

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung PROTOKOLL

| | |
|---------------------------------|---|
| Thema: | 10. Sitzung des Regionalforums |
| Datum und Uhrzeit: | 26. Juni 2018, Teil I: 14:00 - 15:00 Uhr (ohne BürgermeisterInnen) Teil II: 15:15 - 17:00 Uhr (alle Mitglieder) |
| Ort: | Parksaal im Parkhotel Crombach, Rosenheim |
| TeilnehmerInnen (ohne Titel) | Florian Antretter (Dritter Bürgermeister Brannenburg, vertretend für Matthias Jokisch) Rainer Auer (Bürgermeister Stephanskirchen) Elmar Berktold (Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung) Helmut Cybulska (Stadt Rosenheim, vertretend für Gabriele Bauer) Georg Dudek (Vertreter INN TAL Gemeinschaft e.V.) Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld) Olaf Kalsperger (Bürgermeister Raubling) Peter Kasperczyk (BUND Kreisgruppe Rosenheim) Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim, vertretend für Wolfgang Berthaler) Peter Kloo (Bürgermeister Kolbermoor) Peter Lechner (Gemeinde Schechen, vertretend für Hans Holzmeier) Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach) Rudolf Leitmannstetter (Bürgermeister Vogtareuth) Hans Nowak (Bürgermeister Neubeuern) Sepp Oberauer (Bürgermeister Nußdorf) Josef Ritzer (Bürgermeister Ebbs) Christian Ritzer (Bürgermeister Niederndorf) Patrick Schönauer (Wirtschaftskammer Tirol) Felix Schwaller (Bürgermeister Bad Aibling) Heinz Speiser (Zweiter Bürgermeister Tuntenhausen, vertretend für Georg Weigl) Josef Steingraber (Bayerischer Bauernverband Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim) Anton Wallner (Bürgermeister Bad Feilnbach) Gerhard Wieland (IHK Schienenverkehr, Bergbahnen, ÖPNV Referat Verkehr und Logistik) Hubert Wildgruber (Bürgermeister Oberaudorf) Torsten Gruber (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Alexander Buchner (IPBN) Martin Eckert (IPBN) |

Nadine Georgi (IPBN)
Birgit Reininger (IPBN)
Ralf Eggert (IFOK GmbH)
Rebecca Ruhfaß (IFOK GmbH)
Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG)
Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)
Sabine Volgger (wikopreventk GmbH)

Agenda:

Teil I

1. Begrüßung
2. Präsentation der ersten Grobtrassenentwürfe und Korridore
 - a. Vorstellung
 - b. Weitere Schritte

Teil II

3. Begrüßung
 4. Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung des Regionalforums
 5. Diskussion der ersten Grobtrassenentwürfe und Korridore
 6. Ausblick & nächste Termine
-

Teil I (Regionale Vertreter ohne BürgermeisterInnen)

1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die Teilnehmenden im Namen des gesamten Planungsteams und bedankt sich für die Teilnahme an der zehnten Sitzung des Regionalforums.

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden und stellt Birgit Reininger, Alexander Buchner und Nadine Georgi von der Planungsgruppe IPBN vor. Dann präsentiert er die Tagesordnung. Es gibt keine Ergänzungen oder sonstige Anregungen zur Tagesordnung.

Ralf Eggert berichtet, dass schriftliche Anmerkungen von einem Mitglied eingegangen sind. Auf diese Anmerkungen soll zu Beginn der Sitzung und bei der Vorstellung der Grobtrassenentwürfe eingegangen werden.

Die Moderatorin Sabin Volgger berichtet aus den Gemeindeforen im gemeinsamen Planungsraum (GPR): Aus dem GPR sind die Nachgewichtungen zum neuen Hauptkriterium „Fläche“ im Kriterienkatalog eingegangen. In der letzten Woche gab es in allen Gemeindeforen eine Sitzung, in der auch die ersten Grobtrassenentwürfe vorgestellt und erklärt wurden.

Ralf Eggert berichtet aus den Gemeindeforen im erweiterten Planungsraum (EPR): Im Gemeindeforum Rosenheim Nord waren die Geschäftsordnung und der Kriterienkatalog bereits abgeschlossen. In der siebten Sitzung am 18.06.2018 wurden der Kriterienkatalog und die Geschäftsordnung auch im Gemeindeforum Rosenheim Süd abgeschlossen. Nun gibt es für beide Gemeindeforen im EPR den selben Kriterienkatalog und dieselbe Geschäftsordnung. Beide

Gemeindeforen haben in der sechsten Sitzung am 16.05.2018 ihre Gewichtungsbögen für die Hauptkriterien des Kriterienkatalogs erhalten. Die Mehrheit der Mitglieder hat bis zum Stichtag (Poststempel: 16.06.2018) ihren Gewichtungsbogen zurückgesendet. Jetzt sind alle Foren auf dem gleichen Stand: Die Diskussion der Grobtrassen beginnt.

Diskussion der schriftlich vorab eingereichten allgemeinen Fragen und Rückfragen dazu

Warum gibt es eine Verknüpfungsstelle im Inntal? Die Verknüpfungsstelle liegt in einem Landschaftsschutzgebiet. Dient die Verknüpfungsstelle im Inntal der Ausleitung aus Rosenheim? Warum findet die Ausleitung nicht in Kufstein statt?

- Im BVWP (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile) sind die Neubauabschnitte mit den dazwischenliegenden Verknüpfungsstellen angeführt. Dort stehen stellvertretend Brannenburg und Großkarolinenfeld als mögliche Punkte für Verknüpfungsstellen. Die Verknüpfungsstellen müssen nicht zwingend an diesen Orten eingerichtet werden, aber die verkehrlichen Ziele des BVWP müssen erreicht werden.
- Auf der gesamten Strecke kommen Neubau- und Bestandsstrecke ungefähr alle 25 km zusammen. Solche Verknüpfungsstellen werden in der Regel vor und nach jeder größeren Stadt gesetzt, damit der schnelle Personenverkehr nach dem Halt im Bahnhof der jeweiligen Stadt wieder auf die Neubaustrecke wechseln kann. Daher und auch für eine Anbindung (Personen- und Güterzügen) an die Bestandsstrecke Richtung Freilassing liegt nördlich und südlich von Rosenheim eine Verknüpfungsstelle. Die Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim kann dabei auch dazu dienen, in Kufstein zu halten.

Für welche Zugarten ist ein Halt in Rosenheim und/oder Kufstein geplant? Der ICE soll doch Rosenheim und Kufstein umfahren. Da bleibt wahrscheinlich nur ein marginaler Zugverkehr übrig (sechs Züge). Dafür so ein martialisches Bauwerk wie die Verknüpfungsstelle ins Landschaftsschutzgebiet zu setzen, ist nicht vertretbar. Es ist unlogisch, den Personenfernverkehr in Rosenheim auszuleiten, zurückzuführen und in Kufstein wieder auszuleiten. Werden die 750m langen Güterzüge an der Verknüpfungsstelle ausgeleitet, um den ICE-Verkehr vorbeizulassen?

- Es ist noch nicht bekannt, wie viele Züge in Rosenheim und/oder Kufstein halten werden. Die in den Raum gestellten sechs Züge sind uns nicht bekannt. Die Verknüpfungsstelle Inntal wäre gleichzeitig die nördliche Verknüpfungsstelle für Kufstein und die südliche für Rosenheim. Die Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes wird bei der Trassenbewertung natürlich berücksichtigt und es wird bewertet, ob der Eingriff zumutbar ist.
- Die Neubaustrecke soll für Mischverkehr (Güter- und schneller Personenverkehr) ausgelegt sein. Beide Zugarten sollen zwischen der Bestands- und der Neubaustrecke wechseln können. Die Bestandsstrecke ist bereits für 750m lange Güterzüge ausgelegt.

Wie wird mit solchen Anregungen und Vorschlägen von Mitgliedern umgegangen?

- Die Vorschläge der Mitglieder werden aufgenommen und durch das Planungsteam geprüft. Antworten werden in den Foren präsentiert.

Im BVWP ist formuliert, dass es eine Westumfahrung Rosenheim geben soll. Es wurde jedoch vorgebracht, dass alle sich aufdrängenden möglichen Varianten untersucht werden müssen. Jetzt wurde vorgeschlagen zu prüfen, ob es reichen würde, eine Verknüpfungsstelle nach Kufstein zu legen. Warum sind ÖBB und DB bei der Westumfahrung nicht an die Vorgaben des BVWP gebunden, in Bezug auf die Lage der Verknüpfungsstellen aber schon?

- Die Planung muss den verkehrlichen Zielen des BVWP gerecht werden, nicht den genauen Ortsangaben. Dies gilt sowohl für die Ortsangabe „Westumfahrung Rosenheim“ wie für die genaue Ortsbezeichnung der Verknüpfungsstellen aus dem BVWP (Link siehe oben). Für das Inntal sieht der BVWP eine Verknüpfungsstelle, bezeichnet als Verknüpfungsstelle „Brannenburg“ vor. Diese Verknüpfungsstelle dient als südliche Verknüpfung für Rosenheim und nördliche Verknüpfung für Kufstein.

Wie hoch ist der Flächenverbrauch, der durch eine Verknüpfungsstelle entsteht?

- Eine Verknüpfungsstelle an sich führt nicht zwingend zu einem größeren Flächenverbrauch, wenn man rein die Verkehrsflächen der Trassen betrachtet und bezogen auf einen möglichen Flächenverbrauch bei getrennter Führung der beiden Strecken. Es braucht dafür prinzipiell nur die Bestandsstrecke und die Neubaustrecke in Parallelage, sodass die Weichen eingebaut werden können. Eine „Anbindung“ bedeutet immer eine zusätzliche Bahnstrecke mit 2 Gleisen, die man bei einer Verknüpfung nicht bräuchte und das führt somit, auf die gesamte Region gerechnet, zu einem höheren Flächenverbrauch. Es kann jedoch durch Bahnhöfe, Zuwege oder eine Verlegung der Bestandsstrecke ein zusätzlicher Flächenverbrauch für eine Verknüpfungsstelle entstehen.

Die Verknüpfungsstellen sind notwendig, wenn wir Rosenheim nicht vom Schienenverkehr abhängen wollen. Die IHK hat sich ganz am Anfang des Prozesses für die Westumfahrung ausgesprochen. Es gab viele Widerstände aus der Stadt Rosenheim, die befürchtete, abgehängt zu werden. Die Verknüpfungsstelle ist wichtig, um Personen und Güter auf die Neubaustrecke zu bekommen.

Wie groß ist die Verknüpfungsstelle?

- Die Länge der Verknüpfungsstellen hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab, wie z.B. der Geländeneigung. Wenn die zu verknüpfenden Strecken (Bestand und Neubaustrecke) parallel geführt werden können, dann ist der Bereich der Weichenverbindungen ungefähr 1,5 km bis 2 km lang. Das ist aber nur eine ungefähre Größenordnung. Eine genaue Planung hierzu ist noch nicht erfolgt.

Warum wird davon ausgegangen, dass der Verkehr von 400 Zügen nur über München geht? Was ist das Konzept für den Knotenpunkt München? Ein Mitglied vertritt die Ansicht, dass eine Beurteilung

der Grobtrassen nicht sinnvoll erfolgen kann, wenn das Konzept für den Knoten München nicht bekannt ist. Das Mitglied fordert, die weitere Beteiligung in den Gremien daran auszurichten, wann ein Konzept für den Knoten München vorliegt, anstatt davon unabhängig voranzuschreiten.

- Die 400 Züge des Bemessungsfalls beziehen sich auf den Grenzübergang Deutschland-Österreich. Durch die Überlagerungen der Verkehrsströme in Rosenheim mit den Ost-Westverkehren von München nach Salzburg ergeben sich nach München andere Zuzahlen.

Natürlich wird auch der Knoten München mit in die Betrachtungen einbezogen. Dies erfolgt nicht bei uns im Projekt des Brenner-Nordzulaufs, da das Projekt in München-Trudering endet, sondern in anderen Projekten des BVWP. Es gibt auch schon laufende Maßnahmen, die darauf abzielen, den Knoten München zu entlasten wie z.B. den Ausbau der Truderinger Kurve, der Truderinger Spange und der Daglfinger Kurve.

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

Die öffentlichen Darstellungen der DB Netz AG, nach der ein Verkehrswachstum von 43% Tonnenkilometern in Deutschland zu erwarten ist, wirkt auf die nicht fachkundige Öffentlichkeit irreführend und suggeriert, dass am Brenner 43 % mehr Zugverkehr zu erwarten sei.

- Es ist auf den Folien klar formuliert, dass sich die Zahl 43 % auf die Tonnenkilometer und auf ganz Deutschland bezieht.
- Ein Mitglied ergänzt: Im Moment liegt der Modal Split der Schiene am Güterverkehr bei 33%. Wenn der Brennerbasistunnel fertiggestellt ist, dann wird er zusätzliche Verkehre anziehen. Das wird von vielen Firmen bestätigt. Es ist daher realistisch, mit einer erheblichen Steigerung des Güterverkehrs Richtung Brenner zu rechnen.
- Ein weiteres Mitglied ergänzt: Wir sollten die Diskussion um den Bedarf sinnvoll einbringen, aber nicht im Forum zu lange nur über den Bedarf diskutieren.

Ralf Eggert leitet zur Präsentation der Grobtrassenentwürfe über. Die sich konkret auf bestimmte Streckenabschnitte an den Grobtrassen beziehenden Fragen sollen im Zuge der Vorstellung der Grobtrassen beantwortet werden.

2. Präsentation der ersten Grobtrassenentwürfe und Korridore

a. Vorstellung der ersten Grobtrassenentwürfe (Martin Eckert)

Siehe die Pläne „Erste Entwürfe von Grobtrassen“ im Maßstab 1:50.000 oder 1:25.000 hier: <https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>.

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

Martin Eckert erklärt die Legende am Plan:

- Es gibt 2 Karten mit Maßstäben von je 1:25.000 und 1:50.000. 10 cm sind also jeweils 2,5 km oder 5 km. Unten in der Legende befindet sich ein Vergleichsmaßstab.
- Die durchgezogenen orangenen Linien sind jene Trassen, die nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zwingend im Tunnel liegen müssen und daher zunächst oberirdisch geplant sind.
- Strichlierte orange Linien sind jene Trassenabschnitte, die nach derzeitigem Kenntnisstand aufgrund der Topografie oder hoher Raumwiderstände nur unterirdisch möglich sind und deshalb im Tunnel geplant sind. Anfang und Ende der Tunnel sind je mit einem Portalsymbol gekennzeichnet.
- Alle orangenen Linien sind für Geschwindigkeiten bis 230 km/h trassiert.
- Graue Linien zeigen Anbindungen an die Bestandsstrecke. Diese werden nur bis 160 km/h trassiert.
- Die Bereiche der Verknüpfungsstellen sind mit einem gelben Rahmen gekennzeichnet.
- Die entwickelten Korridore sind blau hinterlegt. Dort wo sie blau schraffiert sind (und nicht flächig blau), ist nach derzeitigem Kenntnisstand nur eine Tunnellösung möglich.
- Die Darstellung unterscheidet nicht, ob an einer Stelle die Trasse zweigleisig oder viergleisig ist (z.B. bei verlegter Bestandsstrecke). Diese Informationen sind hinterlegt, wurden aber aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt. Das gleiche gilt für Bauwerke wie Brücken, die sich aus der Topografie ergeben.

Martin Eckert erklärt den TeilnehmerInnen die abgebildeten Grobtrassenentwürfe:

- Südlicher Bereich und Verknüpfung südlich von Rosenheim:

- Es wurde versucht, wenn möglich die Trassen an die bestehende Infrastruktur anzulehnen. Die Trassen starten im Süden bei Langkampfen. In dieser Gegend, bis Höhe Erl, ist es topografisch sehr eng oder die Trassen führen durch geschlossene Siedlungsgebiete. Daher ist dort – bis auf ein kurzes Stück – nur eine Tunnellösung möglich. Derzeit gibt es keine Erkenntnis, dass einer der geplanten Tunnel aus geologischer Sicht nicht möglich wäre. Wenn es neue Ergebnisse aus der geologischen Erkundung gibt, werden diese in die Planung eingearbeitet. Beim Thierberg/ Tunnel Kitzwand und Tunnel Jochstein ist noch eine Bohrung ausständig. Im direkten Bereich des Hechtsees ist aufgrund der Geologie kein Tunnel möglich.
- Bei der Variante „Einöden“ ist eine– quasi „halbe“ Verknüpfungsstelle –geplant. Man kann dies mit einem Autobahnanschluss vergleichen, bei dem man nur in eine Richtung auffahren und abfahren kann. Das heißt, die Fahrtmöglichkeit ist nicht in alle vier Richtungen gegeben, wie das bei einer vollständigen Verknüpfungsstelle der Fall wäre.
- Für die Verknüpfungsstellen bei den Varianten Grießenbach und Breitmoos müsste die Bestandsstrecke mit Haltepunkt Flintsbach bzw. Haltepunkt Branenburg nach Osten verlegt werden, um einen ausreichend langen geradlinigen Streckenabschnitt für die Weichenverbindungen der Verknüpfungsstelle zu schaffen.
- Die sternförmige Verknüpfungsstelle bei Reischenhart ist keine Standardlösung, da sich Neubaustrecke und Bestandsstrecke kreuzen, stellt aber in ihrer Funktion eine vollständige Verknüpfung dar. Hier sind zwei Varianten übereinander dargestellt (Verknüpfung der Variante Bundesautobahn Nord und der Variante Bad Feilnbach jeweils mit der Bestandsstrecke).
- Bei der Variante Inn Ost ist keine Tunnellösung vorgesehen, da es dort neben dem Inn keine geschlossenen Siedlungsbereiche gibt, die durchquert werden müssten. Man muss aber Faktoren wie Hochwasserabflussgebiete berücksichtigen. Diese Variante kann sich südlich von Rosenheim mit der Bestandsstrecke westlich des Inns nicht verknüpfen, daher ist eine zweigleisige Anbindung Happinger Au in Richtung Bahnhof Rosenheim vorgesehen.
- Einige Punkte zur Trassenführung um Rosenheim:
 - Mit der Variante „Bundesautobahn Nord“ würde unter Anwendung des Regelradius ein FFH Gebiet tangiert. Dies ist ein kritischer Punkt, den man sich im Laufe der Planung noch genauer anschauen muss.
 - Bei der Variante Kolbermoor West wurde nördlich der Mangfallüberquerung mit einer Variante versucht, die Bahntrasse mit einer Stromtrasse zu bündeln.
 - Alternativ zu einer oberirdisch eng mit der B15 gebündelten Variante Kolbermoor Ost ist auch eine Tunnelvariante Kolbermoor möglich.

- Bei der Variante Eigenholz wurde versucht, unter Anwendung des vorgegebenen Regelradius das Siedlungsgebiet zu umfahren. Für diese Variante müsste die Bestandsstrecke im Bereich Ostermünchen verlegt werden.
- Verknüpfung nördlich von Rosenheim:
 - Die Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld entstand aus der Überlegung, für die Verknüpfung eine möglichst gerade Trassenführung der Bestandsstrecke nord-westlich von Rosenheim zu finden. Für die Trassen, die östlich von Rosenheim verlaufen, ist dies das erste gerade Stück, an dem eine Verknüpfung trassierungstechnisch möglich wäre. Dafür wären aber auch innerörtliche Infrastrukturanpassungen notwendig.
 - Die Varianten östlich von Rosenheim könnten auch über die Variante Mintsberg in Richtung München geführt werden. Ähnlich wie für die Variante Eigenholz müsste für die zugehörige Verknüpfung die Bestandsstrecke München-Rosenheim mit Haltepunkt Ostermünchen verlegt werden.
 - Eine weitere Verknüpfungsmöglichkeit nördlich von Rosenheim gibt es bei der Variante Riedenbach. Weiter nördlich ist die Bestandsstrecke zu kurvig oder zu eng bebaut für eine Verknüpfung direkt an der Bestandsstrecke.
 - In Stephanskirchen ist ein Tunnel notwendig, da die Topografie keine oberirdische Trassenführung zulässt bzw. ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchquert werden würde.
 - Um einen Vergleich in der Bewertung sicherzustellen, wurden alle Grobtrassen bis zum gleichen Endpunkt an der Bestandsstrecke München-Rosenheim geplant.

Rückfrage

Ist bei den Grobtrassenentwürfen die Höhennivellierung schon berücksichtigt?

Die dargestellten Trassen sind geometrisch möglich. Der Höhenverlauf kann variieren. Dargestellt ist daher nur die ungefähre Lage der oberirdischen Trassen und der Tunnel (Eingangsportale, gestrichelte Linien). Abschluss I. Sitzungsteil

Ralf Eggert schließt den ersten Sitzungsteil. In der zweiten Hälfte besteht die Möglichkeit, in der großen Runde Fragen zu den Grobtrassen zu stellen.

Die Projektleitung kündigt an, dass in den nächsten Forenrunden Infopakete mit ausgedruckten Plänen verteilt werden.

Der Teil zum weiteren Planungsablauf (Agendapunkt „**Weitere Schritte**“) kann im Foliensatz nachgelesen werden (*Folie 4 bis 16 in der beiliegenden Präsentation*) bzw. wird im zweiten Sitzungsteil teilweise vorgestellt.

II. Teil (alle Mitglieder inkl. BürgermeisterInnen)

3. Begrüßung

Die Moderatorin Sabine Volgger begrüßt die Teilnehmenden und berichtet, dass es im ersten Sitzungsteil eine intensive Diskussion gab und festgestellt wurde, dass die Zeit knapp angesetzt war. Sie stellt Nadine Georgi, Alexander Buchner und Birgit Reininger von der Planungsgruppe IPBN vor.

4. Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung des Regionalforums (Moderation)

Auf Antrag eines Mitglieds wird vorgeschlagen, auf S. 8 im Protokoll der 9. Sitzung eine Aussage des betreffenden Mitglieds folgendermaßen zu ergänzen (*Änderung kursiv*):

„Es sollte in den Grundlagenpräsentationen zum Projekt explizit ergänzt werden, dass es an der Neubaustrecke und im Bereiche der Verknüpfungsstellen keine Verladestationen gibt! Wenn die Korridore festgelegt werden, dann braucht es doch ein Konzept um die Fortsetzung des Brenner-Nordzulaufs Richtung Norden zu kennen? Was wird das Verkehrskonzept enthalten? *Ich möchte darauf hinweisen, dass wir in dieses Planungsverfahren vor dem Hintergrund eingestiegen sind, dass nach Darstellung der DB der Knoten München überlastet ist und daher für zukünftigen (Güter-) Verkehr völlig ungeeignet wäre. Es wurde gesagt, dass man im Verlauf der Planungen Möglichkeiten eruiere, den Güterverkehr um München herumzuleiten. Jetzt geht eine Planung für 400 Züge direkt durch München – welches Konzept steckt dahinter?*“

Es spricht sich kein Mitglied gegen die Ergänzung aus und es werden keine weiteren Anmerkungen gemacht. Die Mitglieder stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Das finale Protokoll wird demnach in Kürze auf der Projekthomepage www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.

5. Diskussion der ersten Grobtrassenentwürfe und Korridore

Bericht von den Infoveranstaltungen zu den Grobtrassen

Die Projektleitung begrüßt die Teilnehmenden im Namen des gesamten Planungsteams herzlich zum zweiten Teil des Regionalforums.

Torsten Gruber, der Projektleiter bei der DB Netz AG, berichtet vom öffentlichen Infomarkt in Kolbermoor zu den Grobtrassen. Der Infomarkt war mit ungefähr 400 Menschen gut besucht. Das Feedback zur Art der Veranstaltung war überwiegend positiv; einige Besucher wünschten sich eine Tunnellösung, andere fragten, ob überhaupt eine Neubaustrecke gebraucht werde. Darüber hinaus gab es viele Verständnisfragen und Fragen dazu, wie es mit der Planung weitergeht.

Peter Kloo, der Erste Bürgermeister der Stadt Kolbermoor, ergänzt: Es gab teilweise eine Angst vor Veränderung und auch die Frage, ob es sinnvoll ist, nach Westen Richtung München anzubinden, anstatt eine großräumige Umfahrung des dicht besiedelten Gebiets (Inntal-Rosenheim) beispielsweise in Richtung Freilassing oder Mühldorf anzustreben.

Peter Hofer, ÖBB Infrastruktur, berichtet zum Infomarkt in Kufstein: Es gab auch hier die Diskussion, warum überhaupt durch das Inntal geplant wird. Zudem wurde die oberirdische Trassenführung bei Morsbach kritisiert. Es war gut, mit den Betroffenen, auch mit OrtsvertreterInnen aus Morsbach, zu diskutieren.

Torsten Gruber weist darauf hin, dass die Termine für die kommenden Infomärkte auf der Projekthomepage verfügbar sind (<https://www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2018-06-18-im-dialog-mit-der-region-einladung-zu-infomarkten-im-juni-und-juli.html>). Die Einladungen zu den Infomärkten gehen per Postwurf an alle Haushalte. Die Infomärkte sind so gesetzt, dass zwar nicht in jeder Gemeinde ein Infomarkt stattfindet, die jeweiligen Einzugsgebiete jedoch vergleichbar sind. Die Veranstaltungen sind offen für alle Interessierten. Man kann auch aus Kufstein nach Rosenheim kommen.

Rückfragen/Diskussion zu den Grobtrassen

Durch das bayerische Waldgesetz (Waldgesetz für Bayern, BayWaldG) ist der Wald ein hoher Raumwiderstand. Um den Wald zu schonen müssen oft landwirtschaftliche Flächen verbraucht werden und die Trassen rücken häufig auch sehr nahe an die Bebauung heran. Wie könnte politisch diskutiert werden, ob wir in Rosenheim und im engen Inntal das Waldgesetz ausblenden können, um die Menschen zu schonen? Es wäre teilweise sinnvoll, Trassen auch absichtlich in den Wald zu legen. Varianten durch den Wald sollten nicht vorab als „nicht möglich“ ausgeschlossen werden.

- Es werden auch im Wald unterschiedliche Kategorien von Raumwiderständen unterschieden, je nachdem, welche Funktion eine Fläche beispielsweise für den Bodenschutz oder Klimaschutz spielt oder ob es sich um einen Schutzwald handelt oder nicht. Ein Wald, der keinen besonderen Schutzstatus hat, wird in die gleiche Kategorie eingeordnet wie eine entsprechende landwirtschaftliche Fläche.
- Das Waldschutzgesetz kann nicht ausgeblendet werden, sondern müsste durch die Politik geändert werden.
- Ein anderes Mitglied merkt an: Wir können keine Planung betreiben, die sich von den gesetzlichen Grundlagen entfernt – auch wenn die vorgetragene Betrachtungsweise eine gute Argumentation beinhaltet.
- Das Mitglied, dass die Frage vorgetragen hatte, merkt an: Wir werden eine Petition an den Bayerischen Landtag starten. Trassen, die durch den Wald führen, sollten nicht benachteiligt werden.
- Alle Ideen, auch außerhalb der Korridore verlaufende Trassen, können in die Diskussion eingebracht werden.

Wie wird sichergestellt, dass landwirtschaftliche Flächen in Landschaftsschutzgebieten einen höheren Raumwiderstand bekommen als andere Landwirtschaftsflächen? Ein Mitglied äußert, es habe den Eindruck, dass keine Unterscheidung vorgenommen wurde.

- In der Raumwiderstandskarte werden auch landwirtschaftlichen Flächen danach unterschieden, ob sie in einem Landschaftsschutzgebiet liegen oder nicht. Es ist zu bedenken, dass im Talbereich sehr großflächig Flächen sind, die zu einem Landschaftsschutzgebiet gehören.
- Der schriftliche Hinweis, dass der Hawaisee in Bezug auf den Raumwiderstand höher zu bewerten sei, wird geprüft.

Warum ist die Ölpipeline im Inntal als Raumwiderstand nicht berücksichtigt?

- Es wird geprüft, ob die Ölpipeline als Raumwiderstand berücksichtigt ist.
- Die Anpassung an andere Infrastrukturen (z.B. der Ölpipeline) spielt u.a. bei der Kosten-Nutzen-Analyse eine Rolle.

Ein Mitglied kritisiert, dass in den Plänen mit den Grobtrassenentwürfen nur die Verknüpfungsstellen als besondere Bauwerke gelb gekennzeichnet sind, andere Bereiche, in denen eine viergleisige Streckenführung entsteht (Bestand bzw. verlegter Bestand und Neubaustrecke) jedoch nicht gekennzeichnet sind. Zudem fehlen Markierungen für Großbrücken. Beides muss sichtbar gemacht werden, um die Eigenschaften der Varianten zu verdeutlichen. Es sollte getrennte Pläne geben, auf denen jeweils nur eine Trassenvariante zu sehen ist. So könnte verhindert werden, dass z.B. an den Verknüpfungsstellen Kombinationen gesehen werden, die so nicht möglich sind. Es wird nicht deutlich, welche Trasse wie lang ist. Außerdem könnten in einer Einzeldarstellung auch mehr Details wie z.B. Bauwerke und Bahnhöfe dargestellt werden. Das Mitglied weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass zum Verknüpfungspunkt Flintsbach/Brannenburg die Bestandsstrecke verlegt und damit auch ein neuer Bahnhof samt Parkplatz und Zufahrtstraße errichtet werden müsste. Dies muss in der Karte kenntlich gemacht werden, um die Eigenschaft der Variante darzustellen.

- Bisher werden die Varianten gemeinsam abgebildet, um zu verhindern, dass durch umgehende Pläne mit einzelnen, aus dem Zusammenhang genommenen Trassen Missverständnisse entstehen. Es soll sichtbar sein, dass aktuell noch viele verschiedene Varianten diskutiert werden. Alle Varianten haben Problemstellen und kritische Punkte.
- Es wird im späteren Verlauf der Planungen ggf. Einzeldarstellungen und Detaildarstellungen kritischer Punkte geben.
- Zum Prozess: Es wird von den Mitgliedern nicht erwartet, dass sie aktuell nur auf der Grundlage der Pläne mit den Grobtrassenentwürfen schon jetzt die gesamte Planung verstehen und ihre Einwände sofort vorbringen. Im Juli wird ein Infopaket mit Unterlagen (Pläne) ausgegeben. Bis Ende des zweiten Halbjahrs 2018 werden die Grobtrassenentwürfe vorgestellt und diskutiert. Im Jahr 2019 werden die Vorschläge

diskutiert und die Trassenalternativen reduziert. Parallel gibt es eine öffentliche Informationskampagne und auch Infobriefe an die Politik und die BürgerInnen. Beim Abschnitt Kundl/Radfeld – Schaftenau war die letztlich gewählte Vorschlagstrasse eine Trasse der Planer, die aufgrund von vielen Vorschlägen aus den Gremien angepasst wurde.

Bei dem Tunnel bei Flintsbach fehlt scheinbar die Anbindung an die Bestandsstrecke. Es sieht aus, als ob der Tunnel die Bestandsstrecke schneiden würde.

- Bei der Variante Tunnel Jochstein würde die Bestandstrasse zur Autobahn verlegt. Die Verknüpfung liegt auf der Karte bei der Beschriftung „Variante Breitmoos“.

Es sollte deutlicher dargestellt werden, wo es eine Verlegung der Bestandsstrecke gibt.

- Es wird ein Dokument zur Erläuterung der jeweiligen Verknüpfungsstellen erstellt.

In der Politik wird der Beteiligungsprozess nicht ausreichend ernst genommen. Es sollte von den gewählten VertreterInnen anerkannt werden, dass wir Mitglieder der Foren durch unsere Mitarbeit wichtige Arbeit leisten.

Wie geht der Planungsprozess weiter, wenn man über den GPR und den EPR ab Ostermünchen weiter Richtung München schaut? Warum betrachten wir nur die Richtung München, obwohl auch andere Möglichkeiten in Betracht kommen? Gibt es bei der DB jemanden, der sich großräumig und langfristig mit den Entwicklungen der Verkehre befasst?

- Nach Ostermünchen beginnt ein neuer Planungsabschnitt für die Neubaustrecke Richtung Grafing. Im Herbst 2018 sind erste Gespräche mit den Bürgermeister in diesem anschließenden Planungsraum geplant. Hauptausrichtung des Brenner-Verkehrs ist schon immer München.
- Es gibt im BVWP ein weiteres Projekt im potentiellen Bedarf für den Ausbau der Strecke Richtung Mühldorf bis Regensburg (<http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-039-V01/2-039-V01.html>). Das Projekt müsste, wenn es umgesetzt wird, darauf aufbauen, was hier für den EPR erarbeitet wird.
- Der Korridorbereich Ost Richtung Salzburg wurde bei dem Besuch von Alexander Dobrindt 2017 ausgeschlossen. Hierzu gibt es aktuell keine politischen Überlegungen mehr.

Es sollten Appelle an die Politik gerichtet werden, neben München auch andere Industriezentren einzubeziehen. Wenn auch die Anbindung Richtung Mühldorf betrachtet wird, dann ergeben sich mittelfristig ganz andere Bewertungen der einzelnen Varianten. Es sollte nicht in Bezug auf eine Einzelanbindung Richtung München, sondern in Bezug auf das Gesamtnetz gedacht werden.

- Das System Brennerachse sieht vor, dass über Rosenheim auf andere Bestandsstrecken Richtung Mühldorf oder Richtung Salzburg gewechselt werden kann. Verknüpfungen außerhalb Rosenheims (z.B. Verknüpfung Neubaustrecke nach München und Bestandsstrecke nach Mühldorf) wären nur dann sinnvoll, wenn auch die anderen Vorhaben von der Politik positiv bewertet würden.

Ausblick & nächste Termine (Moderation)

Die Moderatorin Sabine Volgger lädt alle TeilnehmerInnen zu einem abschließenden Statement zur heutigen Sitzung ein.

Sabine Volgger und Torsten Gruber danken den Teilnehmenden für die Diskussion und die Zeit, die sie einbringen. Martin Gadnitzer dankt für die sachliche Diskussion und hofft, dass die ersten Entwürfe verstanden wurden. Er bittet, sich bei Fragen zu melden. Er schaut in die Zukunft und auf die Diskussion in den nächsten Runden. Er hofft, dass es inhaltlich weitergeht.

Ausblick

Nächste Schritte:

- Klärung weiterer offener Fragen zu den Grobtrassenentwürfen in den jeweiligen Foren
- Festlegung der weiterführenden Arbeitsweise im Hinblick auf Rückmeldung bzw. der Einbringung von neuen Vorschlägen (im Forum bzw. auch zwischendurch)

- **11. Regionalforum:** 23. Juli 2018, 14:15 Uhr bis 17:15 Uhr, Fachhochschule Kufstein
- **12. Regionalforum:** 2. Oktober, voraussichtlich ab 15:00 Uhr
- **13. Regionalforum:** 25. Oktober, voraussichtlich etwa 14:00 bis 17:00 Uhr
- **14. Regionalforum:** 29. November, voraussichtlich etwa 14:00 bis 17:00 Uhr
- **15. Regionalforum:** 24. Januar 2019, voraussichtlich etwa 14:00 bis 17:00 Uhr

Die Termine für die öffentlichen Infoveranstaltungen zu den Grobtrassen sind auf den Folien 22 bis 24 in der beiliegenden Präsentation sowie auf der Projekthomepage hier: <https://www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2018-06-18-im-dialog-mit-der-region-einladung-zu-infomaerkten-im-juni-und-juli.html> zu finden.

Zusammengestellt am 02.Juni 2018
Rebecca Ruhfaß, IFOK GmbH

Anlagen:

- Präsentation zum zehnten Regionalforum am 26. Juni 2018
- Aktualisierte Geschäftsordnung mit Stand vom 17. Mai 2018 (Änderungen angenommen)

REGIONALFORUM GPR & EPR

26.6.2018, PARKHOTEL CROMBACH, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Regionalforum

Tagesordnung 10. Sitzung

Teil I

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Präsentation der Grobtrassen und Korridore
 - Vorstellung
 - Weitere Schritte

Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassen und Korridore
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Regionalforum

Tagesordnung 10. Sitzung

Teil I

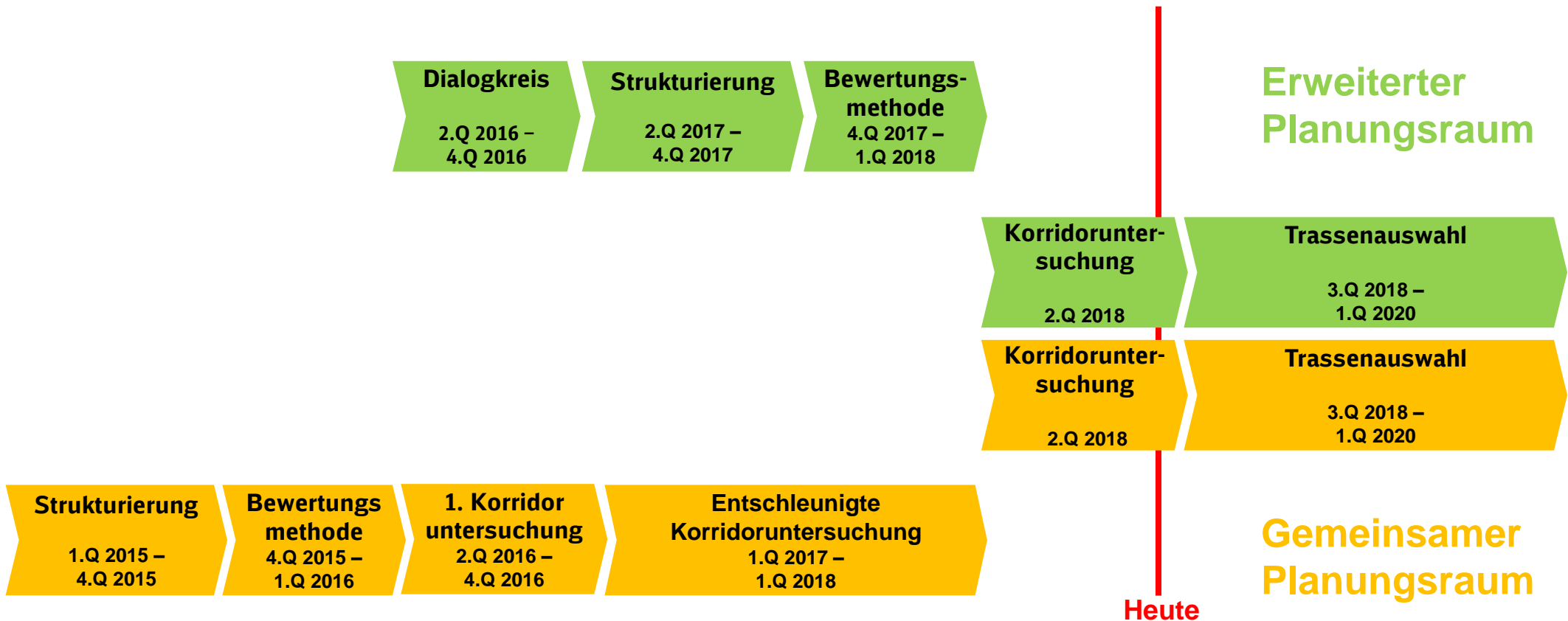
- ❖ Begrüßung
- ❖ **Präsentation der Grobtrassen und Korridore**
 - **Vorstellung**
 - **Weitere Schritte**

Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassen und Korridore
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Beurteilungsmethode



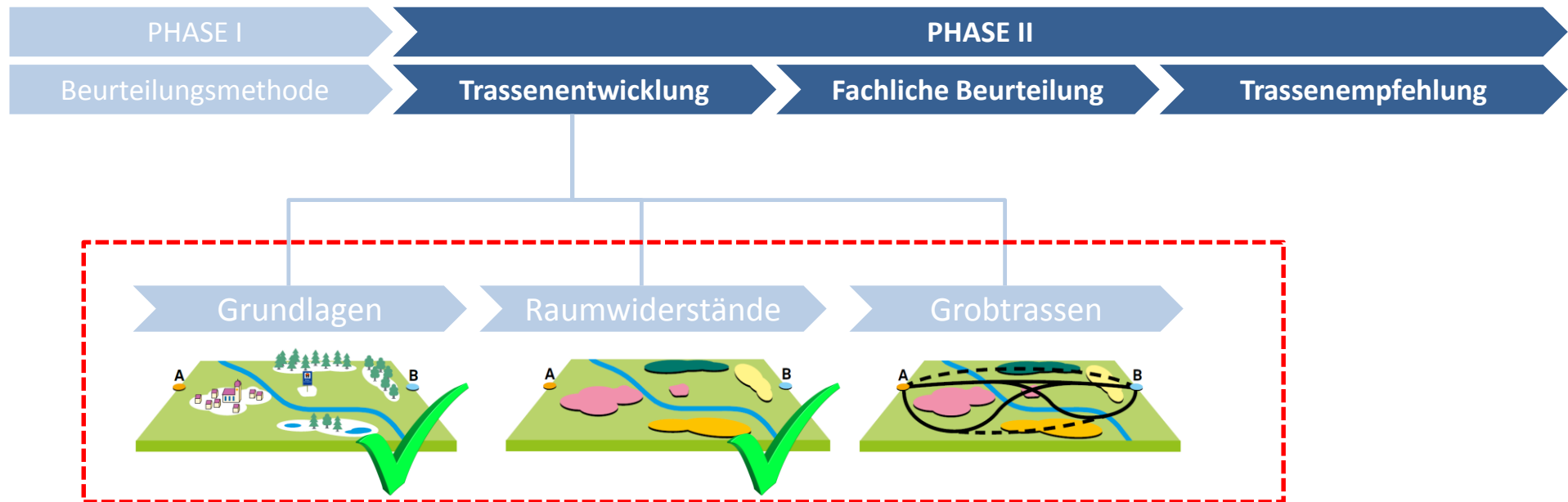
The image shows a detailed view of the 'Kriterien-Katalog' (Criteria Catalog) table. The table is organized into columns and rows, with various criteria and indicators listed. A red plus sign is visible in the top left corner of the table area.

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

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

Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Schritte der Trassenentwicklung



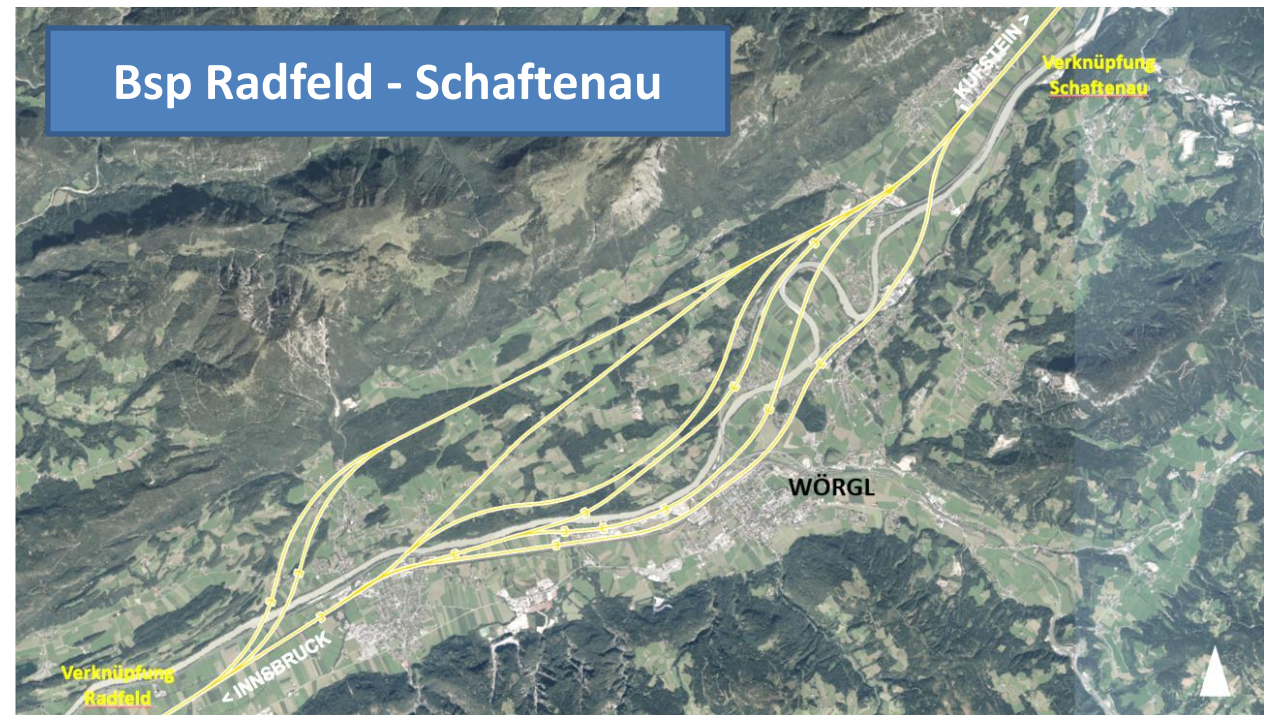
Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau



Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

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



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

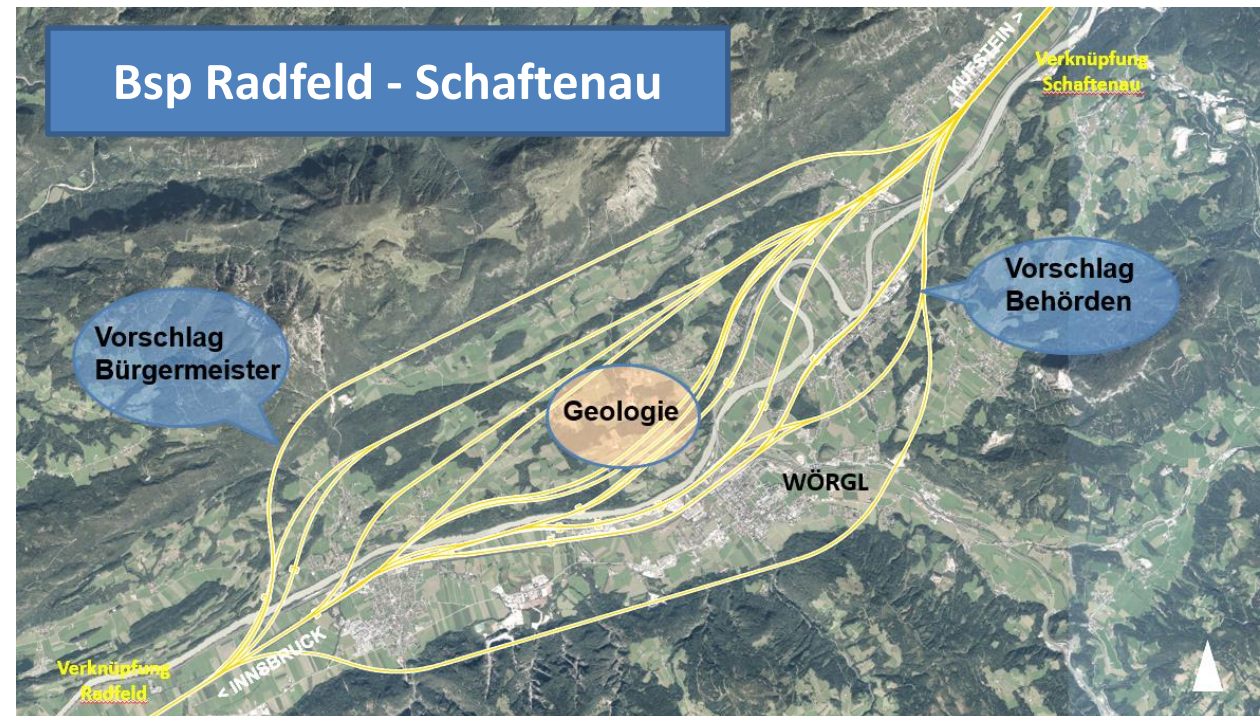


Grobtrassen



Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

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

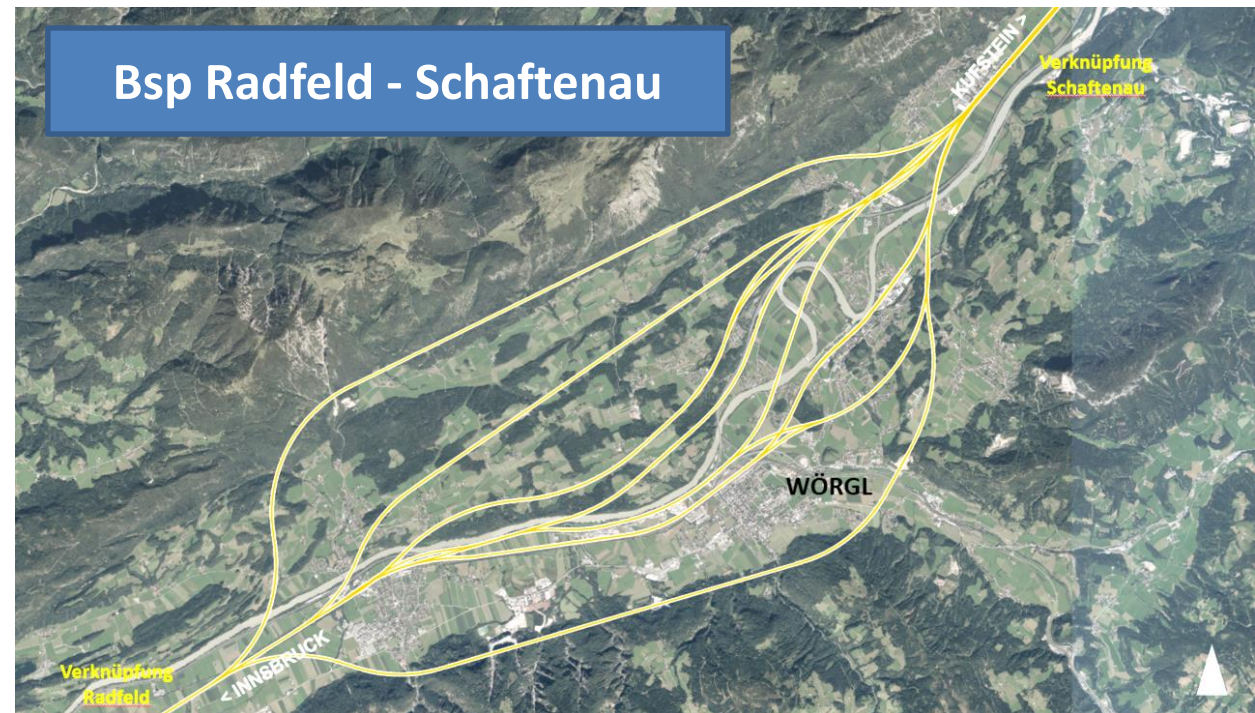


Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau



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

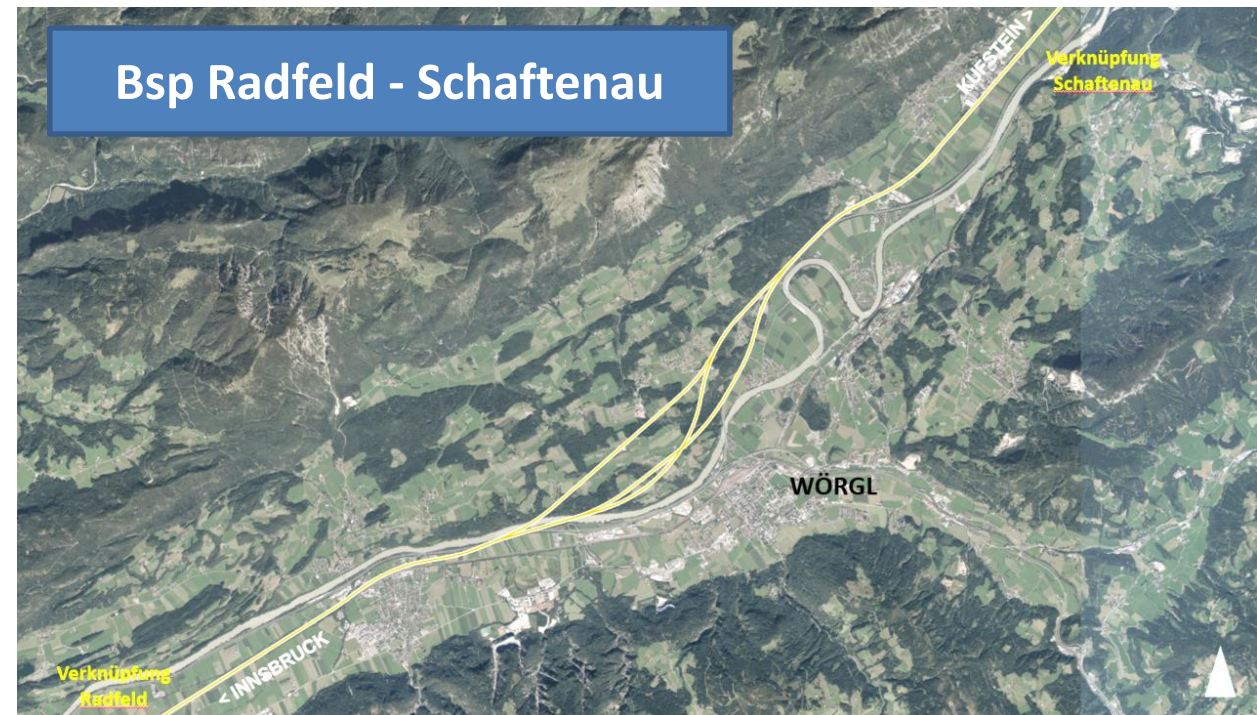


Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

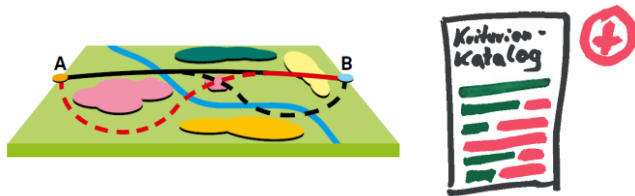


In einem weiteren Optimierungsschritt konnten im Abschnitt Radfeld – Schaftenau die 12 Varianten auf vier Varianten reduziert werden.

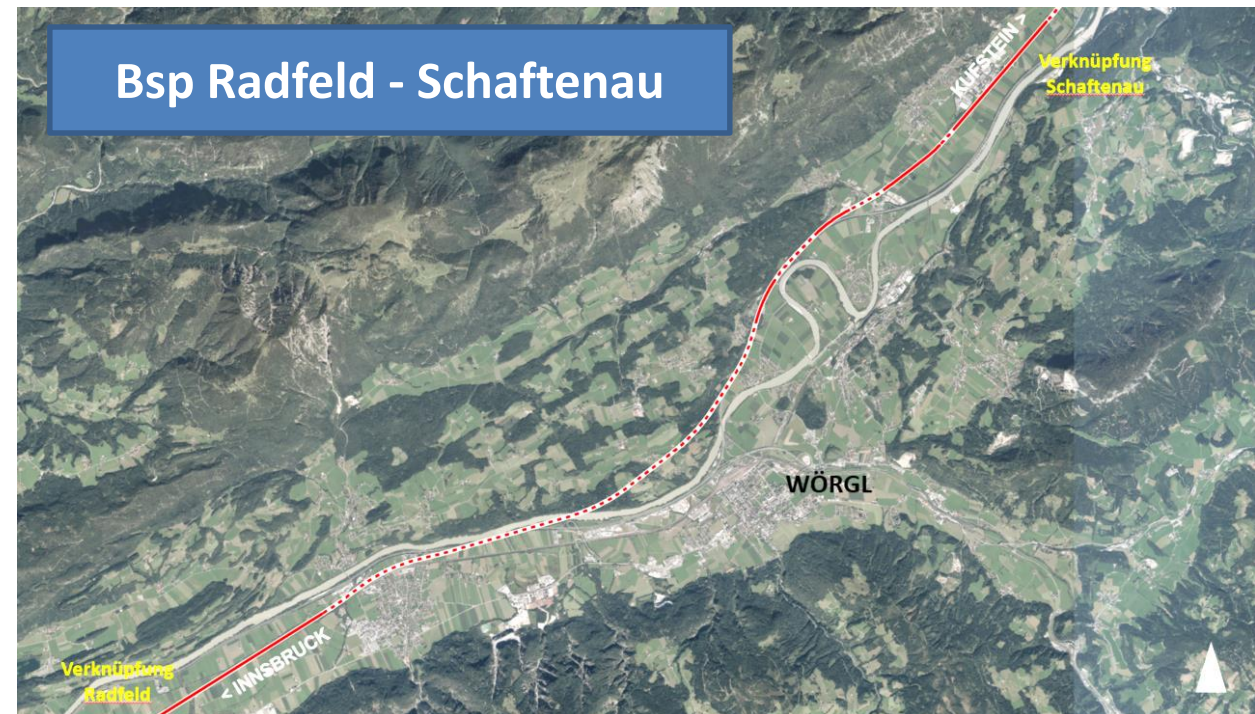


Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

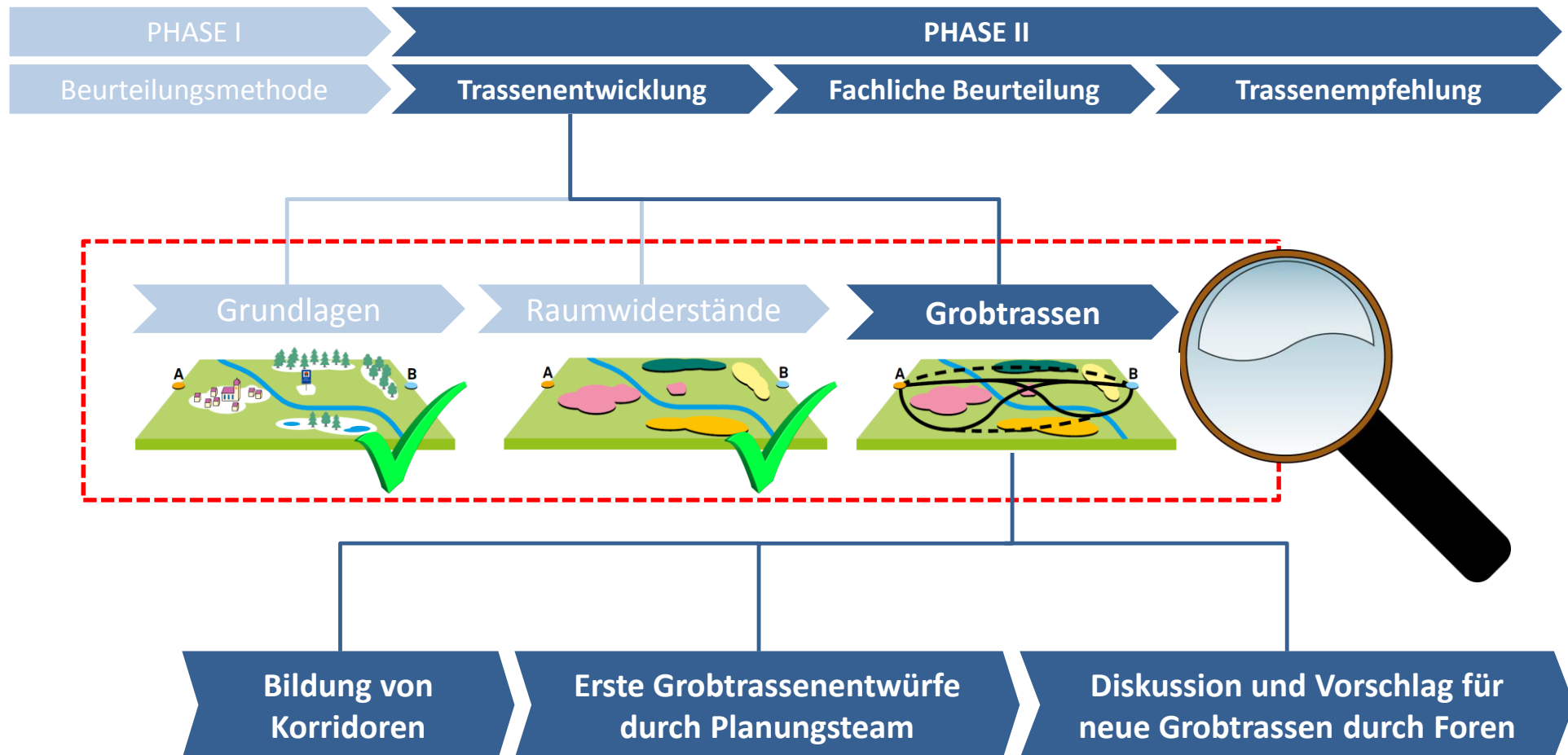


Für die verbliebenen Varianten wird eine vertiefte Planung durchgeführt und eine Bewertung mit Hilfe des vereinbarten Kriterienkatalogs durchgeführt. Am Ende steht die Trassenempfehlung und es verbleibt **eine** Trasse.



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

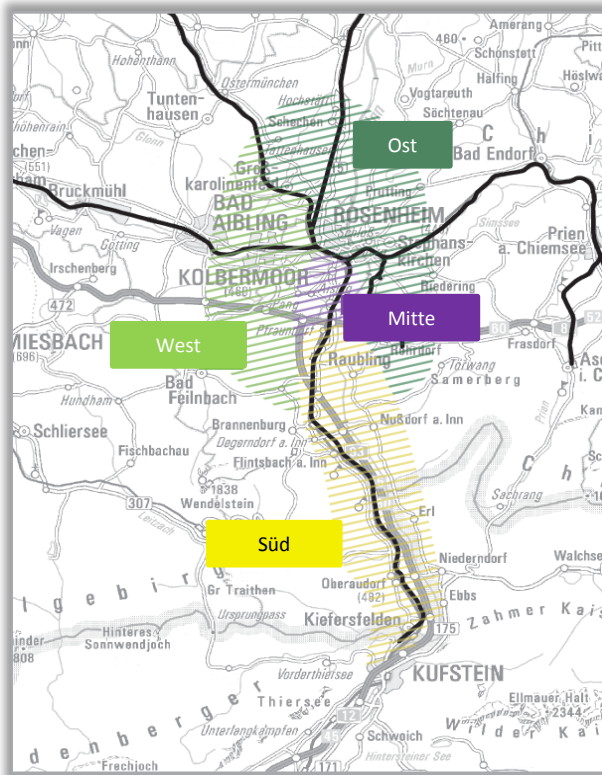
Planungsablauf; Wie entstehen die Grobtrassen?



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Ermittlung von Grobtrassen

Schematische Darstellung möglicher Korridorbereiche



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

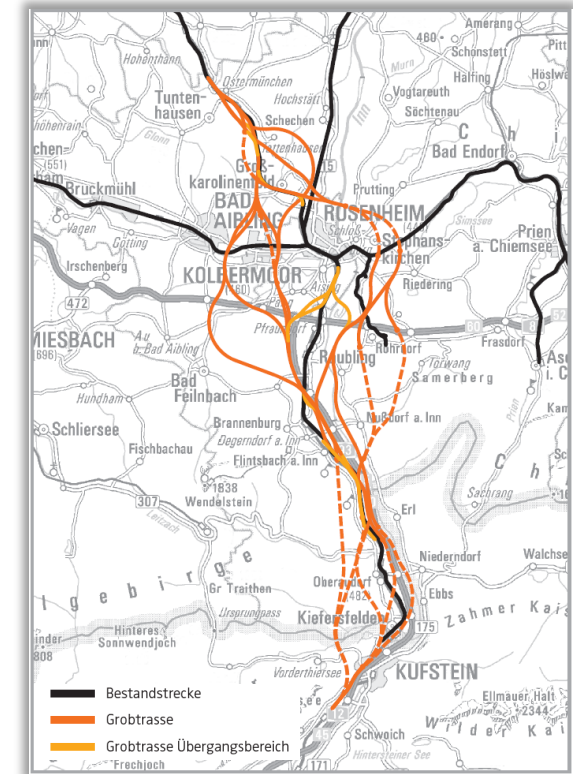
Raumwiderstände

+

Topografie

+

Trassierungsvorgaben



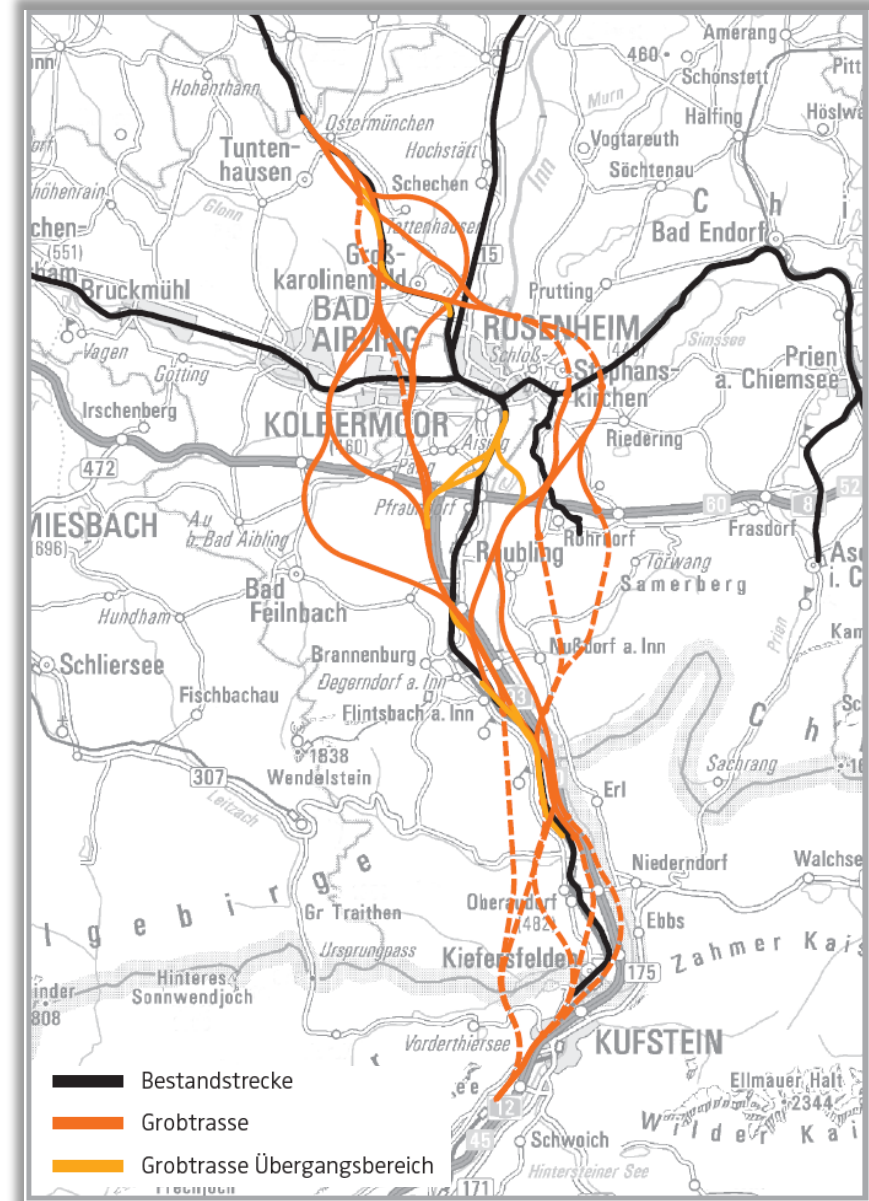
Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

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



Schematische Grobtrassenkarte

Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe – wie geht es jetzt weiter?

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

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

Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

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

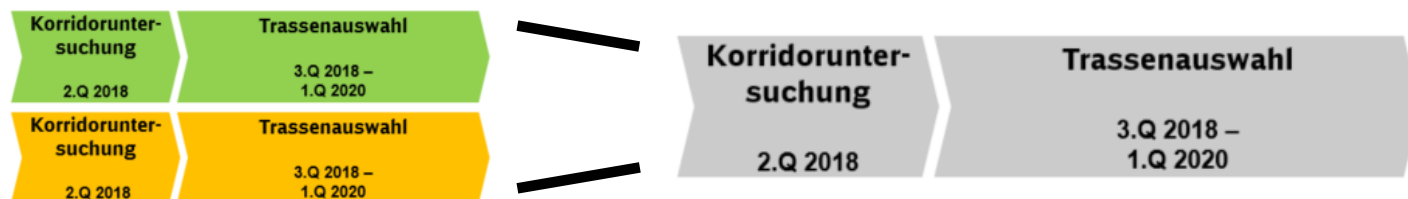
Grobtrassen diskutieren und reduzieren

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

Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Zeitlicher Ablauf und weitere Maßnahmen

- ❖ Beide Planungsräume gehen ab sofort zusammen die gleichen Planungsschritte.



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

Regionalforum

Tagesordnung 10. Sitzung

Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Präsentation der Grobtrassen und Korridore
 - Vorstellung
 - Weitere Schritte

Teil II

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassen und Korridore
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Regionalforum

Tagesordnung 10. Sitzung

Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Präsentation der Grobtrassen und Korridore
 - Vorstellung
 - Weitere Schritte

Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung des Regionalforums**
- ❖ Diskussion der Grobtrassen und Korridore
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Regionalforum

Tagesordnung 10. Sitzung

Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Präsentation der Grobtrassen und Korridore
 - Vorstellung
 - Weitere Schritte

Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung des Regionalforums
- ❖ **Diskussion der Grobtrassen und Korridore**
- ❖ Ausblick & nächste Termine

Regionalforum

Tagesordnung 10. Sitzung

Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Präsentation der Grobtrassen und Korridore
 - Vorstellung
 - Weitere Schritte

Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassen und Korridore
- ❖ **Ausblick & nächste Termine**

Ausblick

Diskussion der Grobtrassenentwürfe

- ❖ Klärung weiterer offener Fragen zu den Grobtrassenentwürfen in den jeweiligen Foren
- ❖ Planung der Termine und Vorgehensweise bis Ende des Jahres:
 - ❖ Festlegung der weiterführenden Arbeitsweise im Hinblick auf Rückmeldung bzw. der Einbringung von neuen Vorschlägen (im Forum bzw. auch zwischendurch)
- ❖ **11. Regionalforum:** 23. Juli 2018, voraussichtlich 14:15 Uhr bis 17:15 Uhr
- ❖ **12. Regionalforum:** 2. Oktober, voraussichtlich 15:00 Uhr bis 17:00 Uhr
- ❖ **13. Regionalforum:** 25. Oktober, voraussichtlich 14:00 bis 17:00 Uhr
- ❖ **14. Regionalforum:** 29. November, voraussichtlich 14:00 bis 17:00 Uhr
- ❖ **15. Regionalforum:** 24. Januar 2019, voraussichtlich 14:00 bis 17:00 Uhr

Ausblick

Infomärkte in den Gemeinden (1/3)

| | |
|-----------------------------------|---|
| 22. Juni 2018 16-20 Uhr | Kufstein Kulturquartier Kufstein, Theaterplatz 1, A-6330 Kufstein |
| 25. Juni 2018 16-20 Uhr | Kolbermoor Mareissaal, Rosenheimer Straße 8, 83059 Kolbermoor |
| 28. Juni 2018 16-20 Uhr | Brannenburg Wendelsteinhalle, Schloßstraße 2A, 83098 Brannenburg |
| 29. Juni 2018 16-20 Uhr | Stephanskirchen Saal im Gasthaus Antretter, Schömeringer Straße 19, 83071 Stephanskirchen |
| 04. Juli 2018 16-20 Uhr | Kiefersfelden Turnsaal der Grund- und Mittelschule, Dorfstraße 23-25, 83088 Kiefersfelden |

Ausblick

Infomärkte in den Gemeinden (2/3)

| | |
|-----------------------------------|---|
| 05. Juli 2018 16-20 Uhr | Neubeuern Beurer Halle, Schloßstraße 6, 83115 Neubeuern |
| 06. Juli 2018 16-20 Uhr | Rohrdorf Turner Hölzl, Bgm.-Hollinger-Platz 2, 83101 Rohrdorf |
| 09. Juli 2018 16-20 Uhr | Rosenheim KU'KO Rosenheim, Kufsteiner Str. 4, 83022 Rosenheim |
| 10. Juli 2018 16-20 Uhr | Raubling Gemeindehalle, Rosenheimer Straße 2, 83064 Raubling |
| 11. Juli 2018 16-20 Uhr | Tuntenhausen Turnhalle der Fritz-Schäffer-Schule, Niedergartenweg 7, 83104 Tuntenhausen |

Ausblick

Infomärkte in den Gemeinden (3/3)

| | |
|-----------------------------------|--|
| 12. Juli 2018 16-20 Uhr | Flintsbach am Inn Alte Post Fischbach, Kufsteiner Str. 84, 83126 Flintsbach am Inn |
| 17. Juli 2018 16-20 Uhr | Bad Aibling Kurhaus, Wilhelm-Leibl-Platz 1, 83043 Bad Aibling |
| 19. Juli 2018 16-20 Uhr | Oberaudorf Turnhalle Oberaudorf, Oberfeldweg 9, 83080 Oberaudorf |
| 20. Juli 2018 16-20 Uhr | Schechen Pfleger Theaterstadl, Lohen 15, 83135 Schechen |

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Geschäftsordnung für das erweiterte Regionalforum (Stand 17. Mai 2018)

1. Grundlagen:

Der Brenner-Nordzulauf als Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel ist Bestandteil des TEN-V Kernnetzes der EU. Er ist Teil des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors (Korridor 5), der von Helsinki über den Brenner nach Valletta auf Malta verläuft.

Auf Grundlage der Ministervereinbarung, die am 15. Juni 2012 zwischen den Verkehrsministern von Deutschland und Österreich in Rosenheim unterzeichnet worden ist, wurden die DB Netz AG sowie die ÖBB-Infrastruktur AG mit den Planungen des Brenner-Nordzulaufs (München - Rosenheim - Grenze D/A - Kundl/Radfeld) beauftragt. Ziel des dazu grenzüberschreitend durchzuführenden Planungsprozesses ist die Durchführung von Variantenuntersuchungen für die Streckenführung eines dritten und vierten Gleises. Diese Variantenuntersuchungen werden von einem Trassenauswahlverfahren begleitet, das mit einer Trassenempfehlung für die Streckenführung einer zweigleisigen Neubaustrecke endet.

Grundlage ist weiters der Bundesverkehrswegeplan 2030 Zitat:

„Maßnahmentitel: ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)
Beschreibung der Maßnahme*): 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A. *) Maßnahmeninhalte wurden für die neuen Vorhaben i.d.R. auf einer sehr frühen Planungsstufe entwickelt. Sie können sich im Laufe der Planung ändern.“

Die dazu notwendigen Planungen haben nach dem Willen beider Regierungen grenzüberschreitend so zu erfolgen, als ob es keine Staatsgrenze gäbe.

Es wurden dazu zwei Planungsräume definiert:

- **Gemeinsamer Planungsraum** (Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim – Grenze D/A – Schaftenau): Er beginnt im Norden mit der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“ zwischen der Bestandsstrecke und der geplanten Neubaustrecke und endet im Süden mit der schon im Trassenauswahlverfahren des anschließenden österreichischen Streckenabschnitts Schaftenau – Kundl/Radfeld im Jahr 2009 festgelegten Verknüpfungsstelle in Schaftenau.
- **Erweiterter Planungsraum** (Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim – Raum Rosenheim – Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“): Er beginnt im Norden mit der Verknüpfungsstelle zwischen der Bestandsstrecke und der geplanten Neubaustrecke nördlich von Rosenheim im Bereich Großkarolinenfeld/Tuntenhausen und endet im Süden mit der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“.

Die DB Netz AG sowie die ÖBB-Infrastruktur AG haben sich ursprünglich im gemeinsamen Planungsraum entschlossen, vor Beginn von Rechtsverfahren eine

Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung im Rahmen des Trassenauswahlprozesses durchzuführen.

In diesem Trassenauswahlprozess ist vorgesehen, die berührten Gemeinden und die Öffentlichkeit in ähnlicher Art wie schon beim Trassenauswahlverfahren im südlich anschließenden österreichischen Streckenabschnitt einzubeziehen, wobei unterschiedliche Stufen der Beteiligung vorgesehen werden:

- Information
- Konsultation (Einholung und Abgabe von Stellungnahmen)
- Kooperation/Mitwirkung

Diese Beteiligung wird durch eine repräsentative Vertretung in folgenden Gremien sichergestellt:

- Gemeindeforen
- Regionalforum
- Regionaler Projektbeirat

und wird vom Lenkungskreis (besetzt mit Vertretern des deutschen BMVI, des österreichischen BMVIT, der DB AG, der DB Netz AG, der ÖBB Infrastruktur AG, des Freistaates Bayern und des Landes Tirol), der auf Grund des Vertrags von Rosenheim eingesetzt wurde, begleitet und gesteuert.

Auf Basis der vorgesehenen abschnittswisen Entwicklung der Planungsräume zum Brenner-Nordzulauf hat sich im Zuge der ersten Korridorüberlegungen im gemeinsamen Planungsraum im Herbst 2016 herausgestellt, dass die Lage der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“ nicht eindeutig festgelegt werden kann, ohne für die nördliche Fortsetzung des Brenner-Nordzulaufs auch Planungen in gleichem Tiefgang anzustellen. Nach darauf folgenden heftigen Diskussionen in einigen der berührten Gemeinden fand am 6. März 2017 ein Gespräch zwischen den Bürgermeisterinnen des Landkreises Rosenheim, der kreisfreien Stadt Rosenheim, Abgeordneten, Vertretern von Bürgerinitiativen und dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt in Rosenheim statt.

Dabei wurde u.a. festgelegt, dass der Planungsdialog im Erweiterten Planungsraum einen Neustart erfährt und, über die bisherige Information und Konsultation hinaus, jetzt auch ein Dialogverfahren mit Gemeindeforen in gleicher Form wie es 2015 im Gemeinsamen Planungsraum begonnen wurde, eingerichtet wird.

Dazu ist auch das im Gemeinsamen Planungsraum eingerichtete Regionalforum um die Vertreter der im Erweiterten Planungsraum hinzugekommenen Gemeinden zu erweitern.

Rahmenbedingungen für die Gremien sind:

- Der Zeitrahmen für den Trassenentwicklungs- und -auswahlprozess bis voraussichtlich Jahresbeginn 2020 und die daraus sich ergebende Notwendigkeit und Häufigkeit der Zusammenkünfte
- Klare Regelungen der Zusammenarbeit
- Professionelle Vor- und Nachbereitung, insbesondere Visualisierung (Pläne, Präsentationen, schriftliche Unterlagen für den Teilnehmerkreis) und Protokollierung
- Informationsvermittlung durch die beauftragten Experten und Planer der beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Information über die Ergebnisse der Sitzungen des Lenkungskreises durch die Projektleitung DB-ÖBB
- Leitung und Protokollführung durch externe Moderatoren

2. Aufgaben:

Das Regionalforum (RF) beschäftigt sich aus der Sicht der vom Brenner-Nordzulauf in beiden Planungsräumen berührten Region von der Festlegung der Bewertungsmethode des Trassenauswahlverfahrens, über die Trassensuche und -entwicklung bis zur Trassenempfehlung, die dann Grundlage der Trassenauswahl sein wird, in gesamtheitlicher Betrachtungsweise.

Für das Regionalforum gelten alle drei unterschiedlichen Stufen der Beteiligung:

- Information
- Konsultation (Einholung und Abgabe von Stellungnahmen)
- Kooperation/Mitwirkung

Die Bearbeitung erfolgt in zwei Phasen:

- Phase I: Erarbeitung der Bewertungsmethode
- Phase II: Trassenentwicklung und -planung, fachliche Beurteilung und Trassenempfehlung

In beiden Planungsphasen haben die Mitglieder die Möglichkeit auf Grund ihrer örtlichen und regionalen Kenntnisse in Zusammenarbeit mit den Experten und Planern des Projektteams DB-ÖBB ihre Anliegen, Bedürfnisse und Vorschläge frühzeitig in das Projekt einzubringen und zu erörtern.

Für das RF ergeben sich beim Trassenauswahlverfahren in beiden Planungsräumen neben dem Informationsaustausch folgende Aufgaben:

- Phase I
 - Vereinbarung der Geschäftsordnung
 - Konsultation zur Bewertungsmethode des Trassenauswahlverfahrens, das von der Expertengruppe ETW entwickelt wird
 - Mitwirkung bei der Formulierung der Anliegen und Bedürfnisse von Mensch und Natur und bei der Erarbeitung der entsprechenden Kriterien und Indikatoren, die im Trassenauswahlverfahren herangezogen werden sollen
 - Entgegennahme von Vorschlägen aus den Gemeindeforen
- Phase II
 - Kooperation/Mitwirkung bei der Erarbeitung der Trassenempfehlungen des Streckenplaners
 - Vorschlagsrecht für alternative Trassenempfehlungen
 - Entgegennahme von Vorschlägen aus den Gemeindeforen
 - Fallweise Ausarbeitung von Empfehlungen im Laufe des Trassenauswahlverfahrens
 - Mitwirkung bei der Erarbeitung der Trassenempfehlung am Ende des Trassenauswahlverfahrens

3. Zusammensetzung des Regionalforums:

Das Regionalforum setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- Maximal 3 Bürgermeister aus dem Gemeindeforum Süd 1
- Maximal 4 Bürgermeister aus dem Gemeindeforum Süd 2
- Maximal 3 Bürgermeister aus dem Gemeindeforum Nord 1
- Maximal 3 Bürgermeister aus dem Gemeindeforum Nord 2
- Maximal 5 Bürgermeister aus den zum Landkreis Rosenheim gehörenden Gemeinden des Gemeindeforums Rosenheim Süd und zusätzlich die Oberbürgermeisterin der kreisfreien Stadt Rosenheim
- Maximal 6 Bürgermeister aus den Gemeinden des Gemeindeforums Rosenheim Nord

- 1 Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung
- 1 Vertreter des Landratsamtes Rosenheim
- 1 Vertreter der Bezirkshauptmannschaft Kufstein
- 1 Vertreter der Industrie- und Handelskammer IHK
- 1 Vertreter der Wirtschaftskammer Tirol
- 1 Vertreter der Arbeiterkammer Tirol
- 1 Vertreter der Landeslandwirtschaftskammer Tirol
- 1 Vertreter des Bayerischen Bauernverbands Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim
- 1 Vertreter des BUND Naturschutz in Bayern e.V. Kreisgruppe Rosenheim
- 1 Vertreter der Landesumweltanwaltschaft Tirol
- 1 Vertreter der Inntalgemeinschaft e.V.
- 1 Vertreter von ProBahn e.V.
- Projektleitung DB-ÖBB

Als Beobachter

- 1 Vertreter der Regierung von Oberbayern

Zur zeitlichen Entlastung der Mitglieder des Regionalforums, die zudem auch Mitglieder eines Gemeindeforums sind, wird im Zuge der Erweiterung des Regionalforums auf beide Planungsräume Folgendes festgelegt:

Die Moderatoren für den Gemeinsamen Planungsraum und den Erweiterten Planungsraum stimmen sich untereinander und mit der Projektleitung DB-ÖBB darüber ab, ob alle Mitglieder des Gemeindeforums während der gesamten Sitzung anwesend sein müssen. Für den Fall, dass im Regionalforum Inhalte wiederholt werden, die bereits in den vorher stattgefundenen Gemeindeforen vorgestellt, diskutiert und verarbeitet wurden, wird die Sitzung von der Moderation auf zwei Teile aufgeteilt:

- Teil 1: Inhalte, die bereits in den Gemeindeforen vorgestellt, diskutiert und verarbeitet wurden (regionale Vertreter).
- Teil 2: übergreifende regionale Diskussion dieser Inhalte (regionale Vertreter & Bürgermeister).

In der Einladung durch die Moderation wird auf die Sitzungsteilung hingewiesen.

4. Einladung, Leitung und Protokollierung:

Die Einladung der Mitglieder zu den Sitzungen des RF erfolgt dem Projektfortschritt entsprechend durch die Projektleitung DB-ÖBB. Der jeweiligen Einladung, die nach vorhergehender Terminvorankündigung mindestens 2 Wochen vor der Sitzung auf elektronischem Weg versandt wird, ist die Tagesordnung angeschlossen.

Die Sitzungen werden von Moderatoren geleitet und protokolliert. Das Protokoll wird jedem Mitglied des RF innerhalb einer angemessenen Frist zugesandt.

Innerhalb von 21 Tagen ab elektronischem Versand des Protokolls können alle Mitglieder des Regionalforums bezüglich Richtigkeit und Vollständigkeit schriftliche Stellungnahmen an den Moderator senden, die in der nächstfolgenden Sitzung behandelt werden.

5. Moderation, Prozessbegleitung und schriftliche Dokumentation:

Der gesamte Arbeitsprozess des RF wird durch die von der Projektleitung DB-ÖBB eigens für diese Aufgabe für den gemeinsamen und den erweiterten Planungsraum

bestellten externen Moderatoren geleitet. Die Moderatoren nehmen folgende Aufgaben wahr:

- Steuerung des Kommunikationsprozesses (Steuerungshoheit) aus der Rolle eines neutralen/allparteilichen Mittlers
- Einfordern von Ziel- und Zeitklarheit
- Leitung und Protokollierung der Sitzungen
- vollumfängliche Entgegennahme der Anliegen und Bedürfnisse von Mensch und Natur sowie von Stellungnahmen
- Bericht über Ergebnisse der Arbeit der Gemeindeforen, Entgegennahme und Vorstellung von Vorschlägen der Gemeindeforen
- Sammeln von Stellungnahmen zum Protokoll
- schriftliche Dokumentation
Um den Arbeitsprozess, Anfragen, Wünsche, Ergebnisse und Zusagen festzuhalten, aber auch um den hohen Stellenwert dieser Bürgerbeteiligung hervorzuheben, wird vom Moderator eine schriftliche Dokumentation geführt, die den Beteiligten in den Gremien und allen Interessierten zugänglich ist.
- Erstellung von Vorschlägen zur Regelung etwaiger Konflikte

6. Mitwirkung des Regionalforums beim Planungsprozess in Phase II:

Mitglieder des RF haben die Möglichkeit, in der Phase II konkrete Vorschläge in den Planungsprozess einzubringen.

Für aufwendig zu prüfende Vorschläge wie z.B. alternative Trassenvorschläge wird folgende Vorgangsweise seitens der Projektleitung DB-ÖBB zugesagt:

Schritt 1

Vorschläge können bis zu einem vordefinierten Stichtag durch ein Mitglied des Regionalforums schriftlich der Projektleitung DB-ÖBB übermittelt werden.

Die Projektleitung DB-ÖBB mit ihren Experten und Planern (in weiterer Folge Projektteam genannt) führt daraufhin eine Vorprüfung durch:

- Wenn das Projektteam DB-ÖBB einer vertiefenden Bearbeitung des Vorschlages zustimmt, wird der nachfolgende Schritt 2 durchgeführt.
- Lehnt das Projektteam DB-ÖBB eine vertiefende Bearbeitung des Vorschlages ab, wird dies schriftlich begründet und in der nachfolgenden Sitzung darüber berichtet. Das RF entscheidet dann, ob es der Ablehnung durch das Projektteam folgt oder - entgegen dem Vorschlag des Projektteams - dennoch eine vertiefende Prüfung vornehmen lässt. Der Ablehnungsvorschlag des Projektteams mit Begründung sowie die anschließende Entscheidung des RF darüber werden im Sitzungsprotokoll des RF festgehalten.

Schritt 2

Der Vorschlag wird zunächst auf Einhaltung der Planungsanforderungen überprüft und sofern diese erfüllbar sind, anschließend planlich dargestellt. Die planliche Darstellung wird im Regionalforum präsentiert, wobei hier darauf hingewiesen wird, dass die planliche Darstellung noch keine Zusage für die Umsetzung dieses Vorschlags darstellt, dass jedoch dieser Vorschlag dem weiteren Bewertungs- und Auswahlprozess zugeführt wird.

Dieser Bewertungs- und Auswahlprozess erfolgt dann, entsprechend der in Phase I vorweg gemeinsam erarbeiteten und beschlossenen Bewertungsmethode.

7. Kommunikation mit den Medien

Die Kommunikation der Arbeit des Regionalforums nach außen und mit den Medien erfolgt durch das Projektteam DB-ÖBB zusammen mit den Moderatoren und in Abstimmung mit dem Regionalforum.

8. Beendigung der Arbeit im Regionalforum:

Die Tätigkeit des Regionalforums endet nach Erarbeitung der Trassenempfehlung mit der Bekanntgabe der Vorschlagstrasse durch das Projektteam DB - ÖBB. Eine frühere Auflösung bzw. Verlängerung der Aktivitäten kann gemeinsam vereinbart werden.

9. Historie dieser Geschäftsordnung

Ein 1. Vorschlag dieser Geschäftsordnung wurde vom Projektteam DB-ÖBB bei der konstituierenden Sitzung am 9.11.2015 in Kufstein vorgestellt und dort diskutiert.

Die dabei vereinbarten Änderungen wurden in der endgültigen Fassung für den GPR eingearbeitet.

Aufgrund der Ausweitung des Beteiligungsprozesses auf den Erweiterten Planungsraum wurde die am 9.11.2015 beschlossene Geschäftsordnung des Regionalforums angepaßt, in der Sitzung am 17.5.2018 vorgestellt und diskutiert.

Die dabei vereinbarten Änderungen wurden in der endgültigen Fassung der Geschäftsordnung des Regionalforums für beide Planungsräume eingearbeitet.

Diese wurde im Zuge der Sitzung am 17.5.2018 endgültig vereinbart.

Anlage: Teilnehmerkreis des Regionalforums, Stand 17. Mai 2018

Teilnehmerkreis des Regionalforums, Stand 17. Mai 2018

| Titel | Vorname | Name | Funktion |
|---------------|-----------|---------------------|--|
| | Georg | Aicher-Hechenberger | Bürgermeister Erl |
| | Rainer | Auer | Bürgermeister Stephanskirchen |
| | Gabriele | Bauer | Oberbürgermeisterin Rosenheim |
| Dr. | Elmar | Berkthold | Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung |
| | Wolfgang | Berthaler | Landrat Rosenheim |
| | Georg | Dudek | Vertreter INNTAL Gemeinschaft e.V. |
| | Andreas | Ehrenstrasser | Bürgermeister Langkampfen |
| | Bernd | Fessler | Bürgermeister Großkarolinenfeld |
| | Hajo | Gruber | Bürgermeister Kiefersfelden |
| | Josef | Häusler | Bürgermeister Riedering |
| | Hans | Holzmeier | Bürgermeister Schechen |
| | Georg | Huber | Bürgermeister Samerberg |
| | Matthias | Jokisch | Bürgermeister Brannenburg |
| | Olaf | Kalsperger | Bürgermeister Raubling |
| | Peter | Kasperczyk | BUND Kreisgruppe Rosenheim |
| | Peter | Kloo | Bürgermeister Kolbermoor |
| Dr. | Matthias | Kraus | Regierung von Oberbayern |
| | Martin | Krumschnabel | Bürgermeister Kufstein |
| | Josef | Lanzinger | Landwirtschaftskammer Tirol, Bezirksstelle Kufstein |
| | Stefan | Lederwascher | Bürgermeister Flintsbach |
| | Rudolf | Leitmannstetter | Bürgermeister Vogtareuth |
| | Hans | Loy | Bürgermeister Prutting |
| | Hans | Nowak | Bürgermeister Neubeuern |
| | Sepp | Oberauer | Bürgermeister Nußdorf |
| HR Dr. iur | Christoph | Platzgummer | Bezirkshauptmann Kufstein |
| | Günther | Polz | ProBahn Kreisgruppe Rosenheim |
| | Christian | Praxl | Bürgermeister Rohrdorf |
| | Josef | Ritzer | Bürgermeister Ebbs |
| | Christian | Ritzer | Bürgermeister Niederndorf |
| | Florian | Salzburger | Arbeiterkammer Tirol |
| | Patrick | Schönauer | Wirtschaftskammer Tirol |
| | Felix | Schwaller | Bürgermeister Bad Aibling |
| | Josef | Steingraber | Bayerischer Bauernverband Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim |
| | Walter | Tschon | Vertreter Landesumweltanwalt Tirol |
| | Anton | Wallner | Bürgermeister Bad Feilnbach |
| | Georg | Weigl | Bürgermeister Tuntenhausen |
| | Gerhard | Wieland | IHK Schienenverkehr, Bergbahnen, ÖPNV Referat Verkehr und Logistik |
| | Hubert | Wildgruber | Bürgermeister Oberaudorf |