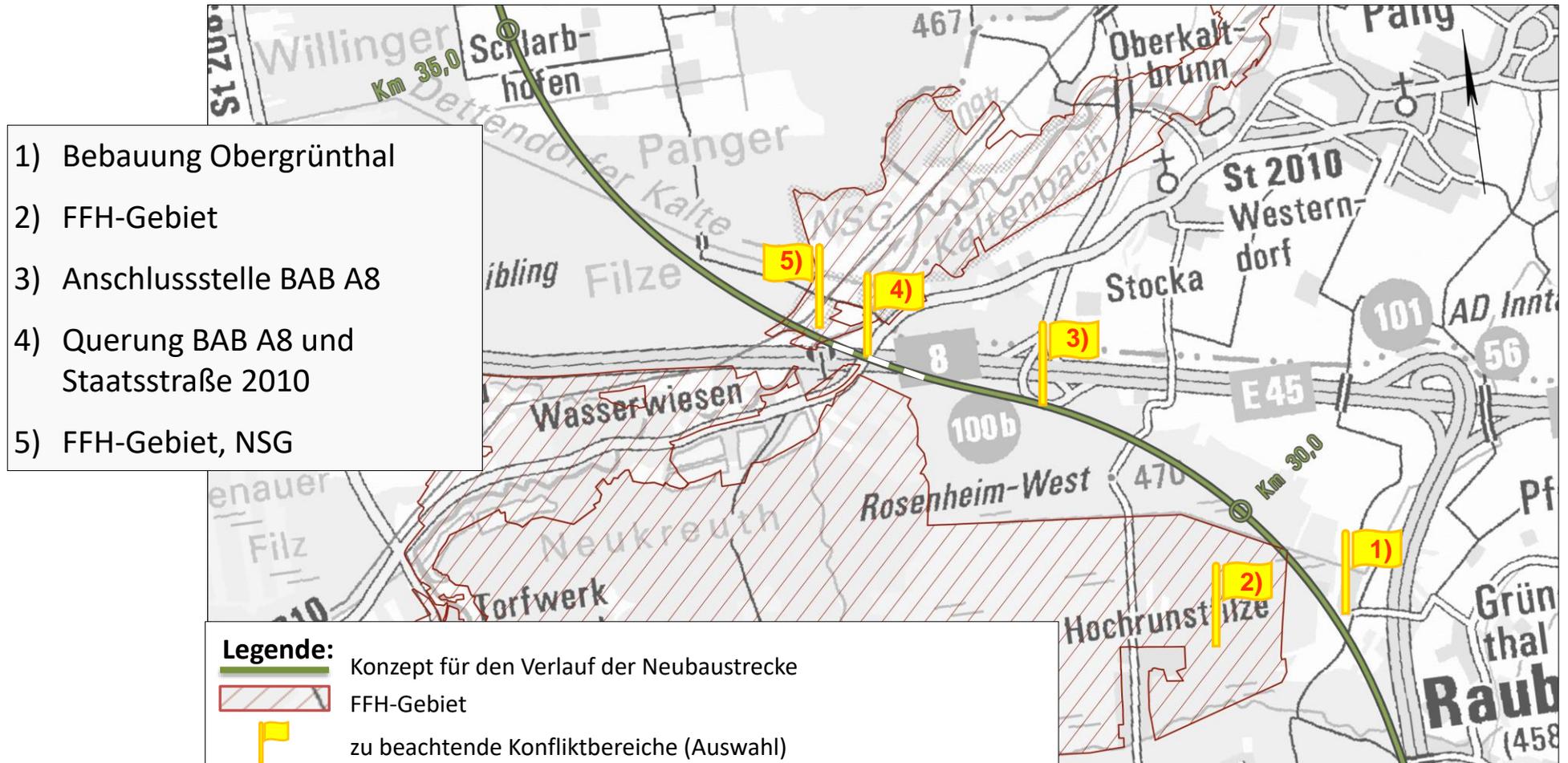
Beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden Konfliktbereiche (Auswahl):

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



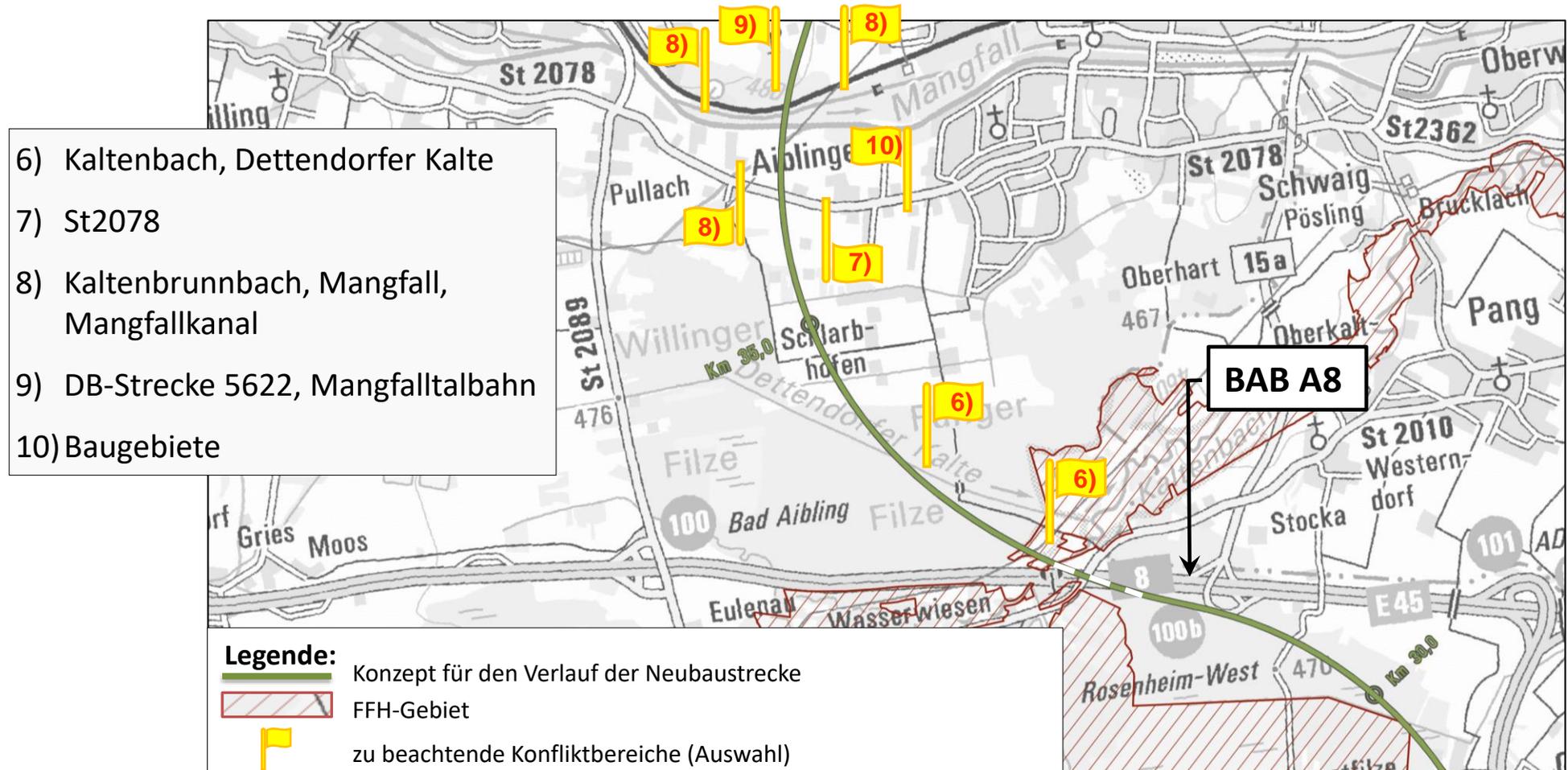
Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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

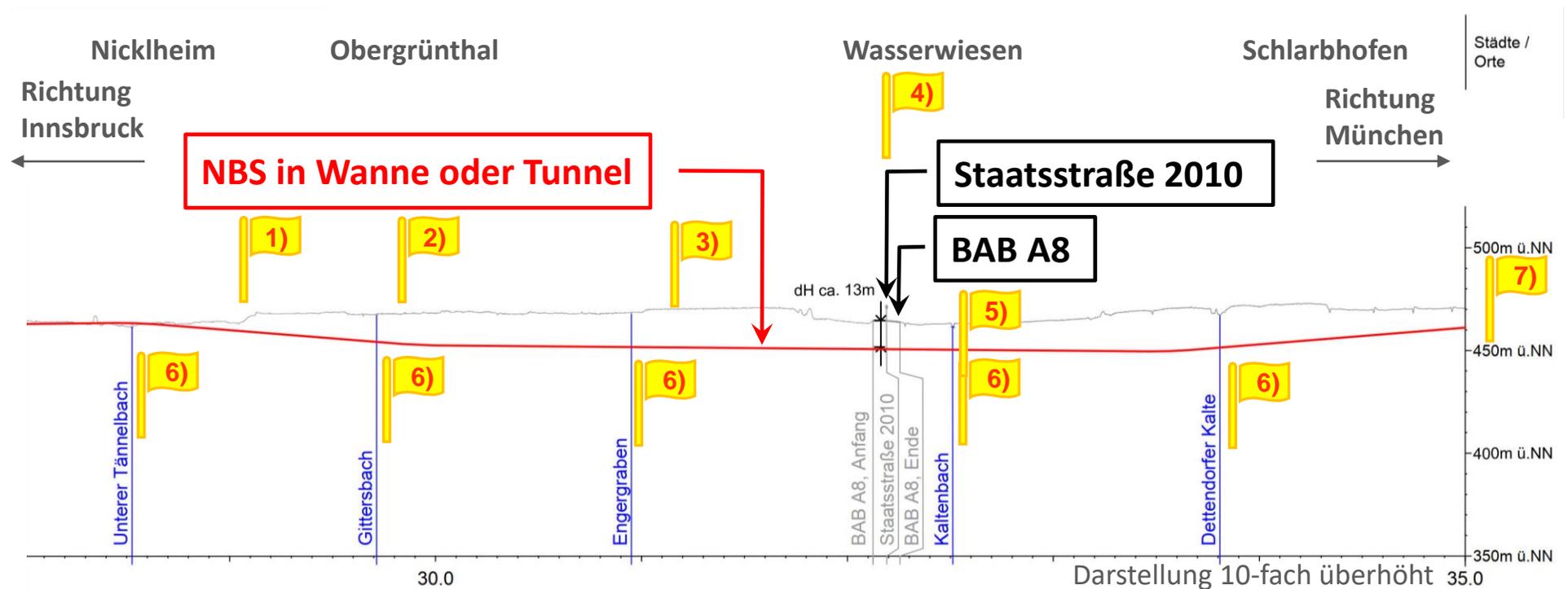
Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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

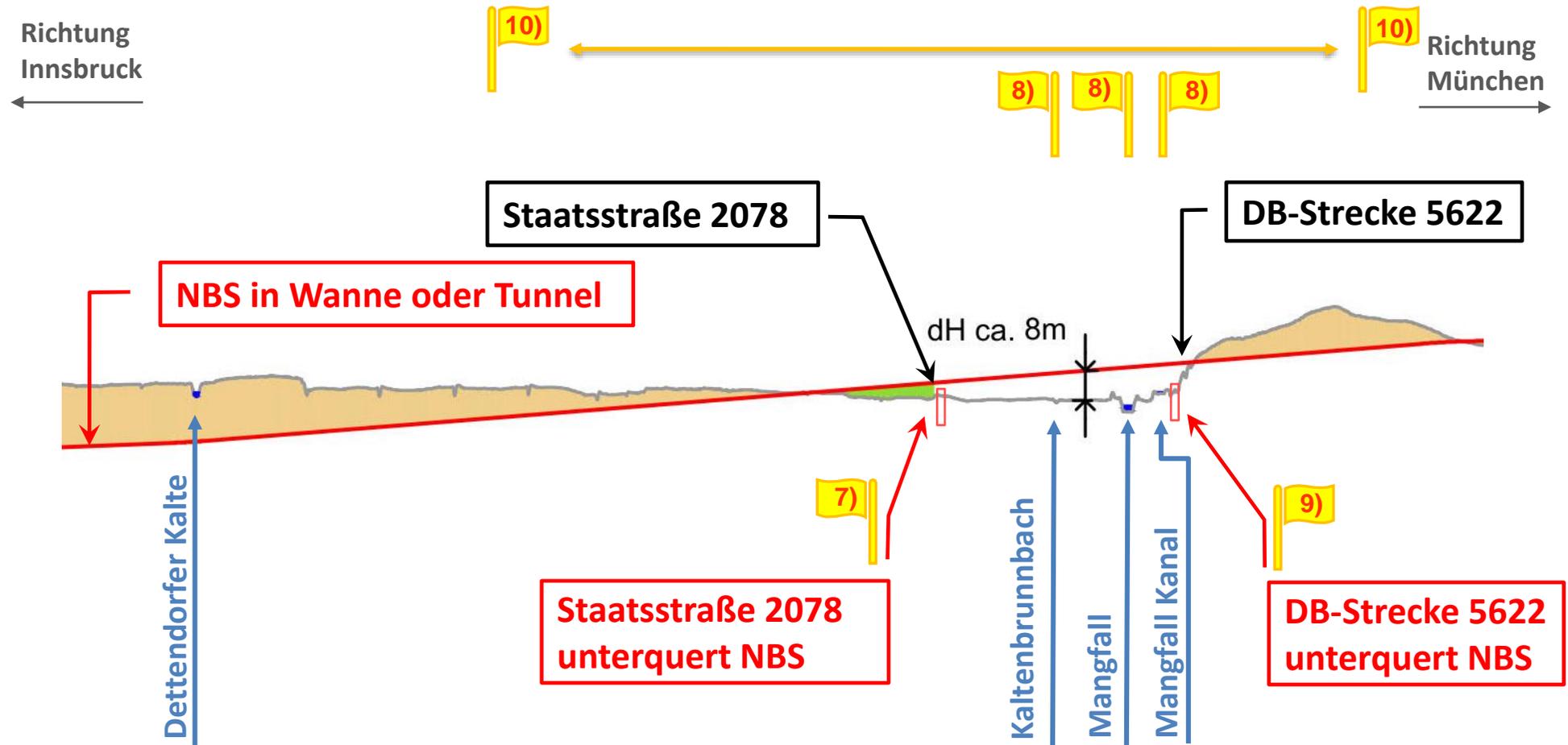
Legende:

-  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



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

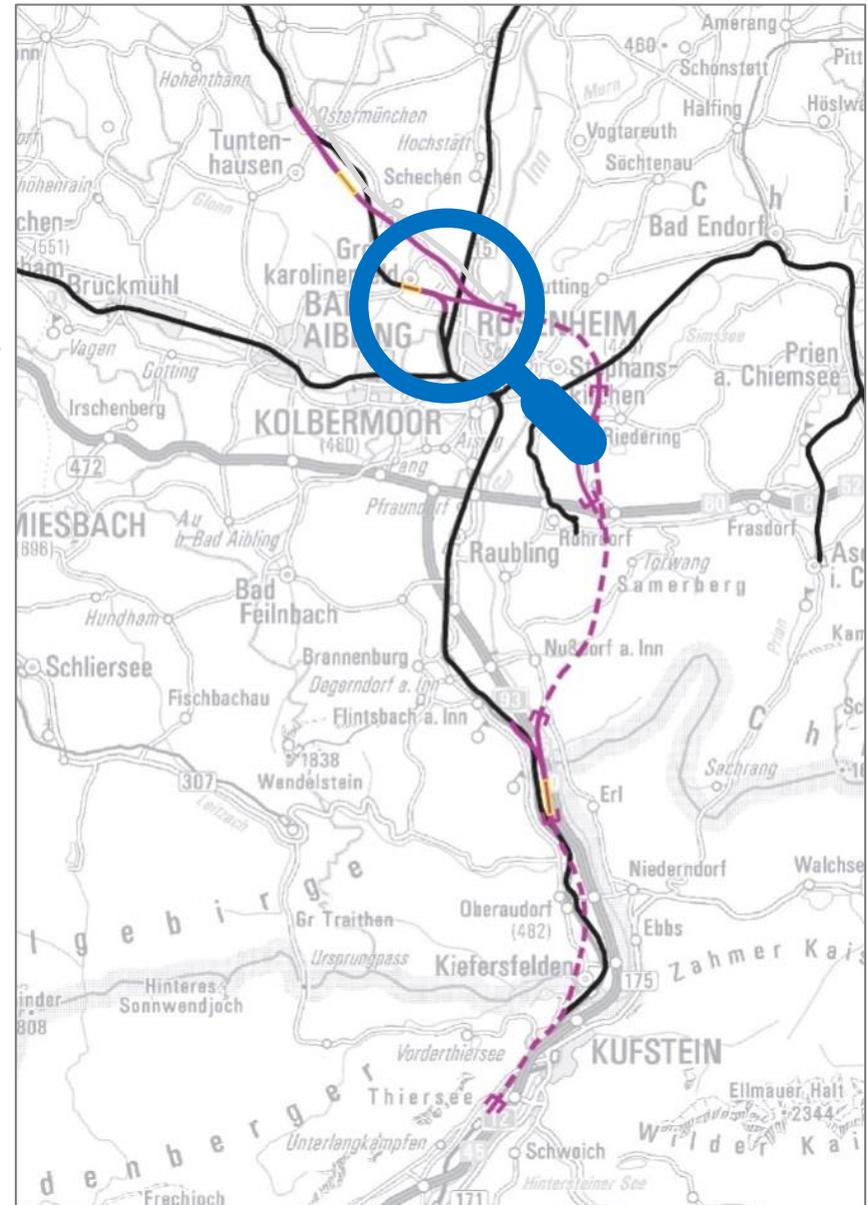
Fazit für die Trassenauswahl:

- 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.

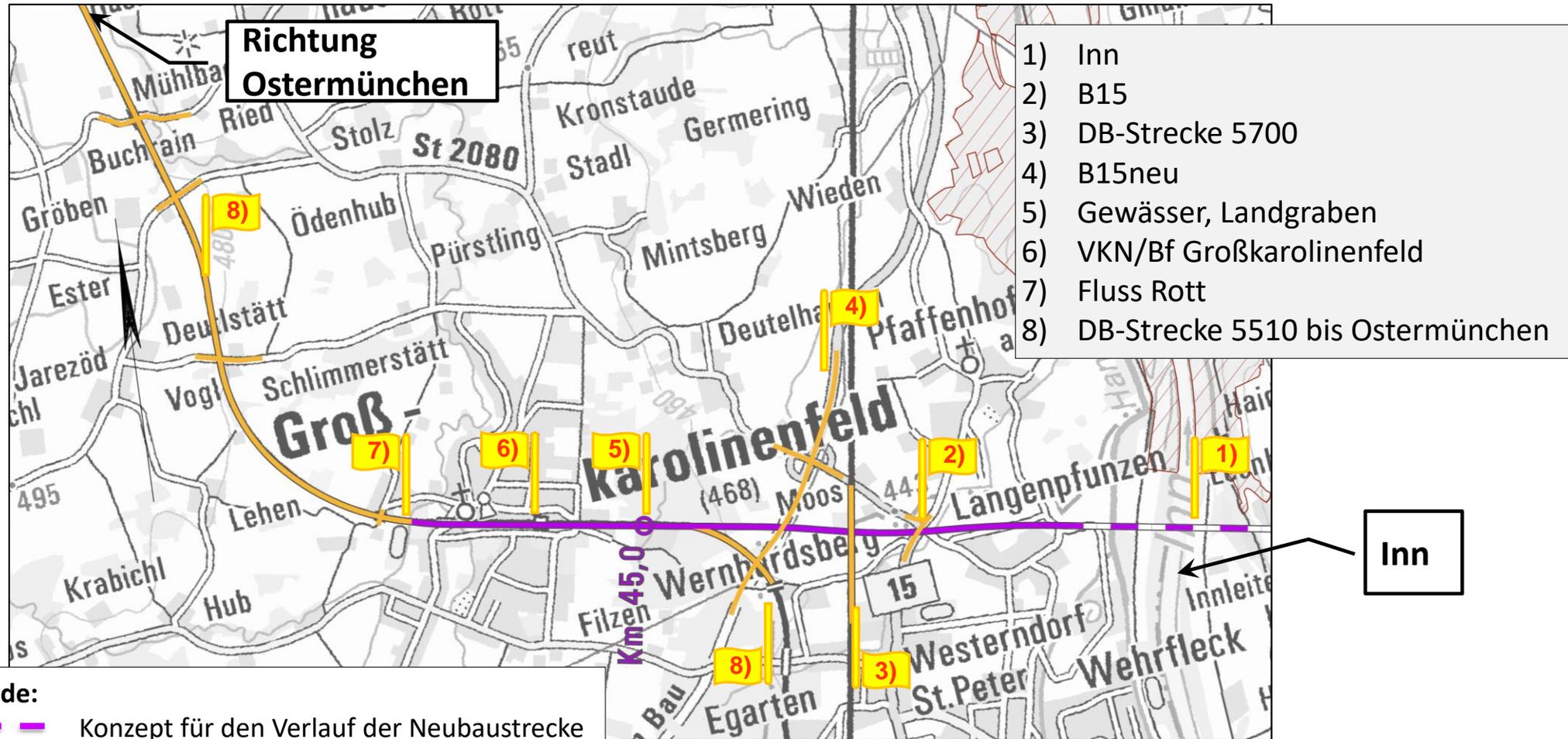
Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Langenpfunzen

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



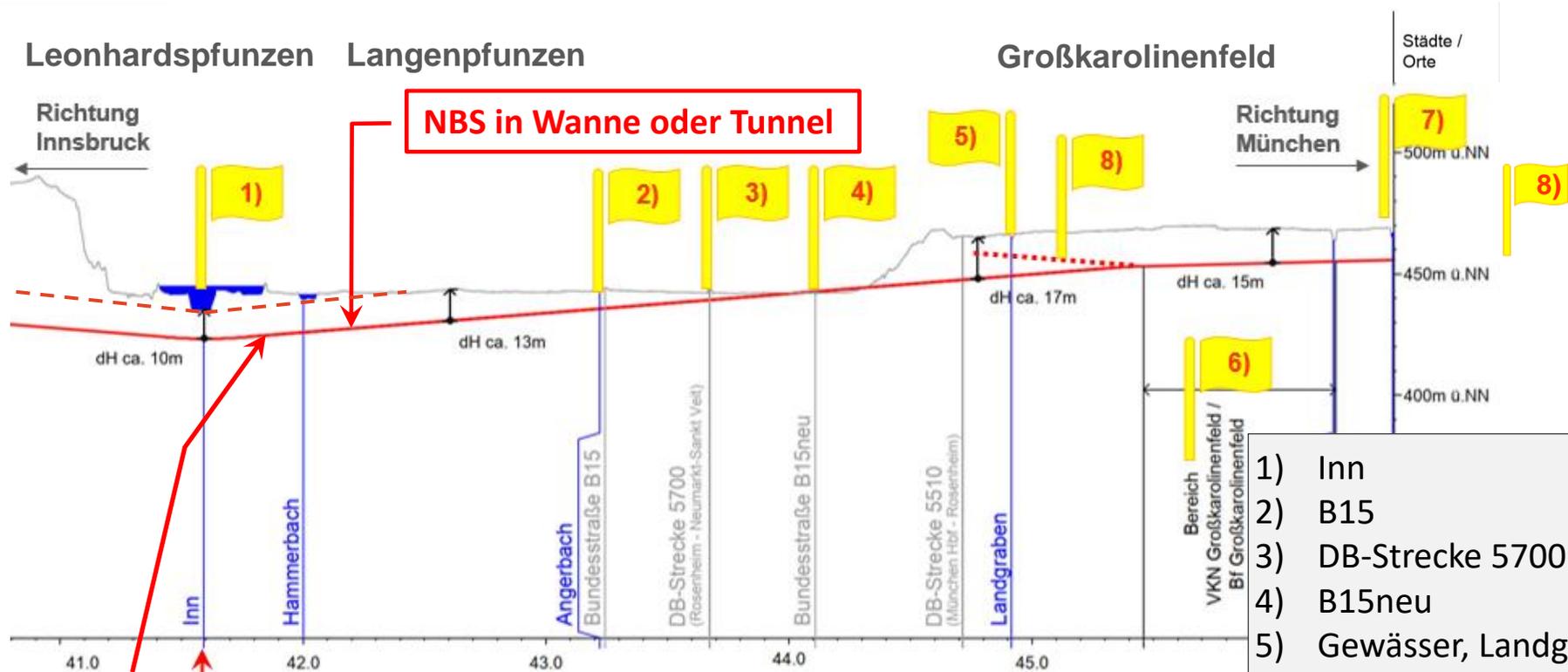
Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**) Überlegungen zur Linienführung der NBS mit VKN Großkarolinenfeld



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:

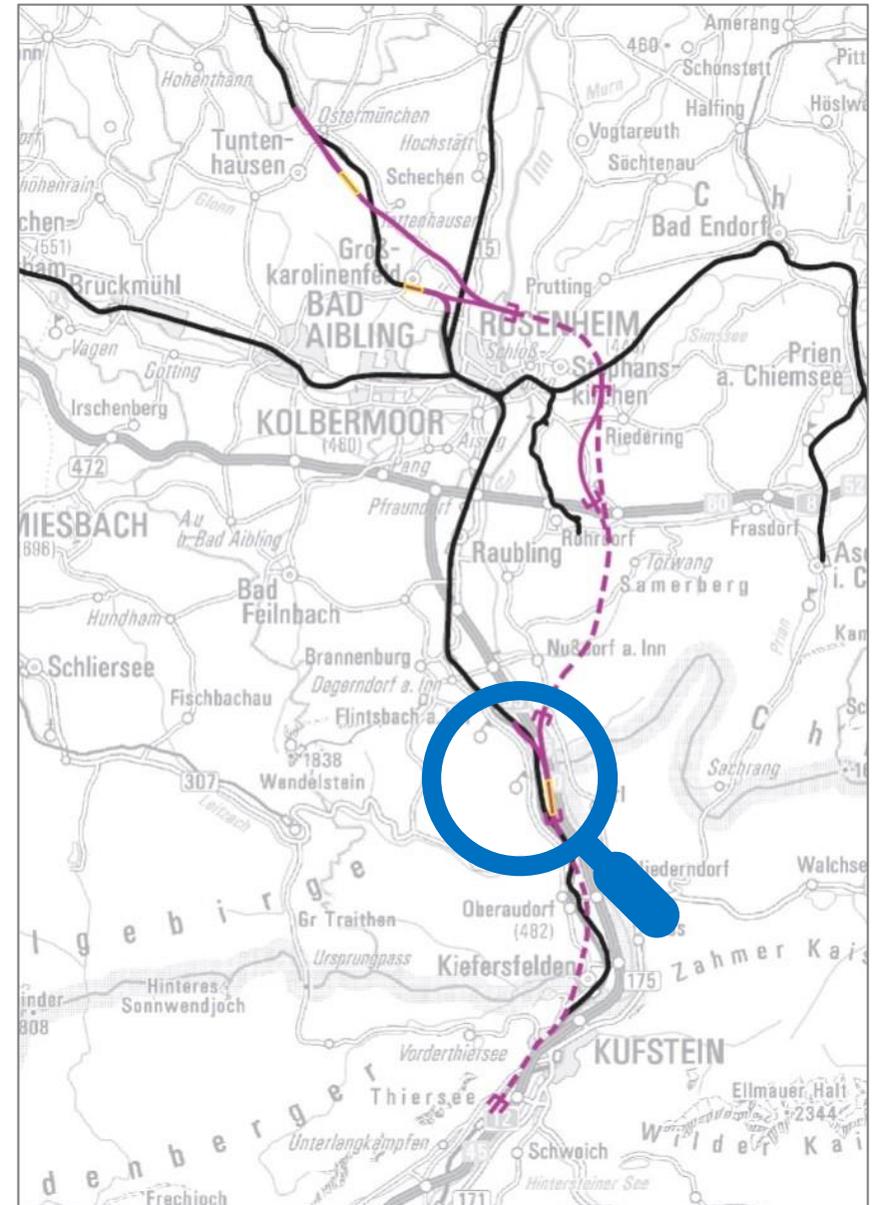
- Variante Inn-Unterquerung mit Weiterführung der NBS zur VKN Großkarolinenfeld drängt sich wegen gravierender Realisierungs- und Genehmigungsrisiken und vsl. nicht lösbarer Konflikte als alternative Lösungsmöglichkeit nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt.
- Variante Inn-Unterquerung mit Weiterführung 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)

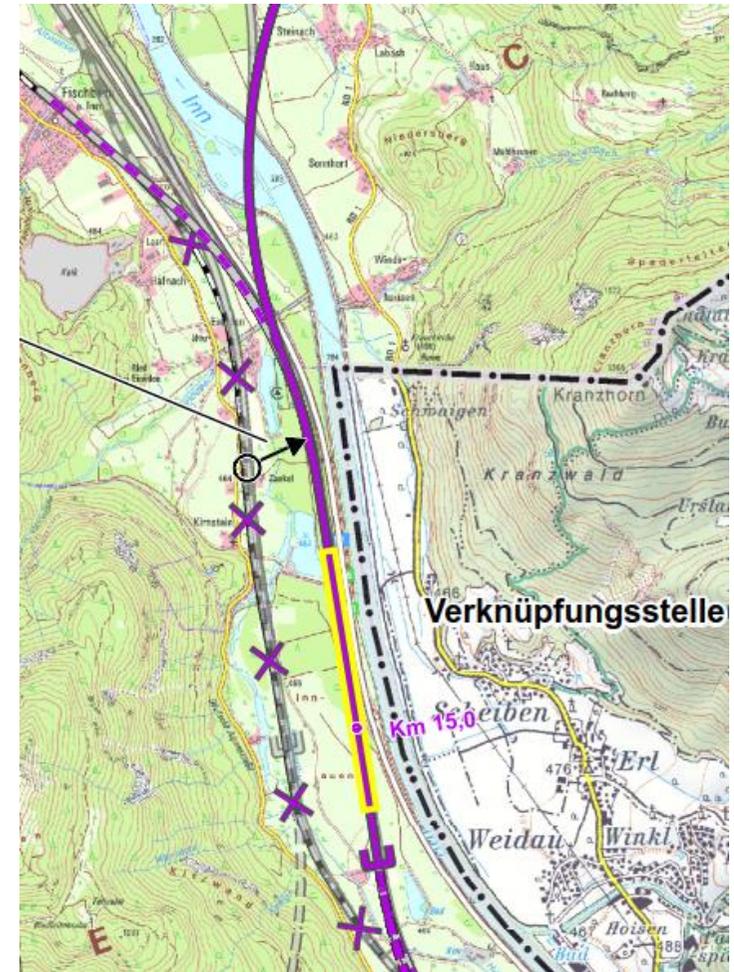


Blick in die Planungswerkstatt

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

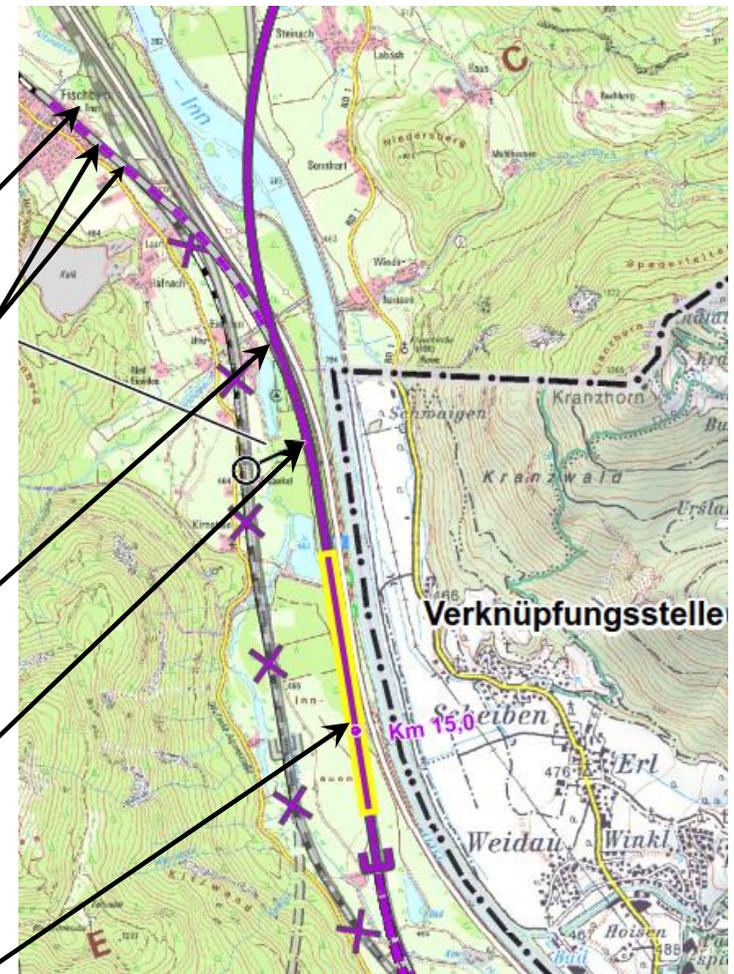
- **Ver-/Entflechtung NBS und Bestandsstrecke:**

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

Anrampung unter Beachtung der max.
Längsneigung

- **Verknüpfungsstellenbereich**

Gerade - Gleise in einer Ebene



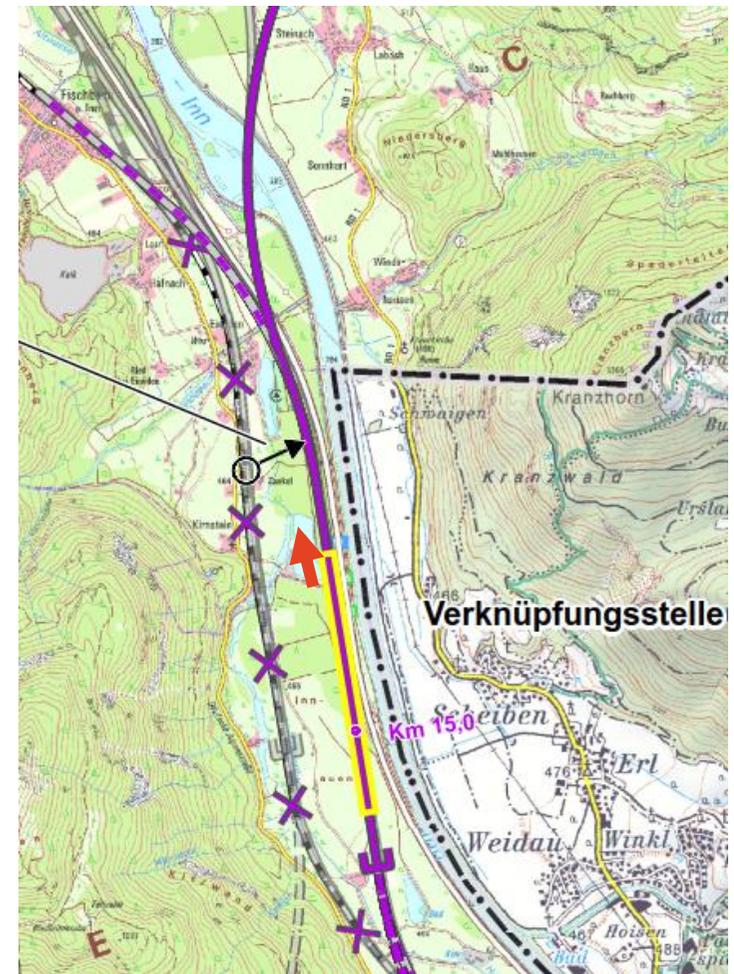
Blick in die Planungswerkstatt

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)

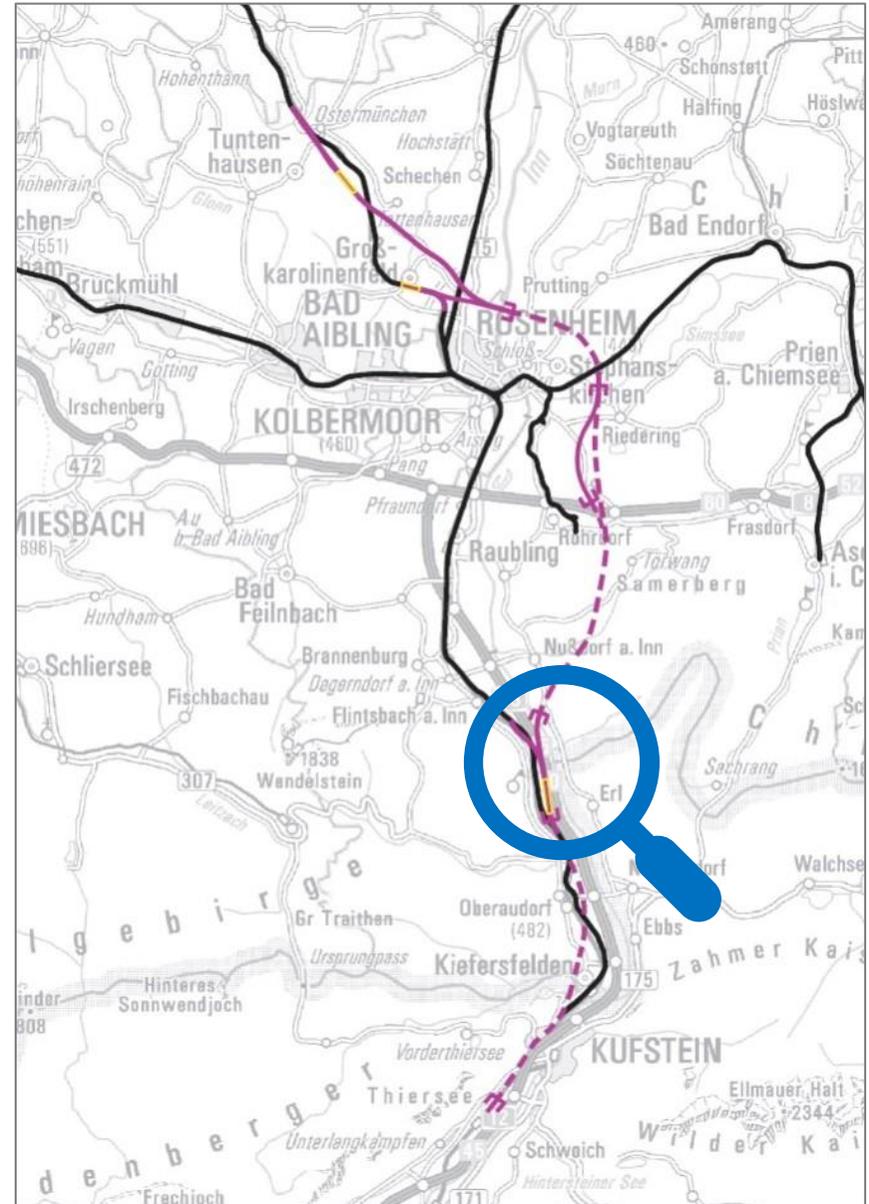
Hinweis: lokale Anpassungen der Trassen welche Regelwerksabweichungen zur Konsequenz haben, werden im Rahmen des TAV nicht untersucht; sofern in nachfolgenden Planungsphasen eine begründete Notwendigkeit zur Abweichung von einem Regelwerk entsteht, wird dies entsprechend untersucht



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

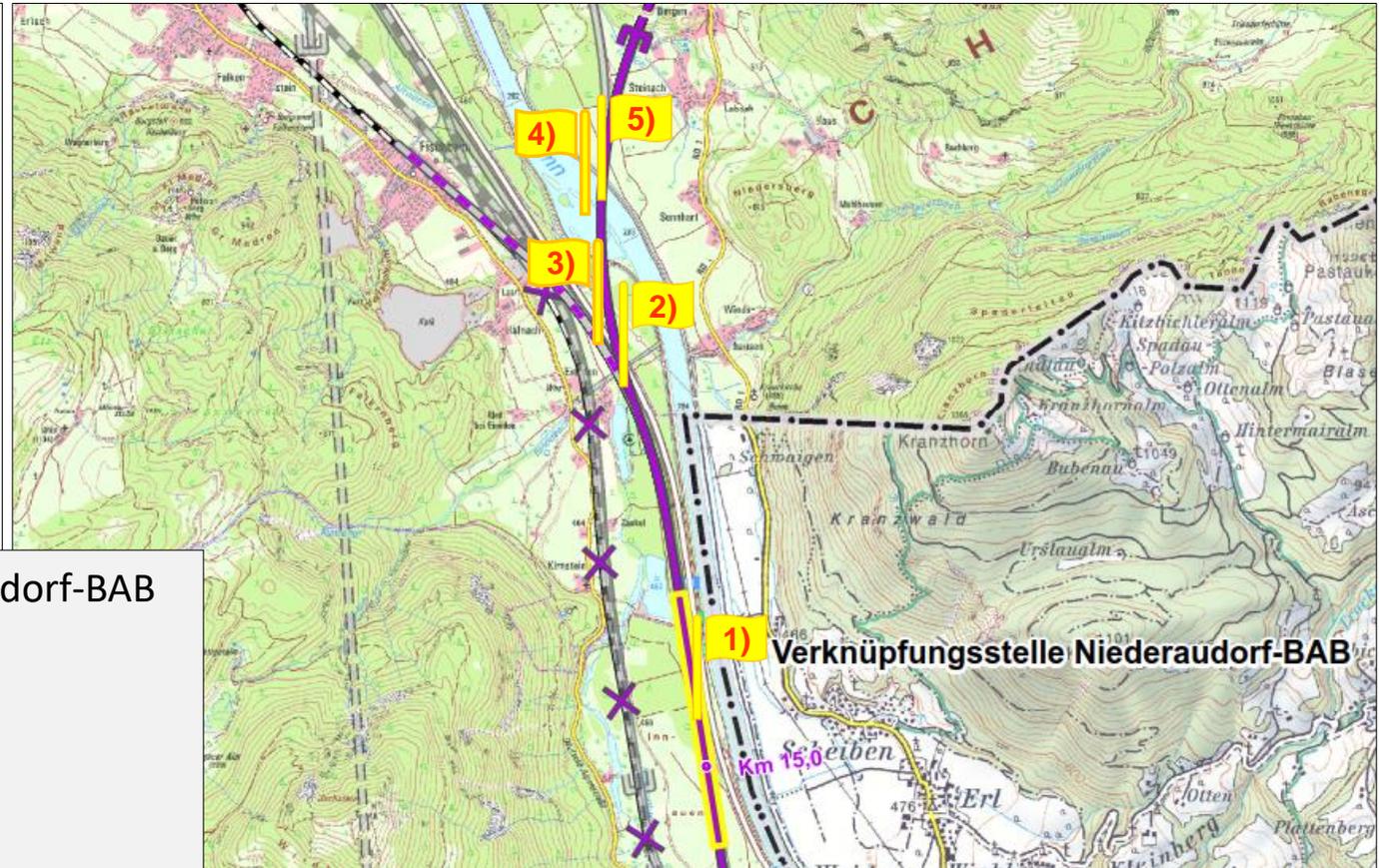


Werkstätten-Blick: Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

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



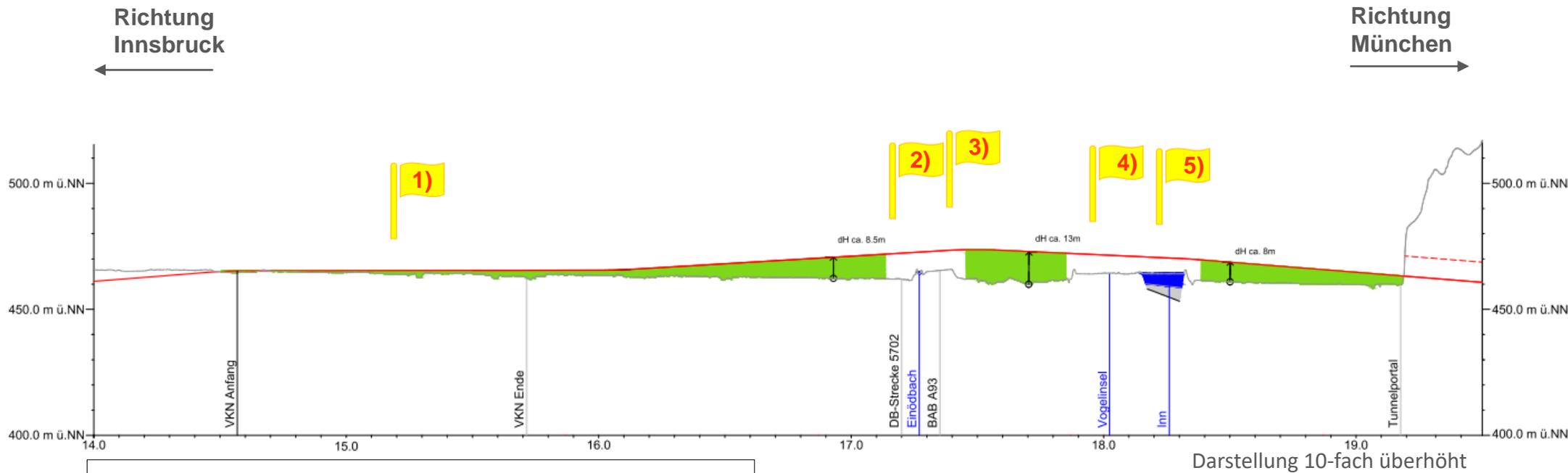
- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



Legende:

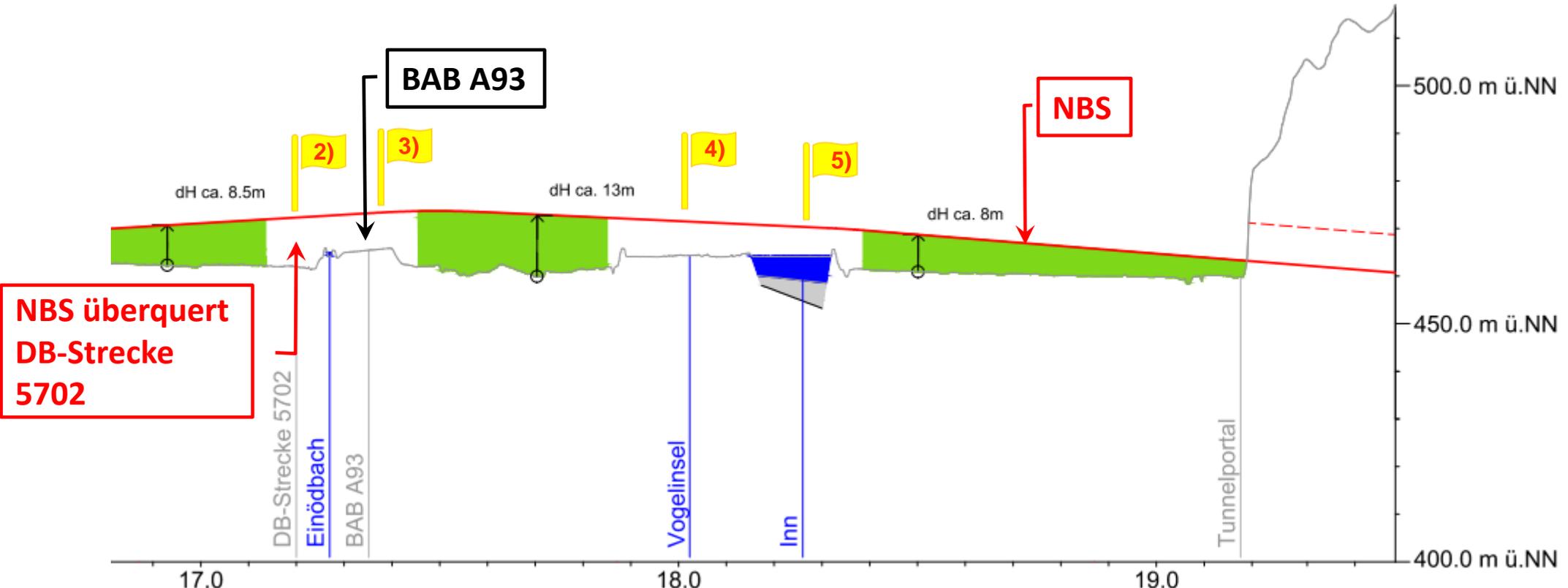
-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
-  Damm
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

(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**)

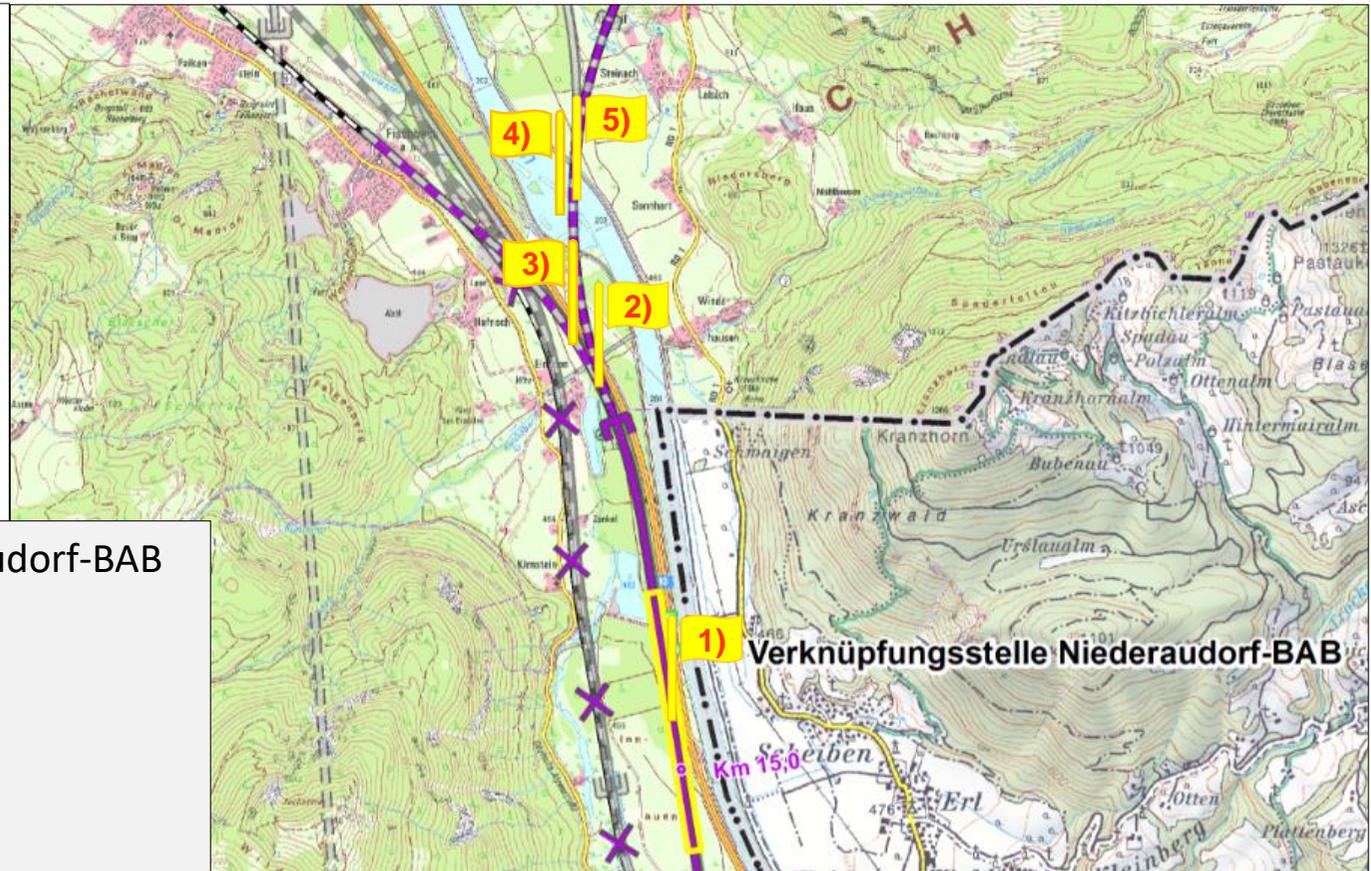
Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

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

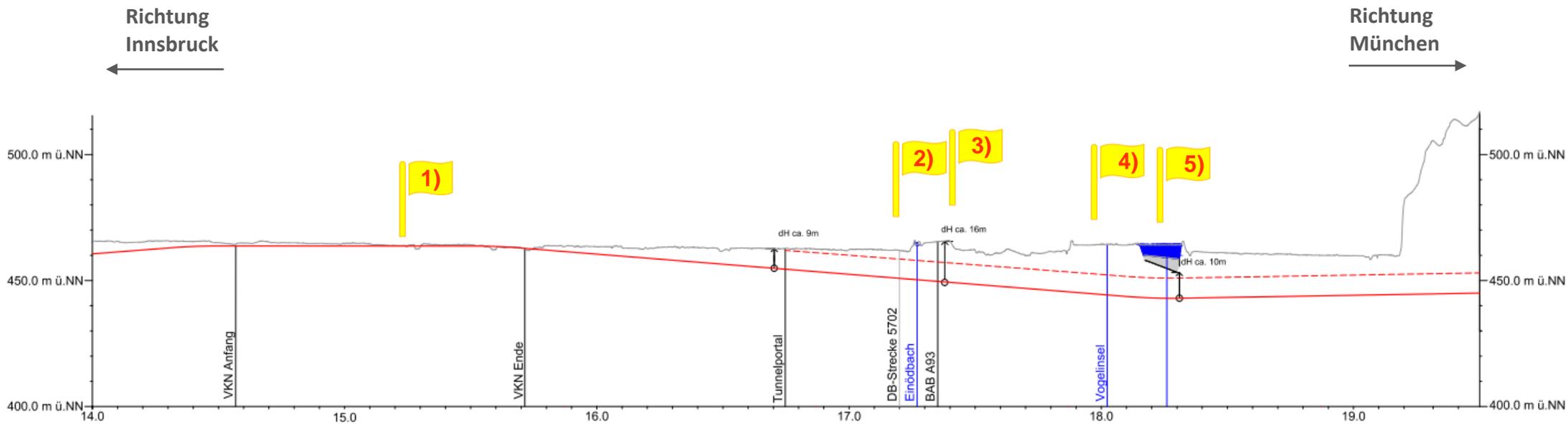
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

Km 15,0



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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



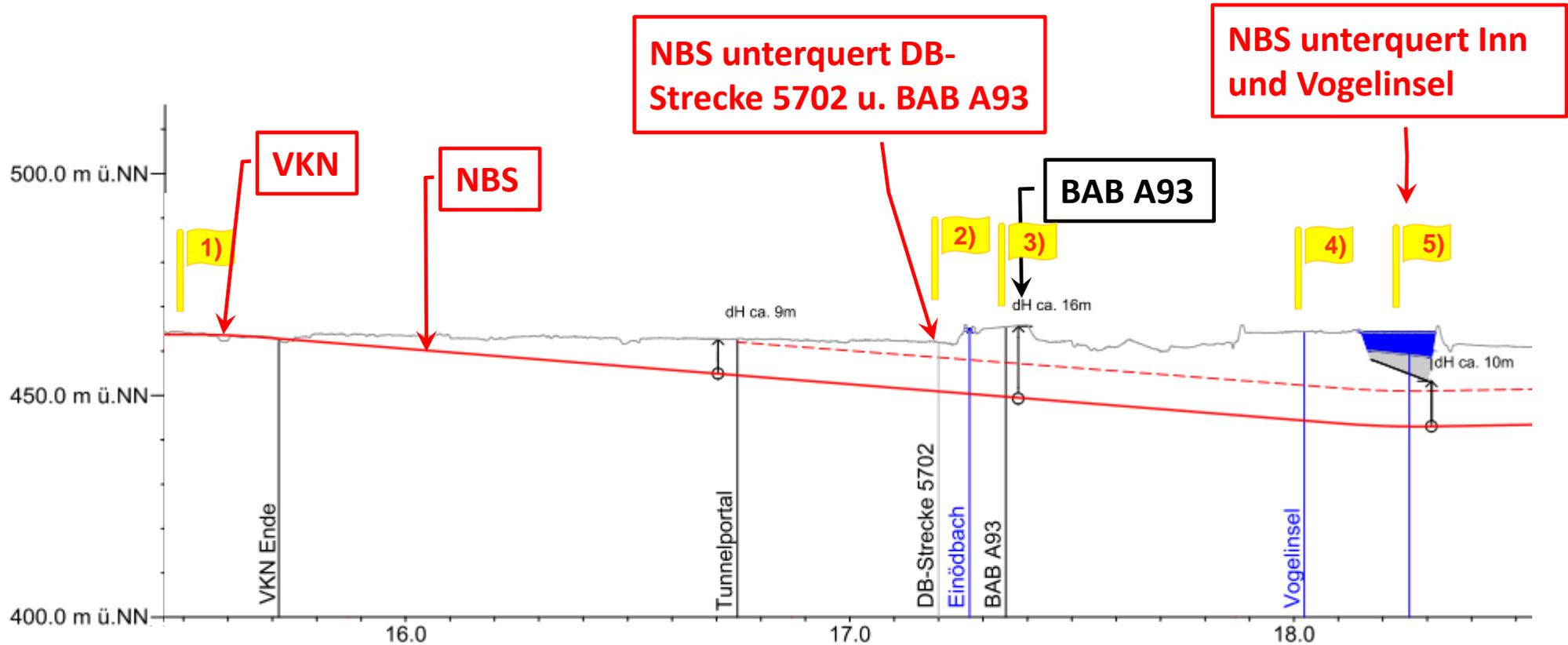
Darstellung 10-fach überhöht

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.

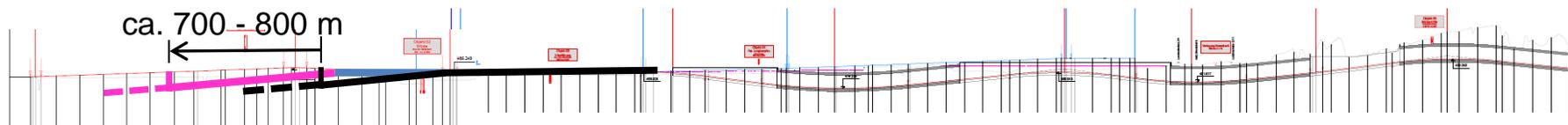
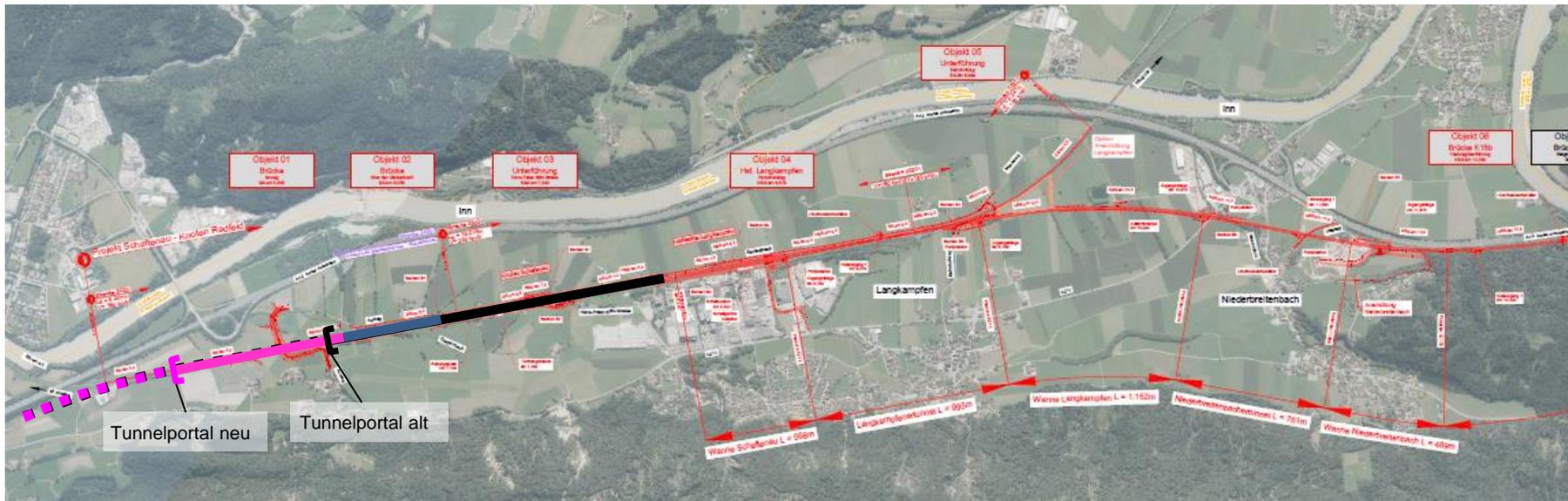
Gemeindeforum

Tagesordnung 14. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- 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)

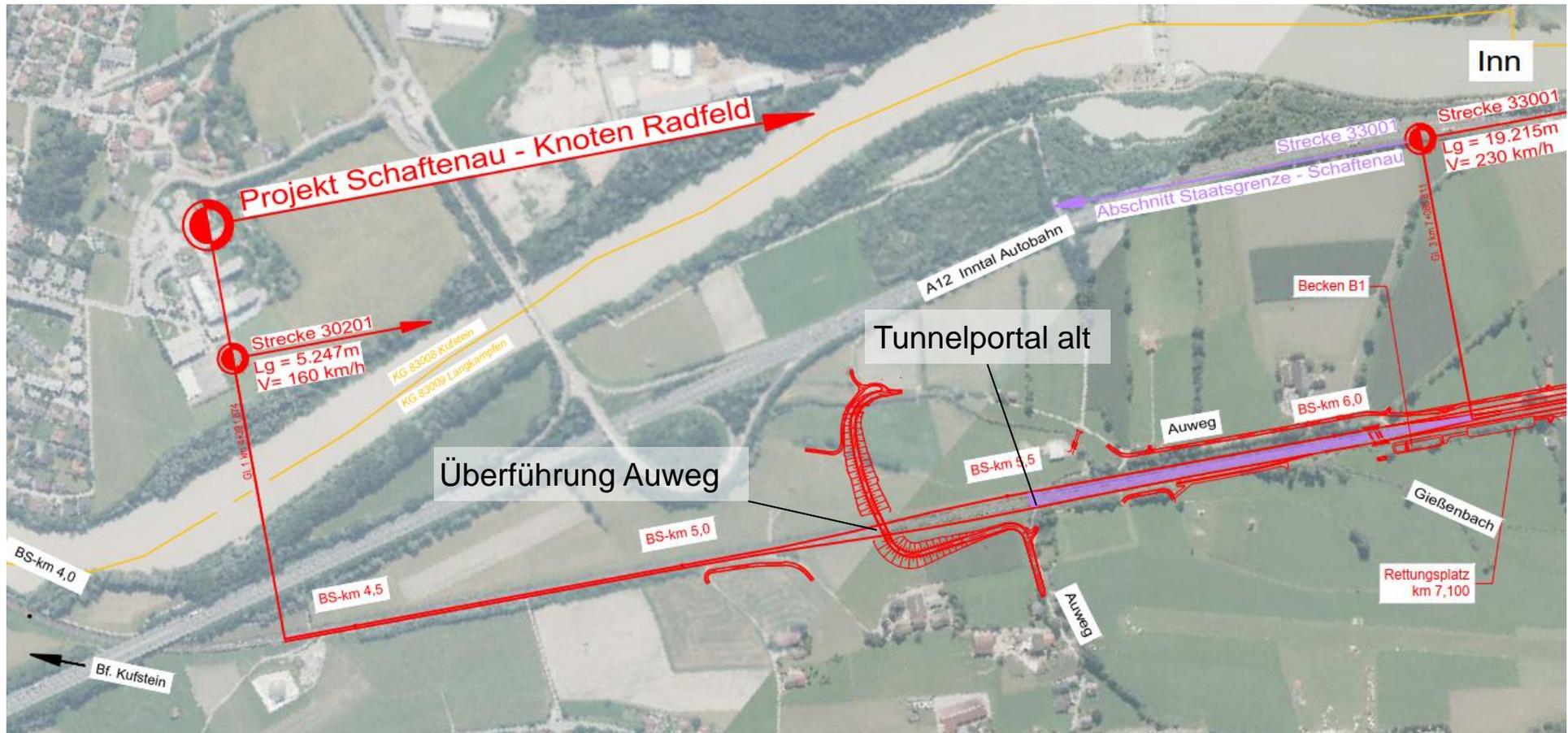
Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR



Anpassungen infolge geändertem UVE-Einreichoperat (30.04.2020)

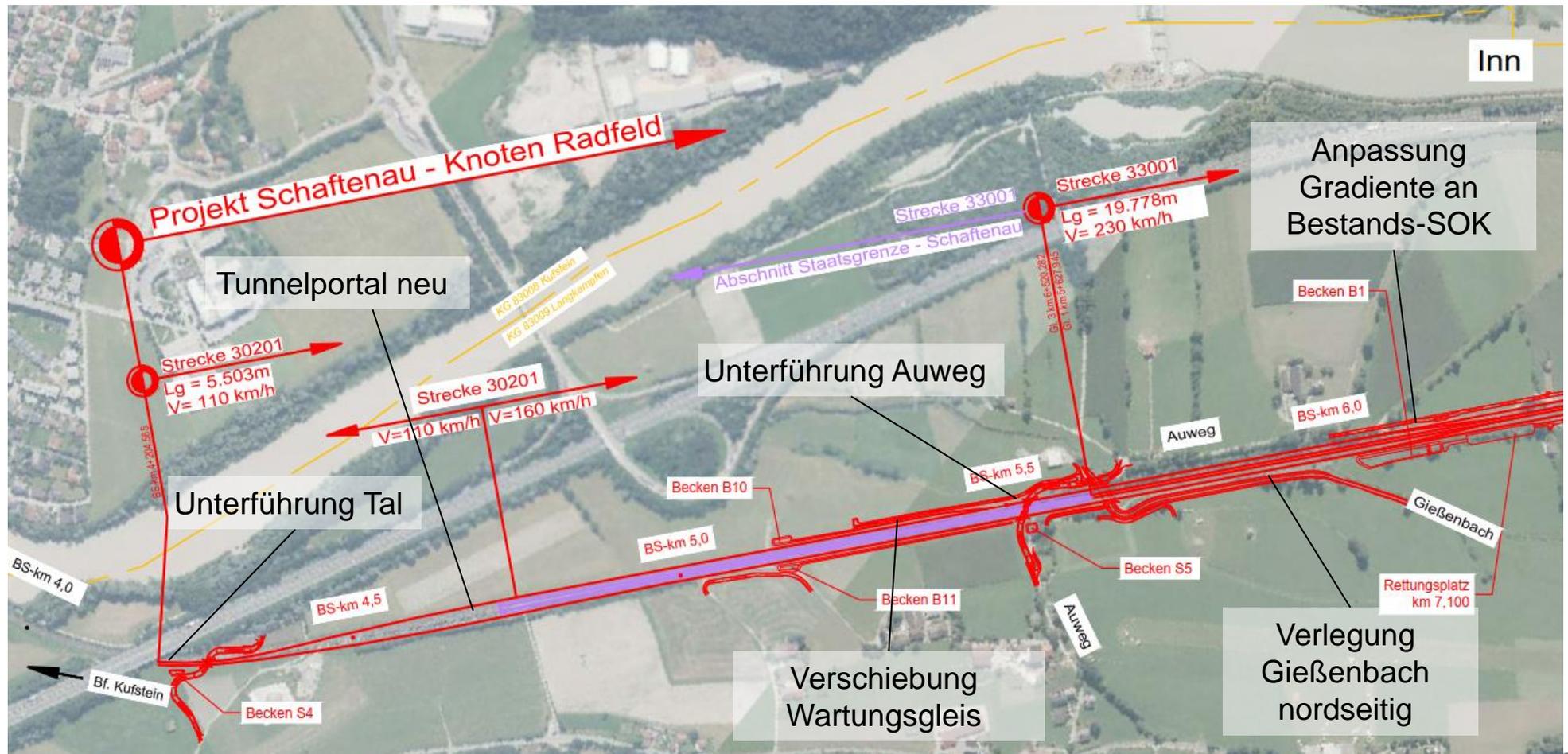
Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR

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 14. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- 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 14. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- 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