



## **Gemeinde Riedering**

### **Kernforderungen zur parlamentarischen Befassung über den Trassenneubau des Brenner-Nordzulaufs**

Die Gemeinde Riedering wird durch die von den Planern der DB ermittelte Vorzugstrasse überproportional beeinträchtigt. Neben der Trennung der beiden größten Ortsteile durch den Verlauf zwischen Niedermoosen und Riedering wird durch jahrelange Bauarbeiten auch die Natur, das Landschaftsbild, das soziale Miteinander und die örtliche Infrastruktur über das vertretbare Maß hinaus in Mitleidenschaft gezogen. Für die Beratung im Deutschen Bundestag stellt die Gemeinde Riedering folgende Kernforderungen:

#### **1. Ausbau der Bestandsstrecke**

Die Gemeinde Riedering fordert den sofortigen Ausbau der Bestandsstrecke zwischen München und Grenze Kiefersfelden/Kufstein nach Neubaustandard mit entsprechendem Lärmschutz. Wie unabhängige Untersuchungen gezeigt haben, sind die erforderlichen Kapazitäten auf der Bestandsstrecke vorhanden, wenn diese entsprechend modernisiert wird. Ein Trassen-Neubau ist deshalb nicht notwendig. Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit, die Flächenversiegelung und zahlreicher Betroffenen ist es in heutigen Zeiten weder nachvollziehbar noch vertretbar den Ausbau des Bestandes überhaupt nicht – wie vorliegend geschehen – mit in die Planungen einzubeziehen.

#### **2. Durchgängiger Tunnel**

Für den Fall, dass die Planungen für eine Neubautrasse fortgeführt werden, fordert die Gemeinde Riedering hilfsweise die Neubautrasse auf dem Gebiet der Gemeinde Riedering ausschließlich unterirdisch auszuführen. Notwendige gesetzliche Vorgaben (Tunnellänge > 20 km) und notwendige Verbesserungen hinsichtlich betriebstechnischer Nachteile sind bei den entsprechenden Stellen zu veranlassen.

#### **3. Trassenvariante „Orange“**

Hilfsweise fordert die Gemeinde Riedering die Inn-Unterquerung nördlich von Rosenheim. Als Beispiel für einen Vorschlag für die technische Umsetzbarkeit wird auf den Trassenvorschlag „Orange“ verwiesen (Anlage 1). Mitbetrachtet werden sollen aber auch weitere Alternativen, um die wirtschaftlichste, technisch umsetzbare Variante mit Inn-Unterquerung zu ermitteln.

Begründung:

Der Landkreis Rosenheim und die Gemeinde Riedering in besonderem Maße sind eine beliebte Urlaubs- und Naherholungsregion mit nachhaltigem Tourismus und kleingliedriger, ausschließlich bäuerlicher Landwirtschaft.

Die Auswirkungen der oberirdischen Innquerung (Zerstörung der Naherholungsgebiete, Flächenvernichtung von landwirtschaftlichen Nutzgrund, Zerschneidung des Landschaftsbildes, usw. betreffen die Gemeinde Riedering sowohl direkt als auch als Nachbargemeinde durch steigenden Flächendruck für Landwirte und erheblicher Abwertung der Gemeinde als Urlaubs- und Naherholungsregion.

Durch den Trassenvorschlag „Orange“ können durch die Zusammenlegung von Baustelleneinrichtungsflächen zudem wertvolle, landwirtschaftliche Flächen in der Gemeinde Riedering und den weiteren Gemeinden geschont werden.

#### **4. Bei Umsetzung der Variante „Cyan optimiert“**

Sollte an der Umsetzung der Trassenvariante „Cyan optimiert“ festgehalten werden, fordert die Gemeinde Riedering hilfsweise die bisher für die Gemeinde Riedering im Planungsdialog im Rahmen der Vorplanungsphase erreichten Verbesserungen im Vergleich zu den früheren Planungszwischenschritten beizubehalten. Diese sind im Wesentlichen:

- a. Verschiebung der oberirdisch geplanten Überholgleise und des Überholbahnhofs in den Bereich südlich der Gemeindeverbindungsstraße von Gögging nach Holzen
- b. Unterquerung der Sims
- c. Verlängerung des Innleitentunnels mindestens bis auf Höhe des Ortsteil Holzen
- d. Vermeidung eines Einschnittes beim Ortsteil Untermoosen
- e. Maximierung des Anteils an Vortrieb mit Tunnelbohrmaschinen
- f. Bündelung von Infrastruktureinrichtungen (Kreisstraße RO5 und Neubautrasse)
- g. Minimierung der Länge des Überholbahnhofs
- h. Überführung der Aichach über die Neubautrasse

#### **5. Verlagerung und Optimierung der Baustelleneinrichtungsflächen**

Die Gemeinde Riedering lehnt den beabsichtigten Zwischenangriff im Grenzgebiet der Gemeinden Riedering und Stephanskirchen mit dem damit verbundenen Flächenverbrauch und den völlig unnötigen Mehrkosten für die zusätzliche Einrichtung einer Baustelleneinrichtung ab.

Im Bereich des Portals des Sattelbergtunnels zwischen Lauterbach und Holzen sind Baustelleneinrichtungsflächen notwendig. Diese haben eine optimale Anbindung an bestehende Infrastruktur (u.a. BAB München-Salzburg). Durch weitere Optimierung dieser dann vorhandenen Flächen und des Bauablaufs durch z.B. durchgängigen Tunnelvortrieb per Tunnelbohrmaschine oder im bergmännischen Vortrieb vom Portal Holzen nach Norden sind die derzeit zusätzlich geplanten BE-Flächen nach nur weiteren ca. drei bis fünf Kilometern zwischen Riedering (OT Untermoosen, OT Ried) und Stephanskirchen (OT Eitzing) nicht nötig. Als flächenschonende Maßnahme wird daher der Verzicht auf diese weiteren BE-Flächen gefordert.

Es ist letztendlich weitaus sinnvoller, bereits versiegelte Flächen ggf. noch zu erweitern, als Eingriffe in die bisher unberührte Landschaft vorzunehmen. Sofern daher die nördlich und südlich gelegenen Baustelleneinrichtung auf Grund ihrer Funktion sowieso errichtet werden, mögen diese Stellen ausgebaut werden und nicht eine weitere Baustelleneinrichtung auf dem Gemeindegebiet.

#### **6. Forderung einer klaren Absage eines zukünftigen Abzweigs nach Salzburg**

Durch die zuständigen Planer bzw. Projektverantwortlichen der DB Netz AG wird die klare Absage der Anbindung der Neubaustrecke an das Bestandsgleis München – Salzburg vermieden.

Die Anbindung sei derzeit nicht Gegenstand des Planungsauftrags.

Daher ergeht hiermit die Forderung, dass es bei einer Realisierung einer Neubautrasse auf Riederinger Gemeindegebiet aufgrund der dann überproportionalen Belastung für Mensch und Natur in diesem Bereich keine weiteren Gleisanlagen für einen Abzweig und eine Anbindung an das Gleis von München nach Salzburg geben darf.

# Vorschlag zur bergmännischen Innunterquerung nördlich von Rosenheim

**Aufgrund der anhaltenden Forderung der Region, eine Reduzierung der Betroffenheiten im Raum nördlich von Rosenheim durch eine Unterquerung des Inns zu erreichen, wird mit diesem Konzept den Planern der DB-Netz AG ein Vorschlag unterbreitet, der auch bei den entsprechenden Kernforderungen gegebenenfalls als Anlage für eine mögliche Umsetzbarkeit übernommen werden soll.**

## 1. Beschreibung Trassenverlauf:

Die überplante Trassenführung setzt auf der im Dialogforum vom 25.10.2023 vorgestellten Variantenentscheidung für die Trasse „Cyan opt“ auf und stellt sowohl den Anschluss am südlichen Ende im Bereich des geplanten Portals in Holzen als auch den Anschluss an die geplante Trasse „Limone“ an der Landkreisgrenze zwischen Ebersberg und Rosenheim dar. Aufgrund der annähernd gleichen Streckenführung des Tunnels „Ringelfeld“ wird dieser Abschnitt hier nicht beschrieben und die Trassierung beginnt mit km 0,00 in der Mitte des Inns auf einer Höhenlage von ca. 416,00 m (~ 25 m unter Niveau WSP), **Fahrtrichtung von Süd nach Nord:**

- Beginnend ab Holzen (Gemeinde Riedering) verbleibt die NBS wie geplant im bergmännisch hergestellten Tunnel bis ca. Wieden (Gemeinde Schechen). Im Bereich der die beiden neu erstellten Portale werden die Baustellen für die TBM eingerichtet. Es findet somit ein Vortrieb ausgehend von zwei Startschächten statt. Im Bereich von Ried an der Gemeindegrenze Riedering / Stephanskirchen wird ein Zielschacht erstellt, der nach Abschluss der Arbeiten zum Rettungsschacht umgebaut werden kann.
- In Troglage unterfährt die NBS die B 15 und die Bestandsstrecke Rosenheim – Mühldorf. In dem hier unterbreiteten Vorschlag kann durch die tiefere Trassenlage diese Bestandsstrecke auf der derzeitigen Höhenlage verbleiben.
- Im weiteren Verlauf steigt die Gradienten im Einschnitt liegend mit einer Neigung von ca. 6,7 ‰ an und überfährt die Rott.
- Um die ökologisch sensiblen Gebiete im Rotter Forst möglichst wenig zu beeinträchtigen führt die NBS im Bereich von km 7,00 bis km 11,00 durch einen untertunnelten Streckenabschnitt. Dieser Tunnelabschnitt kann in Abstimmung mit den betrieblichen Anlagen nach Norden noch erweitert werden. Auch am Südportal ist geringfügig eine weitere Tunnelverlängerung denkbar. Durch geeignete Schutzmaßnahmen (z.B. Einhausung) kann im Bereich der Überquerung der Rott entsprechender Emissionsschutz hergestellt werden.
- Die folgenden FFH Gebiete, der Bachlauf „Kitzelroth“, der „Pankrazgraben“ und weitere Feuchtgebiete werden somit unterfahren.
- Ca. bei km 11,00 tritt die NBS wieder an die Oberfläche und bietet im Folgenden über mehr als 2,00 km geraden, ebenen Trassenverlauf genügend Raum für die Verknüpfung mit dem Bestand und die betrieblich erforderlichen Einrichtungen (z.B. Überleitstellen, und Überholgleise).

- Die Bestandsstrecke Salzburg – München wird über einen neuen 2 km langen, neu erstellten Zulauf mit der NBS verknüpft. Durch die Tieflage der NBS im Kreuzungsbereich können die Zulaufstrecken zur Verknüpfungsstelle an der Oberfläche im Einschnitt erfolgen.
- **Der Bahnhof Ostermünchen kann an der derzeitigen Stelle im Istzustand verbleiben.** In Abstimmung mit der Gemeinde Ostermünchen kann jedoch auch am nördlichen Ortsrand im Bereich der VKN ein neuer Bahnhof neu situiert werden. Hierzu können ggfs. die Radien der NBS auch so verändert werden, dass der neue Bahnhof nahezu am Ortsrand entsteht.
- Im Bereich der Landkreisgrenze schließt der Trassenvorschlag an den geplanten Verlauf der Variante „Limone“ an.

## 2. Vorteile dieses Vorschlags:

- **erhöhter Tunnelanteil bedeutet drastische Reduzierung der Betroffenheit:**
  - Durch die Untertunnelung des Inns entfällt das Portal im Bereich Innleiten. Das angrenzende FFH-Gebiet (ökologisch höchst sensibel) wird nicht mehr tangiert.
  - Stephanskirchen hat mit Ausnahme des Zielschachtes an der Gemeindegrenze Stephanskirchen / Riedering eine deutlich geringere Betroffenheit.
  - Rosenheim hat keinen oberirdischen Streckenanteil mehr und ist somit vom Trassenverlauf nicht mehr betroffen.
  - Der oberirdische Streckenanteil in Schechen reduziert sich auf ca. 3,47 km (+ 2,25 km im Tunnel) gegenüber 4,40 km gem. aktueller Planung. **Aber: Vermeidung von Betroffenheit in den einwohnerstarken Ortsteilen:** Pfaffenhofen, Deutelhausen, Mintsberg oder Pürstling. Der Trassenverlauf liegt zudem ausschließlich im Einschnitt.
  - Der oberirdische Streckenanteil in Großkarolinenfeld reduziert sich von 3,40 km gem. aktueller Planung auf ca. 350 m. **Kaum Betroffenheit in Großkarolinenfeld und Tattenhausen.**
  - Der oberirdische Streckenanteil der NBS im Gemeindebereich von Ostermünchen reduziert sich von 5,73 km gem. aktueller Planung auf ca. 2,30 km. **Zudem deutliche Verbesserung aufgrund der Topographie und Abrücken vom Hauptort Ostermünchen.** Auch bei der erforderlichen Zulaufstrecke (bei Verbleib des Bahnhofes kann diese auch eingleisig (?) erfolgen) mit einer Länge von 2,00 km kommt es dennoch zu einer deutlichen Reduzierung der Betroffenheit.
  - Der gemeindefreie Bereich „Rotter Forst“ ist komplett untertunnelt.
  - Durch den vorgeschlagenen Trassenverlauf wird **der Flächenverbrauch auf das Minimum reduziert.** Siehe entsprechende Maßgaben aus der Raumordnung.
- **Technik:**
  - Die schwierige Gründung der Großbrücke aufgrund der vorhandenen Geologie wird mit diesem Vorschlag umgangen. (> Vgl. BW 7.2 der Westtangente RO (26'Mio € Auftrag > derzeit 46'Mio € Abrechnung >> ~ 55-60 Mio € **Schlussrechnungssumme + Bauzeitverlängerung von 4 Jahren!**)
  - Die Portallage bei Wieden verfügt über geeignete Voraussetzungen für die Baustelleneinrichtung (Gleisanschluss, eben, Anschluss an Bundesstraße, ...) aufgrund

der wegfallenden Dauerbaustelle für das Brücken-Dammbauwerk entsteht hiermit auch keine bloße Verschiebung der Erforderlichkeiten.

- Der Rettungsplatz direkt am Portal in Wieden hat die optimale Anbindung, Rettungswege ohne zusätzliche Maßnahmen wie z.B. Erschließungen sind bereits vorhanden.
- Die Planungsparameter dieses Vorschlags liegen alle im optimalen Bereich.

➤ **Raumplanung:**

**Aus der Raumplanung ergeben sich durch diesen Vorschlag nahezu ausschließlich positive Aspekte:**

- Zerschneidung des Landschaftsbildes wird minimiert
- Verbindungen zwischen Siedlungsräumen bleiben erhalten (z.B. Pfaffenhofen > Langenpfunzen)
- Sicht bei Zufahrt von Norden nach Rosenheim bleibt unbeeinträchtigt
- Hochwertige Naherholungsgebiete Innleiten und Innufer Ost und West bleiben erhalten
- Weniger hochwertige, landwirtschaftliche Nutzflächen werden verbraucht.
- Bahnhof Ostermünchen bleibt wo er ist.
- usw.

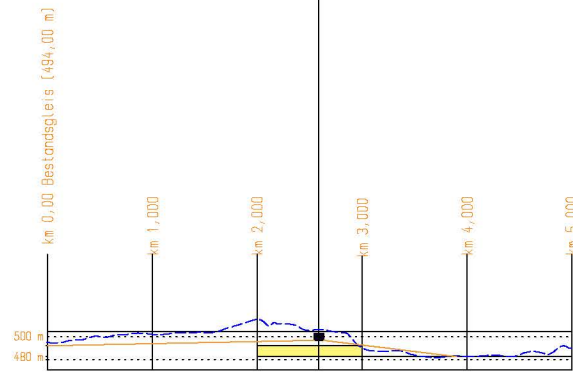
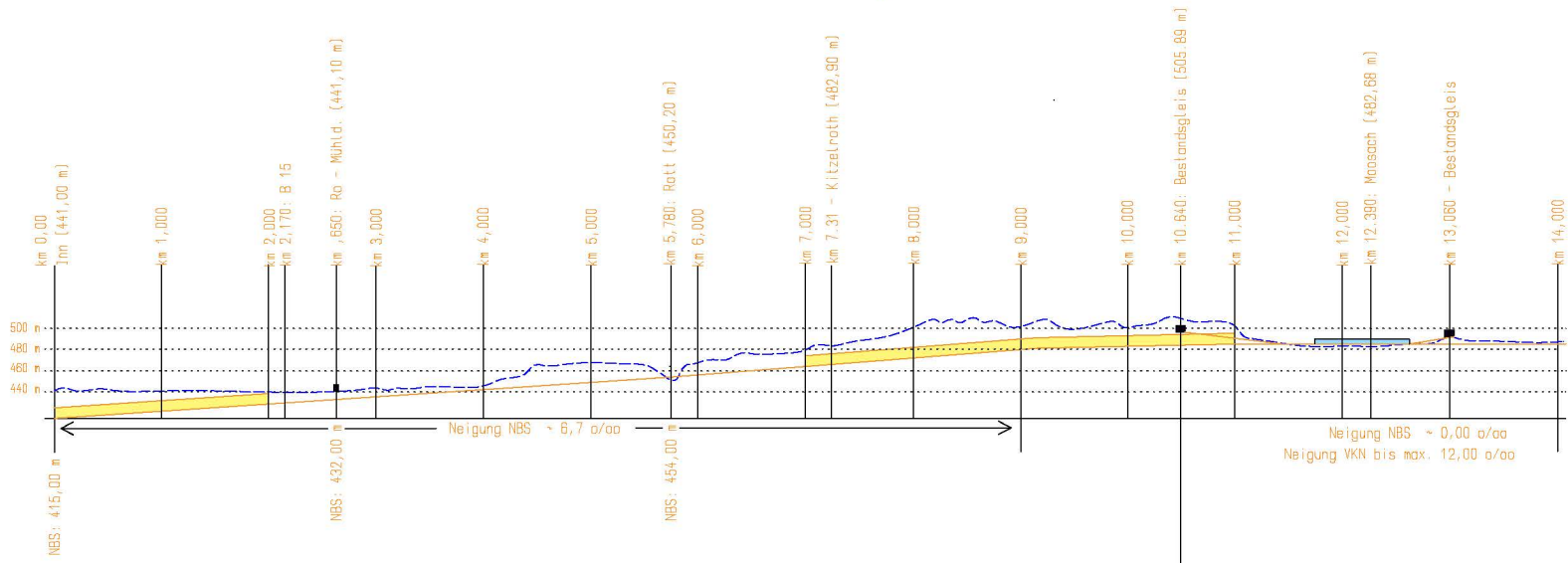
➤ **Kosten:**

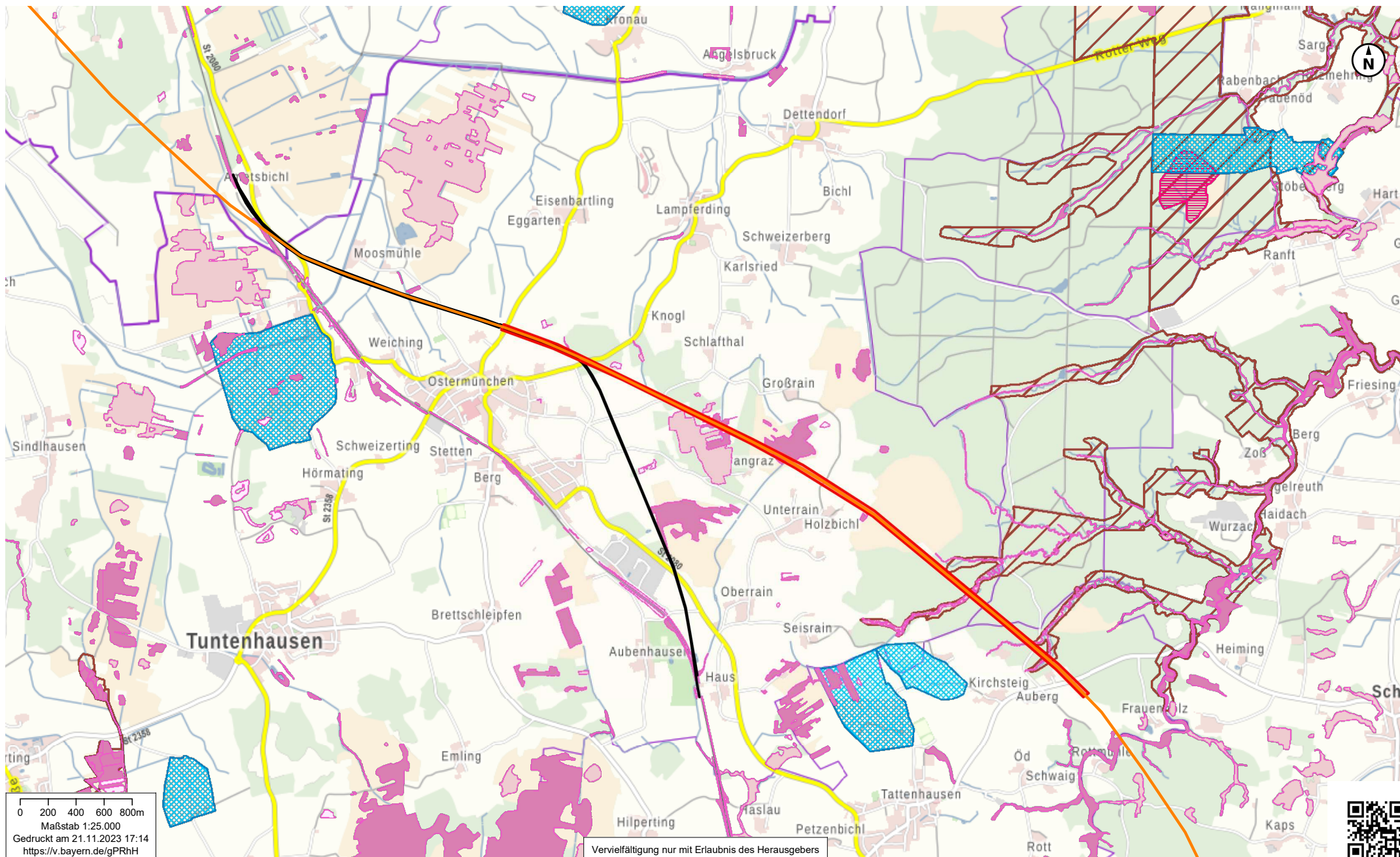
- durch die deutlich günstigere, weil einfachere Baustelleneinrichtung können mit diesem Vorschlag erheblich Kosten gespart werden.
- Durch den hohen Tunnelanteil werden im weiteren Verlauf deutlich weniger Ingenieurbauwerke erforderlich.
- Die Tunnelmehrlänge für die Unterquerung des Inns kann nicht teurer sein als 4 km Hochbrücke auf schwierigster Geologie und Umbau des Bahnhofes in Ostermünchen.
- Erschließungsmaßnahmen für Rettungsplatz bzw. Baustelle Innleiten entfallen komplett.

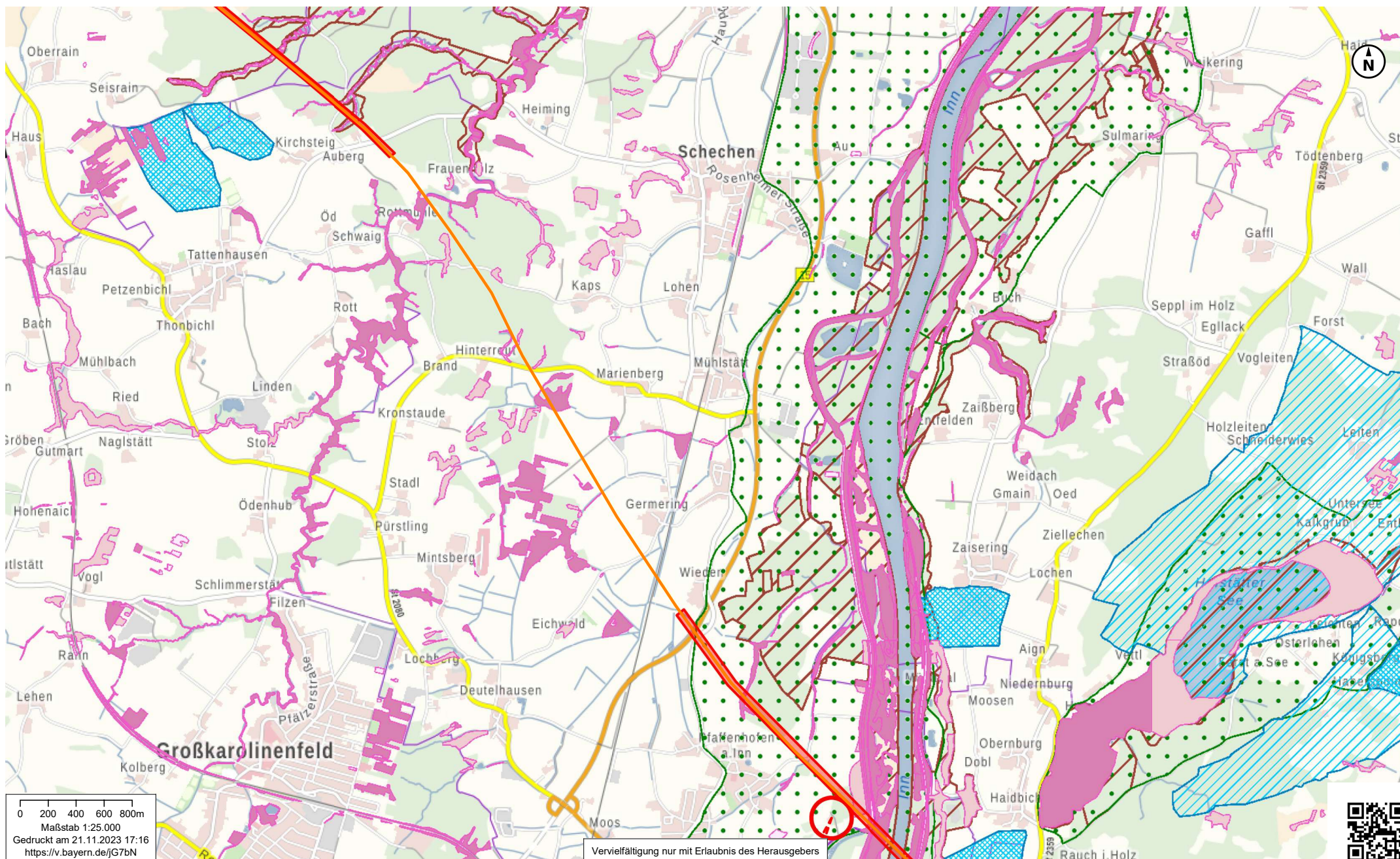
➤ **Sonstiges:**

- Als zusätzliche Möglichkeit wäre ein Bahnhalt „Rosenheim Nord – Schechen“ in Tieflage möglich, ideale Anbindung an Nahverkehr über Mühldorfer Gleis vorhanden. Dieser Bahnhalt könnte zudem als Überholgleis vor dem Portal genutzt werden.

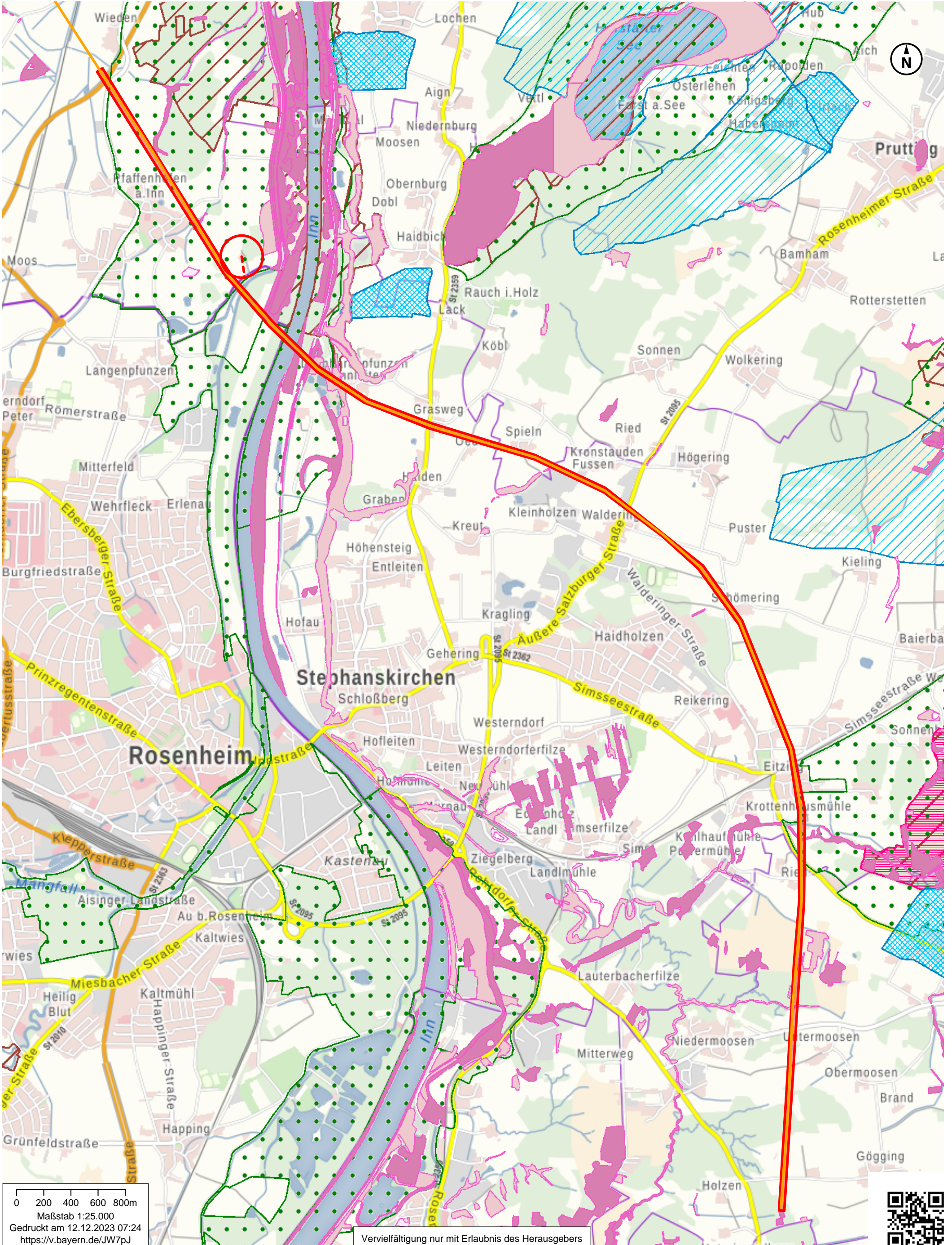
# Gradientenverlauf Orange











0 200 400 600 800m  
 Maßstab 1:25.000  
 Gedruckt am 12.12.2023 07:24  
<https://v.bayern.de/JW7pJ>

Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers

