

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

---

Thema:	<b>12. Sitzung des Regionalforums</b>
Datum und Uhrzeit:	08. Oktober 2018, Teil I: 14:00 - 16:00 Uhr (regionale Vertreter) Teil II: 16:00 - 17:30 Uhr (alle Mitglieder)
Ort:	Parkhotel Crombach, Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Elmar Berktold (Amt der Tiroler Landesregierung) Georg Dudek (INN TAL Gemeinschaft e.V.) Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld) Josef Häusler (Bürgermeister Riedering) Daniel Hoheneder (Kreisheimatpfleger Landkreis Rosenheim) Hans Holzmeier (Bürgermeister Schechen) Matthias Jokisch (Bürgermeister Brannenburg) Olaf Kalsperger (Bürgermeister Raubling) Peter Kasperczyk (BUND Kreisgruppe Rosenheim) Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim) Peter Kloo (Bürgermeister Kolbermoor) Matthias Kraus (Regierung von Oberbayern) Erwin Kühnel (Zweiter Bürgermeister Bad Aibling, vertretend für Felix Schwaller) Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach) Hans Nowak (Bürgermeister Neubeuern) Günther Polz (ProBahn Kreisgruppe Rosenheim) Christian Ritzer (Bürgermeister Niederndorf) Patrick Schönauer (Wirtschaftskammer Tirol) Josef Steingraber (Bayerischer Bauernverband Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim) Anton Wallner (Bürgermeister Bad Feilnbach) Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen) Jochen Wiesböck (Rohrdorf, vertretend für Christian Praxl) Hubert Wildgruber (Bürgermeister Oberaudorf) Torsten Gruber (DB Netz AG) Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG)

---

---

Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)  
Birgit Reininger (IPBN)  
Alexander Buchner (IPBN)  
Ralf Eggert (IFOK GmbH)  
Rebecca Ruhfaß (IFOK GmbH)  
Sabine Volgger (wikopreventk GmbH)

---

## **Agenda**

### **Teil I (regionale VertreterInnen)**

1. Begrüßung
2. Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen
  - a) Aktivitäten im Projekt
  - b) Bericht aus den Gemeindeforen
  - c) Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
3. Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - a) Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
  - b) Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise

### **Teil II (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)**

4. Begrüßung
5. Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums
6. Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - a) Fragen und Diskussion
7. Abschluss

## Teil I (nur regionale VertreterInnen)

### 1. Begrüßung

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden. Er moderiert den ersten Teil der Sitzung, der zweite Sitzungsteil wird von Sabine Volgger moderiert.

Torsten Gruber, Projektleitung bei der DB Netz AG, begrüßt im Namen der Projektleitung und wünscht eine gute Sitzung.

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

### 2. Aktuelles

#### a) Aktivitäten im Projekt (Torsten Gruber, Martin Gradnitzer)

Torsten Gruber kündigt an, dass die Raumwiderstandskarte, die Grundlagenkarte Mensch und die Grundlagenkarte Natur mit jeweils eingeblendeten Grobtrassen per Post versendet werden.

Torsten Gruber erläutert zu dem in der beiliegenden Präsentation auf Folie 4 dargestellten Zeitplan, dass Trassenvorschläge bis Ende 2018 eingereicht werden können. Im Jahr 2019 werden die Trassenvorschläge bewertet. Ende 2019 soll ein Trassenvorschlag vorliegen.

Dann berichten Martin Gradnitzer, Projektleitung bei der ÖBB, und Torsten Gruber von aktuellen Aktivitäten im Projektzusammenhang (Folie 5). Über die auf der Folie aufgeführten Punkte hinaus berichten sie,

- dass in Bad Feilnbach und in Großkarolinenfeld im September zwei weitere Infoveranstaltungen zu den Grobtrassenentwürfen stattgefunden haben.
- dass eine durch das Büro Vieregg - Rössler GmbH im Auftrag der Inntal Gemeinschaft e.V. erstellte „Kritische Stellungnahme“ eingereicht wurde und nun durch die Projektleitung bearbeitet wird. *Siehe Vieregg – Rössler GmbH (2018): Kritische Stellungnahme zu den Schriftstücken "Entwürfe Grobtrassen" und "Präsentation Projekthintergründe" der DB Netze/ÖBB Infra vom 18.6.2018 bzgl. des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes. Online auf der Webseite der Inntal Gemeinschaft e.V.: <http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2018/09/VR-Brennerzulauf-Stellungnahme-Grobtrassen.pdf>*
- dass es einen offenen Brief von MdB Daniele Ludwig an den Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bezüglich des Brenner-Nordzulaufs gab. *Download auf der Webseite von Daniela Ludwig: <https://www.daniela-ludwig.de/top-themen-brennernordzulauf/mdb-ludwig-schlaegt-bundesverkehrsminister-scheuer-alternativkonzept-zum-vollausbau-des-brennernordzulaufs-vor.html>*

#### b) Bericht aus den Gemeindeforen (Sabine Volgger, Ralf Eggert)

Sabine Volgger berichtet von den Gemeindeforen im Gemeinsamen Planungsraum (GPR):

- In den Foren Nord 1 und Nord 2 wurde die Stellungnahme der Vieregg – Rössler GmbH diskutiert. Es wurde durch die Vertreter der DB und ÖBB zugesichert, dass die Stellungnahme bearbeitet und eine qualifizierte Antwort erstellt wird. Da die Stellungnahme nicht nur die Bahnen, sondern auch andere Akteure betreffe, werde die

Stellungnahme jedoch nicht vor Ende des Jahres vorliegen. Zudem sei der Bedarf diskutiert worden.

- In den Gemeindeforen Süd 1 und Süd 2 wurde ebenfalls die Stellungnahme der Vieregg – Rössler GmbH diskutiert. Daneben wurde im Gemeindeforum Süd 1 (südlichstes Forum: Langkampfen, Kufstein, Ebbs) besonders die Frage diskutiert, ob die Trasse an diesem Abschnitt ober- oder unterirdisch geführt wird.

Ralf Eggert berichtet aus den Gemeindeforen im Erweiterten Planungsraum (EPR):

- Das Gemeindeforum Rosenheim Süd hat vor dem Gemeindeforum Rosenheim Nord getagt.
- In beiden Gemeindeforen Rosenheim gab es viele Detailfragen zu den Trassierungsvorgaben und -parametern. *Anmerkung: Die Parameter und Vorgaben werden in Tagesordnungspunkt 3 a) vorgestellt.*
- Daneben waren die Trassenvorschläge und die Frage, wie diese weiterbearbeitet werden, wichtige Themen. *Anmerkung: Diese werden unter Tagesordnungspunkt 3 b) vorgestellt.*
- Auch der Bedarf und der offene Brief von MdB Daniela Ludwig an den Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer wurden diskutiert. In diesem Zusammenhang wurde im Gemeindeforum Rosenheim Süd ein Meinungsbild erhoben und beschlossen, dass eine Vertreterin oder ein Vertreter des Bundes bei einem Termin vor Ort Fragen der Mitglieder beantworten soll. In beiden Gemeindeforen wurde zudem ein Meinungsbild erhoben, ob die Arbeit des Gemeindeforums ruhen soll, bis Antworten auf die Bedarfsfrage vorliegen. Im Gemeindeforum Rosenheim Süd wurde beschlossen, dass die Arbeit bis auf Weiteres ruhen soll. Das Gemeindeforum Rosenheim Nord tagt weiter, behält sich jedoch offen, je nach Reaktion des Bundes ggf. erneut über ein Pausieren zu entscheiden.
- Einige Mitglieder im Gemeindeforum Rosenheim Süd wünschen sich, während der Pause weiter mitzuarbeiten und informiert zu bleiben. Die Projektleitung und die Moderation überlege derzeit, wie das ermöglicht werden kann.

Torsten Gruber ergänzt, dass der BVWP den Bedarf klar festschreibt. Auch seitens der DB werde es für sinnvoll erachtet, dass jemand aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) die Hintergründe des BVWP und die Grundlagen erläutert. Die DB gebe dieses Anliegen mit Nachdruck an die zuständige Abteilung im BMVI weiter und werde eine Veranstaltung organisieren.

### **Fragen / Diskussion**

*Ein Mitglied äußert, dass die „Kritische Stellungnahme“ der Vieregg – Rössler GmbH aufzeigt, dass die Darstellung im BVWP nicht haltbar ist. Die Planung zum Brenner-Nordzulauf sei so, dass der Planungsauftrag nicht erfüllt werden kann. Daher sei eine weitere Planung sinnlos. Das Mitglied fordert, die Planungen ruhen zu lassen bis der Bedarfsnachweis vorliegt. Die vorliegende Nutzen-Kosten-Analyse sei indiskutabel. Das Mitglied wünscht eine aussagekräftige Begründung und Erläuterung, wie der Planungsauftrag erfüllt wird. Die Eile, die von österreichischer Seite kommt, sei nicht gerecht-*

fertigt. Nach den österreichischen Berechnungen sei die Umsetzung des Projekts u.a. aufgrund der Zeitgewinne Richtung Innsbruck immer sinnvoll. Insbesondere die Landwirte im deutschen Inntal müssten wissen, warum ihre Flächen in Anspruch genommen werden sollen. Die Planungen sollten nicht weitergeführt werden, so lange keine Abwägung vorliegt, ob eine Anbindung für den innerösterreichischen Verkehr nicht auch über österreichisches Gebiet gehen kann. Diese Frage sei ein entscheidender Punkt, der bisher nicht dargestellt werde.

- Torsten Gruber betont, dass es nicht bei der Stellungnahme der Vieregg – Rössler GmbH nicht um ein Gutachten handelt. Die Untersuchungen des BVWPs werden durch Gutachter des Bundes durchgeführt. Es werde für das gesamte deutsche Schienennetz geschaut, wo zukünftig Engpässe entstehen. Dabei werde auch die Umsetzung parallellaufender Projekte miteinbezogen. Zudem gebe es für BürgerInnen die Möglichkeit, ergänzende Vorschläge einzureichen, die dann geprüft werden. Hinter dem Gutachten zum BVWP stehe ein mindestens zweijähriger Planungsprozess. Der BVWP habe als gesetzliche Vorgabe einen anderen Charakter als die Stellungnahme der Vieregg – Rössler GmbH. Beides dürfe nicht auf eine Stufe gestellt werden.
- Bezüglich der Zielsetzung Österreichs verweist Martin Gradnitzer auf die seitens des österreichischen Verkehrsministeriums (BMVIT) im März 2017 getätigten Aussagen zur Konzentration auf die Planung am Brenner Nordzulauf (siehe Protokoll 10. Lenkungskreis unter [https://www.brennernordzulauf.eu/lenkungskreis.html?file=files/media-thek/protokolle/lenkungskreis/2017-03-10\\_protokoll\\_lenkungskreis.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/lenkungskreis.html?file=files/media-thek/protokolle/lenkungskreis/2017-03-10_protokoll_lenkungskreis.pdf))
- Die Projektleitung sichert zu, sich die Stellungnahme anzuschauen und qualifiziert Stellung zu nehmen.

Ein Mitglied äußert, dass das Gutachten zum BVWP anfechtbar ist. Die Stellungnahme der Vieregg – Rössler GmbH zerlege das Gutachten des Bundes zum Brenner-Nordzulauf und zeige, dass es unter massiven Mängeln leide. Dies wurde auch durch Peter Ramsauer, damals Bundesverkehrsminister, bestätigt. Ein Gutachten des Bundes könne jedoch auch durch einen einfachen Juristen erfolgreich angefochten werden.

- Torsten Gruber antwortet, dass es in der öffentlichen Diskussion häufig so dargestellt wird, dass es keine Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Brenner-Nordzulauf gebe. Der Nachweis über den volkswirtschaftlichen Sinn eines Projektes sei jedoch Voraussetzung dafür, dass es überhaupt in den BVWP aufgenommen werde. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde beim Projekt Brenner-Nordzulauf 2003 im Zuge der Erstellung des damaligen BVWP ermittelt. Aufgrund des Protests im Jahr 2010 nachdem im Zusammenhang mit der Überprüfung des BVWP eine „Linie“ westlich an Rosenheim vorbei bekannt wurde, wurde beschlossen, einen offenen Trassenauswahlprozess ohne Kostenvorgabe zu beginnen. Vorab einen maximalen Gesamtpreis für den Brenner-Nordzulauf festzulegen, würde dem Prinzip eines offenen Prozesses widersprechen. Entsprechend ist auch der Hinweis zum Projekt im BVWP 2030 zu verstehen.

*Was passiert, wenn Analysen zu dem Ergebnis kommen, dass sich der Brenner-Nordzulauf nur sehr knapp rentiert? Müsste der Brenner-Nordzulauf dann möglichst günstig gebaut werden? Wie bekommen wir die Zustimmung des Bundes für eine Trassenführung mit möglichst vielen Tunneln?*

- Torsten Gruber betont, dass die Planung rechtssicher sein muss. Dies hängt davon ab, ob alle Schutzgüter berücksichtigt werden. Wenn ein Tunnel dafür die beste Lösung ist, dann wird er im Trassenvorschlag enthalten sein.

*Was ist der „Tiroler Standard“? Es wird an die am Regionalforum teilnehmenden Vertreter herangetragen, dass wir eine Trasse brauchen, die wie in Tirol hauptsächlich unter der Erde verläuft.*

- Die Projektleitung führt aus, dass unter „Tiroler Standard“ so wie der Begriff in der Region verwendet wird, wahrscheinlich der hohe Tunnelanteil zu verstehen ist, der auf den Strecken des Unterinntals sich aufgrund der Topographie und den Kriterien im Trassenauswahlverfahren ergeben hat.
- Bei der Projektleitung sind viele Vorschläge für Tunnellösungen eingegangen, welche nun bearbeitet werden. Darunter war auch der Vorschlag, die gesamte Trasse (außer den Verknüpfungsstellen) unter die Erde zu legen.

*Wie werden die Zusammenhänge im Gesamtnetz berücksichtigt?*

- Torsten Gruber sagt, dass die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Projekten im BVWP durch die Gutachter des Bundes berücksichtigt werden. Die DB suche für ein Einzelprojekt die beste Möglichkeit.
- Martin Gradnitzer ergänzt, dass sich die Planung an die in internationalen Verträgen festgelegten Aufträge hält. Der Brenner Nordzulauf dient nicht in erster Linie dem innerösterreichischen Verkehr, sondern der Anbindung nach Norden.

*Ein Mitglied kritisiert, dass keine politischen Bemühungen erkennbar sind, um Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Viele sehen deshalb keinen Sinn im Brenner-Nordzulauf. Dazu trägt bei, dass mit dem Vorwand, Güter auf die Schiene zu verlagern, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke geplant wird. Solche Widersprüche verunsichern und sollten mit dem Auftraggeber, dem Bund, ausdiskutiert werden. Das sollte mit der Veröffentlichung der Szenarienstudie geschehen. Ein Mitglied betont, dass bei den Planungen falsche Entscheidungen getroffen werden, wenn nur der Anschluss Richtung München betrachtet wird, nicht aber der Anschluss Richtung Wasserburg. Da über den Knoten München in absehbarer Zeit nicht mehr Verkehr geleitet werden kann, kann mit dem alleinigen Anschluss nach München keine Verlagerung erzielt werden.*

- Torsten Gruber äußert, dass die Frage, wie der Brenner-Nordzulauf Richtung München gestaltet sein soll, dennoch parallel diskutiert werden muss.

*Ein Mitglied vertritt die Meinung, dass die Prognosen des BVWP eintreten, wenn Maßnahmen für eine massive Verlagerung auf die Schiene umgesetzt werden. Das Mitglied äußert, dass es für die Politik und insbesondere den Bundesverkehrsminister daher schwierig ist, sich zu den Prognosen zu äußern: Damit müsste er sich auch zu konkreten Maßnahmen äußern, um die Zahlen zu erreichen. Das Mitglied*

sagt zudem, dass die Anbindung an Wasserburg und Salzburg als Alternativen wieder aufgegriffen werden sollten.

Ein weiteres Mitglied äußert, es gehe auch um rechtliche Fragen. Es sei Grundlage des BVWP, dass der Nutzen nachgewiesen ist. Die Planung könne aber keinen ausreichenden Nutzen erreichen, wenn nur nach München angebunden wird.

Ralf Eggert fasst die den Bund betreffenden Punkte zusammen:

- Die DB plant weiter, während beim BMVI noch an einer Szenarienstudie gearbeitet wird.
- Es gibt im Kreis der Mitglieder und in der Bevölkerung Ablehnung des Projekts aufgrund von Zweifeln am Bedarf. Es soll ein Vertreter oder eine Vertreterin des BMVI kommen, und den Bedarf erläutern. Dabei geht es nicht nur um die Anbindung in Richtung München, sondern auch darum, ob Alternativen in Erwägung gezogen werden. Die DB organisiert ein Treffen mit einem Vertreter oder einer Vertreterin aus dem BMVI.

### c) Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen (Ralf Eggert)

Ralf Eggert berichtet von den Infoveranstaltungen, die in der Region stattgefunden haben (siehe Folien 8 und 9). Von 14 Veranstaltungen sind die Feedbackkärtchen bereits ausgewertet. Zusammenfassungen sind bereits online: [https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/2018-09-24-Auswertung\\_Feedbacks\\_Infoveranstaltungen.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/2018-09-24-Auswertung_Feedbacks_Infoveranstaltungen.pdf). Nach der vollständigen Auswertung werden die Feedbacks anonymisiert online veröffentlicht.

Ralf Eggert berichtet, dass aus der Bevölkerung viel Detailwissen kommt. Er betont, dass die Feedbacks nicht repräsentativ sein können.

Dann stellt Ralf Eggert exemplarisch die Zusammenfassungen der Ergebnisse aus Kufstein und aus Stephanskirchen vor (Folien 10-14).

## 3. Diskussion der Grobtrassenentwürfe

### a) Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS (Alexander Buchner)

Alexander Buchner, Planungsteam IPBN, stellt Trassierungsvorgaben und -parameter sowie einige beispielhafte schematische Darstellungen dazu vor (Folien 15 bis 25). Er erläutert, dass die Schemata auf diesen Folien größtenteils aus Bahnrichtlinien zusammengestellt sind. Aus diesen Schemadarstellungen können die maßgebenden Breiten und Höhen abgeleitet werden. Zu den dargestellten Höhen und Breiten können aber noch zusätzliche Platzbedarfe kommen, z.B. wenn Entwässerungsgräben vorgesehen oder Leitungen verlegt werden müssen. Zusätzlich zu den auf den Folien dargestellten Informationen erläutert er:

- Bei einem Trogbauwerk (Folie 17) wird zusätzlich zum Breitenbedarf für den Gleisbereich z.B. noch Platz für Stütz- und Entwässerungseinrichtungen benötigt.
- An einer Verknüpfungsstelle, an der die Gleise nebeneinanderliegen wie bei dem viergleisigen Streckenabschnitt auf Folie 18 (Neubau und (verlegter) Bestand) kommt durch die Weichen normalerweise keine zusätzliche Breite hinzu.

- Bei 160 km/h (Folie 19) ist der Breitenbedarf geringer als bei 230 km/h. In der Darstellung sieht man außerdem, dass sich die Lichtraumprofile überlappen. Das ist grundsätzlich möglich.
- Bei den Brückendarstellungen (Folien 21 bis 23) muss beachtet werden, dass die Höhe der Brückenkonstruktion noch nicht feststeht, da diese u.a. von der Art / Konstruktion der Brücke abhängt und daher jetzt hierzu noch keine Angaben gemacht werden können. Die Darstellung einer Lärmschutzwand auf Folie 21 ist beispielhaft – es muss nicht jede Brücke eine Lärmschutzwand haben.
- Auf Folie 23 ist ein runder Tunnelquerschnitt dargestellt. Es wäre jedoch auch ein ovaler oder eckiger Querschnitt möglich. Der Durchmesser von etwa 10m ergibt sich in dieser kreisförmigen Darstellung u.a. aus der Vorgabe von 7,40m Breite an der Schienenoberkante bzw. aus den erforderlichen Tunneleinbauten. Die Bilder vom Katzenbergtunnel auf Folie 24 zeigen, dass hier ein eckiger Querschnitt am Portal zu einem runden Querschnitt wird.
- Auf Folie 30 sieht man die Verknüpfungsstelle Stans. Die Breite liegt hier bei ca. 30m inkl. Oberleitungsmasten und Kabeltröge. Die Gleise mit den Weichenverbindungen liegen innerhalb dieses Bereichs. Die 30m können als ungefähre Richtwert dienen, wie breit eine Verknüpfungsstelle in dieser Bauart wäre.

### Fragen/Diskussion

*Wo liegt der Mindestradius bei 160 km/h? Verändert sich bei 160 km/h statt 230 km/h etwas an der Längsneigung?*

- Alexander Buchner antwortet, dass der Mindestradius bei 160 km/h bei 1400 m liegt. Die Längsneigung bleibt gleich.
- Peter Hofer ergänzt, dass die ausgewiesene max. Längsneigung von 12,5‰ z. B. in Tunnel aufgrund des gegebenen Tunnelwiderstandes flacher angesetzt werden muss.

*Ich habe gelesen, dass in Italien Güterzüge nur 450m lang sind. Wird für 740m Zuglängen geplant?*

- Peter Hofer erklärt, dass die Züge in Italien am Brenner derzeit um die 550m lang sind. Im Europäischen TEN-V-Netz, zu dem der Scan-Med-Korridor und damit der Brenner-Nordzulauf gehören, sind Zuglängen von 740m vorgesehen. Auch Italien hat diese Intention zugesagt. Die kürzeren Längen seien derzeit auch dadurch bedingt, dass z.B. am Brenner größere Längen problematisch sind.

### b) Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise (Alexander Buchner)

Alexander Buchner berichtet, dass seit der Veröffentlichung der Grobtrassenentwürfe im Juni viele Vorschläge für Trassen eingegangen sind. Einige dieser Vorschläge seien grobe Linien oder Erläuterungen zu Anpassungswünschen, andere seien bereits detaillierter ausgearbeitet. Das Planungsteam interpretiere die Eingänge und versuche, die Ideen und Anliegen hinter den Vorschlägen zu erkennen und daraus eine Grobtrasse zu entwerfen, soweit möglich.

Alexander Buchner erläutert den Umgang mit den Grobtrassenentwürfen (Folien 27 und 28). Dann zeigt Alexander Buchner Beispiele bereits eingegangener Vorschläge aus der Region (Folien 29 bis 42).

## Fragen / Diskussion

*Der Ostkorridor wurde 2016 durch Alexander Dobrindt quasi abgesagt. Ist es möglich, den Ostkorridor über einen Trassenvorschlag wieder einzubringen?*

- Torsten Gruber antwortet, dass der Korridorbereich Ost ein anderes verkehrliches Ziel hatte: die Verkehre unter Umgehung des Knoten Rosenheims mittels einer Anbindung in Höhe Bernau nach Freilassing zu führen. Die Planung fokussiere sich nun auf den Anschluss in Richtung München. Eine direkte Anbindung in Höhe Bernau nach Freilassing werde im Projekt Brenner-Nordzulauf nicht mehr betrachtet.

*Viele Gemeinden, z.B. Rohrdorf machen sich Sorgen, dass es an der A 8 wieder einen Korridor geben wird. Wird der Anschluss nach Osten überhaupt nicht mehr betrachtet oder ist er nur nicht mehr Teil des Projektes Brenner-Nordzulauf?*

- Torsten Gruber verweist auf die Aussagen von Minister Dobrindt am 06. März 2017 zu diesem Thema. Hier wurde klar formuliert, dass der Korridorbereich Ost im Zuge des Projektes Brenner-Nordzulauf nicht mehr weiterverfolgt wird. Ob solche Ideen allerdings in 20, 30 oder 50 Jahren wieder aufgegriffen werden, vermag heute niemand zu sagen.

*Ein Tunnel durch den Samerberg würde die Region entlasten, wenn das Ende in der Nähe von Kufstein liegt.*

- Torsten Gruber erläutert, dass die Hauptverkehrsachse vom Inntal aus nicht in Richtung Salzburg geht, sondern nach München und nach Norden (Mitte Deutschlands, Seehäfen). München ist deshalb ein wichtiges Ziel, weil dort viele Güterzüge neu zusammengestellt werden und dann über den Brenner gehen. Korridorverkehre vom Brenner oder aus dem österreichischen Inntal in Richtung Salzburg sind bei Güterzügen minimal. Ein Korridorbereich Ost würde daher nur geringe Entlastungen bringen.

*Ein Mitglied vermutet: Wenn es eine Direktverbindung durch den Samerberg gäbe, würde das beim von Osten kommenden Verkehr in Richtung Inntal zu einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene führen, weil die Fahrtzeiten kürzer und damit die Schiene attraktiver wären.*

- Ralf Eggert regt an, solche übergreifenden Fragestellungen mit dem Bund zu diskutieren.

*Ein Mitglied fragt, ob neue Vorschläge bis Ende 2018 gemacht werden sollen und bittet, dazu auch in den Zeitungen aufzurufen, damit die Bürgerinnen und Bürger nicht überrumpelt sind, wenn der Zeitraum vorbei ist.*

- Torsten Gruber bestätigt, dass die Vorschläge bis Ende 2018 gemacht werden sollen und nimmt die Anregung auf, einen Aufruf in der Presse zu machen. Im Infobüro zum Brenner-Nordzulauf in Rosenheim fällt bereits auf, dass viele Anregungen von Bürgern sich wiederholen. Es ist daher mittlerweile davon auszugehen, dass die meisten wichtigen Hinweise vorliegen.

- Ralf Eggert weist drauf hin, dass sich trotz vieler Ankündigungen immer im Nachhinein Bürgerinnen und Bürger äußern werden, die sich nicht rechtzeitig informiert fühlen.
- Ein Mitglied kündigt an, die Information auch innerhalb des Bauernverbandes zu streuen.
- Peter Hofer betont, dass jeder Vorschlag betrachtet wird. Bürgerinnen und Bürger sollten nicht davor zurückschrecken, Hinweise abzugeben, auch wenn sie nicht über das entsprechende Fachwissen verfügen. Birgit Reiningger, IPBN, fügt hinzu, dass es sinnvoll ist, die Idee hinter den eingezeichneten Trassenvorschlägen zu erläutern, damit die Intention für die Planer nachvollziehbar wird. Es wird gebeten, die Vorschläge möglichst in den durch die Bahnen veröffentlichten Karten einzuzeichnen, da die Zeichnungen dann auch weitergegeben und veröffentlicht werden könnten (z.B. bei Ausdrucken aus Google-Maps sei dies problematisch).

*Ein Mitglied äußert, dass der innerösterreichische Verkehr nicht marginal ist. Im Betriebskonzept mache der innerösterreichische Verkehr ein Drittel aus: 42 Personenzüge und 45 Güterzüge gingen in Richtung Salzburg. Für die Anlieger der Strecke über Bernau sei es erheblich, ob diese knapp 90 Züge direkt durch Österreich oder durch Deutschland geleitet werden. Die Inntal Gemeinschaft e.V. werde sich nicht an Trassenvorschlägen beteiligen, da solche großräumigen Alternativen nicht betrachtet werden.*

- Martin Gradnitzer weist darauf hin, dass es keine nationale Zuweisung von Trassen gibt und bittet, die Züge in Richtung Salzburg nicht per se als österreichische Züge zu bezeichnen. Die Trassen stünden allen Bestellern offen.
- Torsten Gruber ergänzt, dass im Verhältnis deutlich mehr Güter- und Personenzüge in Richtung München und nach Norden fahren werden. *Nachträglicher Hinweis: Der Bemessungsfall für das Trassenauswahlverfahren geht von insgesamt 400 Zügen an der Grenze D/A aus.*

*Ein Mitglied ist der Auffassung, dass es planungsrechtlich einen Abwägungsfehler darstellt, wenn die großräumige Alternative einer Führung durch Österreich nicht betrachtet wird. Dieser Aspekt müsse spätestens dann genau geprüft werden, wenn für die Trasse Enteignungen von Landwirten stattfinden. Das Mitglied äußert weiter, dass Staatsverträge nicht unumgänglich und nicht bindend sind, wenn sie geltendem Recht widersprechen. Die Bahnen sollten auch großräumige Alternativen betrachten.*

- Torsten Gruber ist der Ansicht, dass die DB keinen Abwägungsfehler begeht, da der Anschluss in Richtung München durch den BVWP vorgegeben ist und der BVWP als gesetzliche Grundlage bedeutend ist. Zudem sei das Projekt teil des Scan-Med-Korridors und damit eines europäischen Vorhabens. Der Brenner-Basistunnel mit dem Nord- und Südzulauf sei ein Projekt dreier Länder, um diesen Korridor zu stärken.

*Das Mitglied wirft ein, dass eine Studie von Oskar Herics, Europäischer Rechnungshof, sich dazu geäußert habe, dass der Ausbau des europäischen Schienennetzes nicht rentabel sei.*

- Torsten Gruber antwortet, dass sich die Studie hauptsächlich auf den schnellen Schienenpersonenverkehr beziehe. Die Studie komme zu dem Ergebnis, dass sich eine europäische Kofinanzierung aktuell nicht rentiert, da das Netz für den schnellen Schienenpersonenverkehr sich durch grenzüberschreitende Einzelprojekte kurzfristig noch nicht so verändert, dass die Verbindungen rentabel wären. Eine verkehrliche Wirkung trete erst 2040 ein. *Hinweis: Die Studie ist unter folgendem Link in englischer Sprache abrufbar: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18\\_19/SR\\_HIGH\\_SPEED\\_RAIL\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_19/SR_HIGH_SPEED_RAIL_EN.pdf)*

Fahren Güterzüge von Salzburg nach Wörgl?

- Martin Gradnitzer antwortet, dass im Moment ca. 10-12 Züge am Tag diese Strecke fahren.

Ralf Eggert schließt den ersten Sitzungsteil.

## Teil II (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

### 4. Begrüßung

Die Moderation, Sabine Volgger, und die Projektleitung begrüßen die Mitglieder zum zweiten Teil der Sitzung. Sabine Volgger berichtet, dass im ersten Sitzungsteil die Informationen vorgestellt wurden, die auch in den Gemeindeforen präsentiert wurden.

### 5. Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums (Sabine Volgger)

Das Protokoll wird mit folgenden Änderungen verabschiedet (Änderungen kursiv):

Auf S. 13 wird eingefügt:

*„Geht es bei der Verknüpfungsstelle darum, österreichische Züge über Rosenheim von Salzburg nach Innsbruck anzubinden? Ein Mitglied äußert, dass die Verknüpfungsstelle zwischen Kufstein und Rosenheim der Zuleitung nach Kufstein und dem innerösterreichischen Fernverkehr diene. Das Mitglied berichtet, dass die Verknüpfungsstelle bisher als Anbindung von und nach Rosenheim erläutert wurde und zudem technische Gründe genannt wurden, die nach Kenntnis des Mitglieds nicht weiter spezifiziert wurden. Das Mitglied äußert weiter, dass die Funktion für die Anbindung des innerösterreichischen Fernverkehrs und die Anbindung von Kufstein in der Öffentlichkeit nicht dargelegt wurde.*

- Die vom Planungsteam erstellten Trassenentwürfe stehen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Zugangsbeschränkung offen.
- Die Verknüpfungsstelle dient dazu, die Bahnhöfe Rosenheim und Kufstein an den Fernverkehr anzubinden. In Rosenheim kann auch Richtung Salzburg oder Mühldorf gefahren werden.

- Ein *anderes* Mitglied ergänzt, dass es sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr wichtig sei, den Bahnhof Rosenheim anzufahren.“

Auf S. 15 wird geändert:

„Ein Mitglied *kritisiert das Kartenmaterial als uneindeutig*. Das Mitglied fordert, dass in den Grobtrassenplänen klar gekennzeichnet wird, ~~wo brücken liegen und an welchen Stellen die Trasse viergleisig ist.~~ an welchen Stellen eine „viergleisige Neubaustrecke“ entsteht und bezeichnet die Darstellung als „Verniedlichung“. Die Auswirkungen der Varianten sind nicht ersichtlich, da auch Großbauten wie Brücken und die Verlegung von Bahnhöfen nicht aus der Darstellung hervorgehen. Das Mitglied äußert, dass eine „viergleisige Neubaustrecke“ über 7,5 km nicht durch den Planungsauftrag abgedeckt sei. Das Mitglied verweist darauf, dass diese Kritik von 52 Personen (hauptsächlich Landwirte aus dem Umkreis) mitgetragen wird, deren Unterschriften der Moderation im Vorfeld durch die Innthal Gemeinschaft e.V. übermittelt wurden.

- *nachträgliche Anmerkung der Moderation: mit eine „viergleisigen Neubaustrecke“ wurde durch das Mitglied ein Abschnitt bezeichnet, an dem die beiden Bestandsgleise neben die Neubaustrecke verlegt werden.*
- Der Plan dient der Orientierung und soll nicht überfrachtet werden. Grundsätzliche Funktion und Gestaltungsmöglichkeiten der Verknüpfungsstellen gehen aus den Schemata in den heute bzw. in den Gemeindeforen ausgegebenen Unterlagen hervor.“

## 6. Diskussion der Grobtrassenentwürfe

### a) Fragen und Diskussion

*Ein Mitglied sagt, dass die vorgestellten Grobtrassenentwürfe nicht die einzigen sind, die diskutiert werden sollten. Es sei nicht sinnvoll zu diskutieren wo die Verknüpfungsstellen liegen, wenn gleichzeitig nicht klar sei, ob die Anbindung an München-Ost sinnvoll ist. Es müsse grundsätzlicher überlegt werden, ob es sinnvoll ist, die Trasse durch das am dichtesten besiedelte Gebiet Bayerns zu führen. Es müssten auch andere Vorschläge diskutiert und die Frage nach dem Bedarf beantwortet werden. Zudem müssten auch die Auswirkungen in der Bauphase betrachtet werden.*

- Die Projektleitung erinnert daran, dass im Kriterienkatalog zur Bewertung der Trassenvarianten die Bauphase abgebildet ist.

*Ein Mitglied berichtet, dass die bayerische Verkehrsministerin Ilse Aigner kürzlich Maßnahmen zum Bahnausbau am Knoten München vorgestellt habe, die der Freistaat derzeit untersucht. Unter anderem werde über Anbindungen von Rosenheim via S-Bahn nachgedacht. Es wäre sinnvoll solche Überlegungen mit zu berücksichtigen.*

*Ein Mitglied stellt fest: Zwischen der Autobahn und dem Inn ist keine Trasse untersucht worden. Wenn die südliche Verknüpfungsstelle nicht nötig wäre, dann könnte eine solche Trasse untersucht werden.*

- Torsten Gruber antwortet, dass es einen Vorschlag östlich des Inns ohne Verknüpfungsstelle gibt, der mit einer Anbindung an Rosenheim den Wechsel zwischen Neu- und Bestandsstrecke erlauben würde.

- Alexander Buchner fügt hinzu, dass eine Trasse, die auf die östliche Seite der Autobahn wechseln würde, eine zweite Kreuzung (Über-/Unterführung) bräuchte, um wieder nach Westen zu kommen.
- Die Projektleitung betont, dass es zwischen Kufstein und Rosenheim eine Verknüpfung oder Anbindung geben muss, um den Planungsauftrag zu erfüllen.

*Ein regionaler Vertreter berichtet, dass bereits eine Stunde darüber diskutiert wurde, ob eine Planung mit dem Knoten München als Ziel sinnvoll ist. Der Anschluss nach München sei nicht sinnvoll, weil der Knoten keinen Durchlass ermögliche. Zudem fehle die Betrachtung einer großräumigen Alternative durch österreichisches Staatsgebiet in Richtung Salzburg. Eine solche Lösung würde das bayerische Inntal entlasten. Er berichtet, dass vorgeschlagen wurde, einen Vertreter des Bundesverkehrsministeriums einzuladen. Die Planungen stünden nicht unter Zeitdruck. Planungen und Foren könnten bis dahin pausieren.*

- Torsten Gruber äußert, dass die Planung in Richtung München sinnig ist und die Anbindung nach München immer Ziel des Projektes war. Am Knoten München ([siehe www.bahnausbau-muenchen.de](http://www.bahnausbau-muenchen.de)) sind derzeit einige Projekte zum Ausbau für den Güterverkehr geplant. Im BVWP sei ein eigenes Projekt „Knoten München“ enthalten. Die Anbindung nach München sei auch deshalb wichtig, weil es dort einen großen Terminal gibt, wo Verladen und auch die Züge neu zusammengestellt werden.

*Ein Mitglied äußert, dass zu Beginn des Dialogprozesses gesagt wurde, dass der Knoten München umfahren werden soll.*

- Torsten Gruber äußert, dass im Projekt weiterhin mitbetrachtet wird, Verkehre am Knoten Rosenheim zu verteilen. Der Korridorbereich Ost sei durch Alexander Dobrindt 2016 aus dem Projekt genommen worden. Die Ertüchtigung der Strecke Richtung Mühldorf sei im BVWP nach wie vor im potentiellen Bedarf. Der Aus- und Neubau in Richtung München ist jedoch im vordringlichen Bedarf. Wenn das Projekt Richtung Mühldorf umgesetzt wird, wird sich die Projektleitung zum Brenner-Nordzulauf mit dem Team für diese Strecke zusammensetzen.
- Sabine Volgger ergänzt, dass die Projektleitung eine qualifizierte Stellungnahme zu den Punkten aus der „Kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH vorlegen wird. Sie fasst zusammen, dass der BVWP neben dem Projekt Brenner-Nordzulauf auch Projekte zum Ausbau des Knoten Münchens und die Anbindung in Richtung Mühldorf enthält.
- Torsten Gruber fügt hinzu, dass die DB sich um einen Termin mit einem Vertreter oder einer Vertreterin des Bundes bemüht. Die Planungen müssten jedoch parallel laufen.

*Ein Mitglied berichtet von Gesprächen mit BürgerInnen, nach denen die Neubautrasse als eine große Belastung ohne Nutzen für die Region wahrgenommen wird. Das Projekt hat möglicherweise Auswirkungen auf Bahnhöfe und Schulwege. Es sei daher unabdinglich, dass durch den Vertreter bzw. die*

*Vertreterin des Ministeriums nachvollziehbar dargelegt wird, warum es das Projekt braucht. Als positives Signal sollte die DB schon heute Lärmschutz an den Bestand bauen. Ein weiteres Mitglied bekräftigt dies und ergänzt, man müsse heute schon zusichern, dass es begleitende Maßnahmen geben wird, von denen die Region profitiert.*

*Ein Mitglied weist darauf hin, dass es problematisch sei, gerade an der engsten Stelle des Inntals (zwischen Kufstein und Rosenheim) eine Verknüpfungsstelle zu setzen.*

*Wer prüft, ob die Ertüchtigung der Strecke Landshut-Wasserburg-Rosenheim, die im BVWP im potentiellen Bedarf steht, in den vordringlichen Bedarf hochgestuft wird?*

- Torsten Gruber erklärt, dass die Prüfung durch die Gutachter des Bundes erfolgt. Bei dem Projekt Richtung Wasserburg gehe es um eine Elektrifizierung und stellenweise um einen zweigleisigen Ausbau. Bei dem Projekt gehe es um den Anschluss des sogenannten Ostkorridors (hier: dritte Nord-Süd-Verbindung in Deutschland). Ein Strang des Ostkorridors gehe in Richtung Freilassing weiter, der andere solle über Wasserburg nach Rosenheim gehen.

*Ein Mitglied fragt, wie es zu schaffen ist, dass die Region das Maximale an Tunnellösungen bekommt. Hierdurch entstünden die größten Vorteile für alle. Ein weiteres Mitglied fragt, ob es richtig ist, dass die Grobtrassen derzeit nur dort Tunnellösungen darstellen, wo es geologisch notwendig ist und ob die Trasse an allen übrigen Stellen auch unterirdisch verlaufen könnte.*

- Torsten Gruber erläutert das Vorgehen: Für die im Juni 2018 vorgestellten Grobtrassenentwürfe wurde nur aufgrund von zwei Kriterien Tunnellösungen entwickelt. Diese sind Topographie (maximale Steigung wird überschritten) bzw. Durchquerung von zusammenhängenden Siedlungsgebiet. Weitere Kriterien wurden für die Grobtrassen noch nicht herangezogen. Dies wird erst im Zuge der Bewertung der Grobtrassen ab 2019 erfolgen. Dann werden die für diese Planungsphase relevanten Bewertungskriterien wie z. B. Lärm, Flächenverbrauch, Landschaftsbild usw. zusätzlich herangezogen und damit kann durchaus der Tunnelanteil weiter steigen. Aber eine Tunnellösung muss auch detailliert geplant werden. So muss die geologische Situation, die Grundwassersituation etc. geprüft und planerisch ermittelt werden, ob ein Tunnel technisch umsetzbar ist.

*Ein Mitglied kritisiert, im Verlauf der Foren sei viel Zeit verloren gegangen, weil offene Fragen von Bahnen und Politik nicht beantwortet wurden. Daher habe das Gemeindeforum Rosenheim Süd beschlossen, die Arbeit ruhen zu lassen, bis die Fragen beantwortet sind. Solange man aber keinen Druck auf die Politik aufbaue, plane die DB weiter. Das Mitglied fragt, wie von der Politik geforderte „Tiroler Standard“ im Vergleich zu Deutschland bei Neubau- und Bestandsstrecken einzustufen sei. Im Forum Rosenheim-Süd konnte diese Frage nämlich nicht beantwortet werden. der*

- Martin Gradnitzer erklärt, dass im Unterinntal mit denselben Vorgaben (Geschwindigkeit, Radien) geplant wird, wie an der übrigen Strecke. Es ergeben sich die glei-

chen physikalischen Größen und es sind i.d.R. die selben Vorgaben zu berücksichtigen. Die in weiten Teilen unterirdische Streckenführung im Unterinntal ergebe sich rein aus topografischen Gründen, aus den talquerenden Siedlungsräumen, der Geologie und den Trassierungsparametern. Bzgl. des Lärmschutzes sind die deutschen Vorgaben aktuell sogar strenger als sie österreichischen. Die Tunnelführung sei im Unterinntal also durch die Gegebenheiten vor Ort entstanden, nicht aufgrund anderer Standards.

- *Aufgrund der Aussagen von Martin Gradnitzer ergänzt das Mitglied, dass in der Vergangenheit von mehreren Politikern öffentlich der „Tiroler Standard“ gefordert wurde, der ja – wie gerade gehört – offensichtlich in Bezug auf Lärmschutz schlechter als der deutsche Standard sei.*
- *Torsten Gruber ergänzt, dass es auch im deutschen Inntal bereits aufgrund der Geologie und den Siedlungsgebieten lange Tunnelstrecken gibt. Auch weitere Kriterien können dazu führen, dass die Trasse unter die Erde gelegt wird.*

*Ein Mitglied schlägt vor, einen Appell an die Politik zu richten, damit für die Region Rosenheim und das deutsche Inntal Standards festgelegt werden, die dazu führen, dass die Trasse unter der Erde liegen wird.*

- *Torsten Gruber antwortet, dass der Tunnelanteil Ergebnis des Planungsprozesses ist. Der Trassenvorschlag müsse am Ende genehmigungsfähig sein.*

*Das Mitglied fordert, dass der gleiche Tunnelanteil wie in Tirol erreicht wird. Die Mitglieder sollten gemeinsam etwas aufstellen, dass dann politisch thematisiert wird.*

- *Martin Gradnitzer äußert, man brauche sachliche, belastbare Argumente für die Planung. Über die Umsetzung des Trassenvorschlags entscheidet nicht allein die Politik, sondern im letzten Schritt in einigen Jahren eine Prüfinstanz.*
- *Mehrere Mitglieder machen daraufhin verschiedene Vorschläge:*
  - *die politischen Forderungen mit konkreten Sachargumenten in die Planung einzubringen.*
  - *mit der Politik über freiwillige Maßnahmen zu sprechen. Auch mit Lärmschutz am Bestand sei schon viel geholfen.*
  - *der Politik keine Fensterreden abzuverlangen, da sich die rechtlichen Rahmenbedingungen ändern könnten und die Gegebenheiten in fünf oder zehn Jahren nicht vorhersehbar seien.*
  - *im Forum aktiv mitzuarbeiten, um die Entscheidung über die Planung nicht der Politik oder der DB zu überlassen.*
  - *die Forenarbeit und die Aufmerksamkeit der Planer auf die Trassenvorschläge zu fokussieren.*
- *Sabine Volgger äußert, es sei gut, wenn die PlanerInnen die Diskussion im Forum mitbekommen, da sie dadurch auf Stimmungen aufmerksam werden und konkrete Hinweise erhalten. Das Trassenauswahlverfahren dient dazu, dass die PlanerInnen*

die Vorschläge aus der Bevölkerung und dem Forum durchplanen, was sie sonst ggf. nicht machen würden.

*Ein Mitglied äußert, im Wahlkampf fehlten sachliche Argumente. Es sollte zur Arbeit des Forums gehören, dass der Bund als Auftraggeber den Sinn des Projektes erläutert. Der Politik müsse deutlich gemacht werden, was der Region wichtig ist. Es sei wichtig, den Dialog fortzuführen und nicht aussetzen.*

- Torsten Gruber sagt, dass das Anliegen und auch der Unmut der Mitglieder bereits an das BMVI herangetragen wurde. Aus Sicht der DB ist es am sinnvollsten, eine Vertreterin oder einen Vertreter aus dem BMVI einzuladen. Die zuständigen Personen im BMVI arbeiten sehr viel länger am Thema, als dies für die PolitikerInnen aufgrund der Wahlzyklen möglich ist. Das Thema wird zudem im Lenkungskreis platziert.

*Können die Überwerfungsbauwerke in den Schemata zu den Verknüpfungsstellen konkreter und realistischer dargestellt werden?*

- Torsten Gruber kündigt an zu prüfen, ob eine Längsentwicklung dargestellt werden kann. Die Länge liege zwischen zwei und drei Kilometern. Eine Darstellung der Lärmentwicklung sei in dieser Planungsphase nicht möglich.

## 7. Abschluss

Nächste Termine:

- 13. Regionalforum: **25. Oktober**, 14:00 bis 17:30 Uhr in Rosenheim
- 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

Sabine Volgger dankt für die Teilnahme und schließt die Sitzung.

---

Zusammengestellt am 15. Oktober 2018  
Rebecca Ruhfuß, IFOK GmbH

## Anlagen:

- Präsentation zum zwölften Regionalforum am 08. Oktober 2018

# REGIONALFORUM GPR & EPR

08.10.2018, ROSENHEIM

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



# Regionalforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

### Teil I

- **Begrüßung**
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen
  - Aktivitäten im Projekt
  - Bericht aus den Gemeindeforen
  - Zusammenfassung Rückmeldung Infoveranstaltung
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise

### Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Fragen und Diskussion
- Abschluss

# Regionalforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

### Teil I

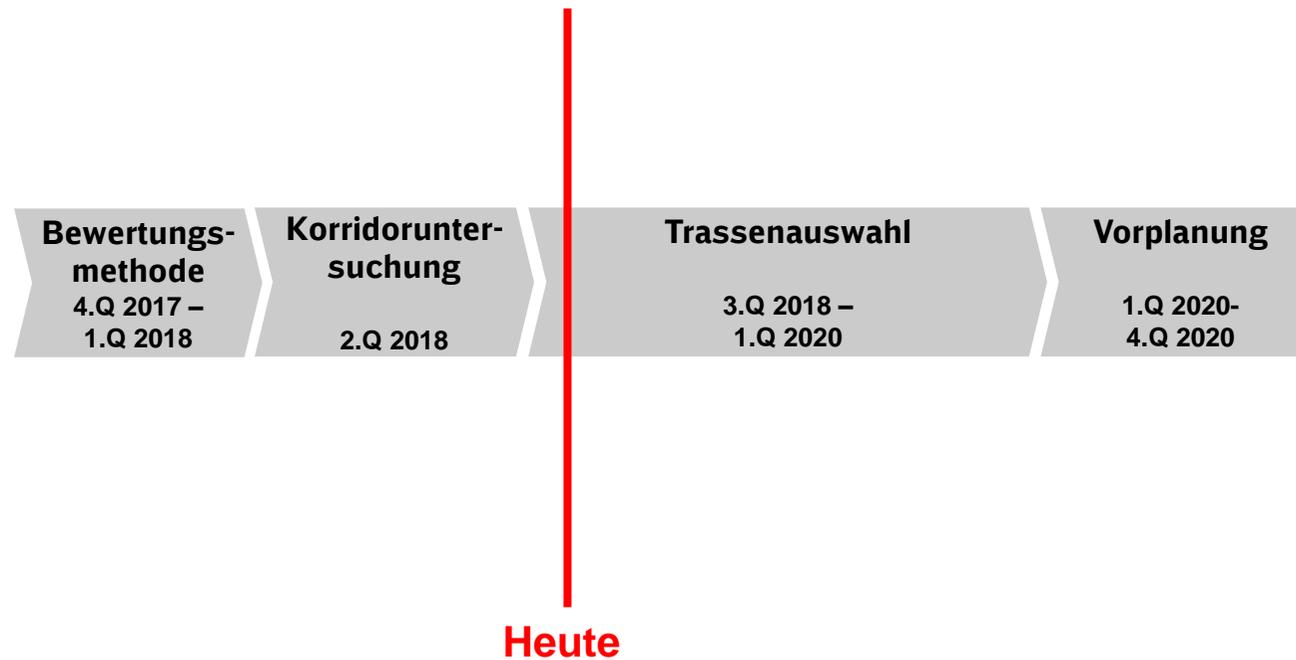
- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen**
  - **Aktivitäten im Projekt**
  - Bericht aus den Gemeindeforen
  - Zusammenfassung Rückmeldung Infoveranstaltung
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise

### Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Fragen und Diskussion
- Abschluss

# Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

## Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



## Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Juli 2018

- Veranstaltungen und Termine
  - Infoveranstaltungen Brenner-Nordzulauf zu den ersten Grobtrassenentwürfen in der Region
  - Duldungsantrag Bohrung Neubeuern ist beim EBA in Bearbeitung
  - Treffen mit Ortsvertretern in Morsbach Ende Juli
  - Infotermin ÖBB beim Land Tirol zu den Planungsräumen Schafteu-Radfeld und GPR am 11. September
  - Veranstaltung zum Thema Bahnausbau München im LRA Rosenheim von StMin Aigner am 12. September
  - Sondersitzung Stadtrat Rosenheim zum Thema Grobtrassen am 19. September
  - Pressetermin Erkundungsbohrung Hocheck am 24. September

# Regionalforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

### Teil I

- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen**
  - Aktivitäten im Projekt
  - **Bericht aus den Gemeindeforen**
  - Zusammenfassung Rückmeldung Infoveranstaltung
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise

### Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Fragen und Diskussion
- Abschluss

# Regionalforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

### Teil I

- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen**
  - Aktivitäten im Projekt
  - Bericht aus den Gemeindeforen
  - **Zusammenfassung Rückmeldung Infoveranstaltung**
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise

### Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Fragen und Diskussion
- Abschluss

# Informationsveranstaltungen Sommer 2018

## Rückblick (1/2)

- Im Juni und Juli 2018 haben im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum insgesamt 14 Informationsveranstaltungen stattgefunden.
- Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit sich an verschiedenen **Marktständen** zu informieren, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben:
  - Projekthintergründe
  - Verkehrsentwicklung
  - Beteiligungsverfahren und -möglichkeiten
  - Grundlagen- und Raumwiderstandskarten
  - Erste Entwürfe von Grobtrassen



# Informationsveranstaltungen Sommer 2018

## Rückblick (2/2)

- Abschließend konnten die Besucher **Feedbacks** abgeben. Häufige Themen waren u.a.
  - Ablauf der Veranstaltung/Qualität der Materialien
  - Beratung an den Marktständen
  - Bedarf und Zeitpunkt der Umsetzung
  - Verkehrspolitik
  - Trassenführung und Vorschläge für Grobtrassen
  
- Alle Feedbacks werden schriftlich dokumentiert und ausgewertet. **Diese Zusammenstellung gibt einen ergänzenden Eindruck der Feedbacks.**
  
- Nach der vollständigen Auswertung werden die Feedbacks anonymisiert online veröffentlicht.



Anzahl der Veranstaltungen:	14*
Gesamtbesucherzahl:	3468
Feedbacks:	968
Trassenvorschläge:	156
Anmeldungen Newsletter:	319

\* In Langkampfen fand zusätzlich eine kombinierte Veranstaltung mit dem Abschnitt Schaftenau –Radfeld statt.

# Feedbacks Infomärkte Kufstein (1/2)

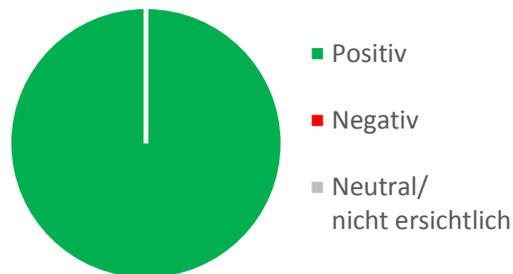
<b>Termin:</b>	22.06.2018, 16-20 Uhr
<b>Ort:</b>	Kulturquartier Kufstein
<b>Eingeladene Kommunen:</b>	Ebbs, Erl, Kufstein, Niederndorf
<b>Besucherzahl:</b>	170
<b>Feedbacks:</b>	52
<b>Trassenvorschläge:</b>	18
<b>Anmeldungen Newsletter:</b>	13

## Häufige Themen:



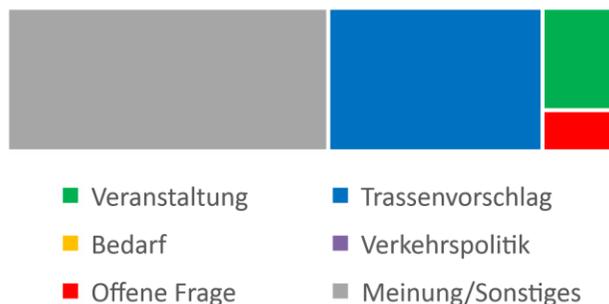
## Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



## Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



## Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



# Feedbacks Infomärkte Kufstein (2/2)

## Beispiel: Trassenvorschlag

Die freie Trassenführung neben der Autobahn in Morsbach wird mit allen Mitteln bekämpft! Wir haben so schon eine übermäßige Lärmbelastung! Fahren sie in den Berg hinein, damit können sie auch in Kiefersfelden vorbeifahren!

## Beispiel: Meinungen zum Projekt

Die Zeit eilt - die Verantwortlichen in Deutschland (Bayern) müssen das endlich einsehen!

## Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

Gut dass Information schon zum Zeitpunkt wo mehrere Trassen zur Auswahl sind gegeben wird.



Existenzen schützen statt zerstören!  
-> Lärmfreie Zone!

Danke für die Information!  
Auch wenn noch so viel offen ist...

# Feedbacks Infomärkte Stephanskirchen (1/2)

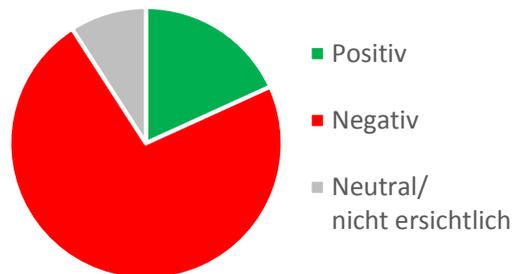
<b>Termin:</b>	29.06.2018, 16-20 Uhr
<b>Ort:</b>	Gasthaus Antretter
<b>Eingeladene Kommunen:</b>	Prutting, Stephanskirchen
<b>Besucherzahl:</b>	319
<b>Feedbacks:</b>	65
<b>Trassenvorschläge:</b>	8
<b>Anmeldungen Newsletter:</b>	7

## Häufige Themen:



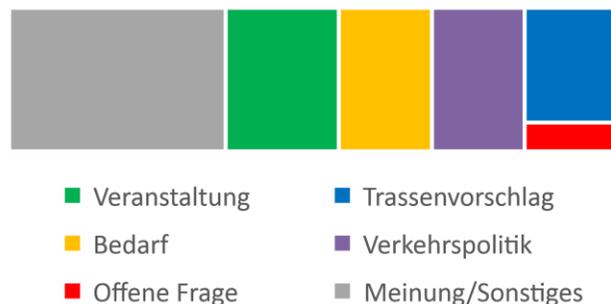
## Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



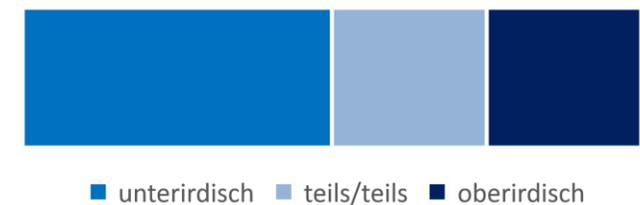
## Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



## Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



# Feedbacks Infomärkte Stephanskirchen (2/2)

## Beispiel: Trassenvorschlag

„  
Aufständern auf dem Inn!  
“

## Beispiel: Meinungen zum Projekt

„  
Sehr informativ  
schnelle Umsetzung ist von Nöten  
“

## Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

„  
Informationen etwas zu früh  
-> man regt sich ggf. umsonst auf  
-> z.B. nähere Informationen zum Baugrund erforderlich  
“



„  
Wir fühlen uns sehr unwohl und glauben alles ist  
schon so lange geplant, nächstes Jahr beginnen  
die Bauarbeiten. Wir fühlen uns verarscht.  
“

„  
Alibi-Veranstaltung und Volksverdummung  
Trassen liegen doch schon lange fest.  
“

# Regionalforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

### Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen
  - Aktivitäten im Projekt
  - Bericht aus den Gemeindeforen
  - Zusammenfassung Rückmeldung Infoveranstaltung
- **Diskussion der Grobtrassenentwürfe**
  - **Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS**
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise

### Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Fragen und Diskussion
- Abschluss

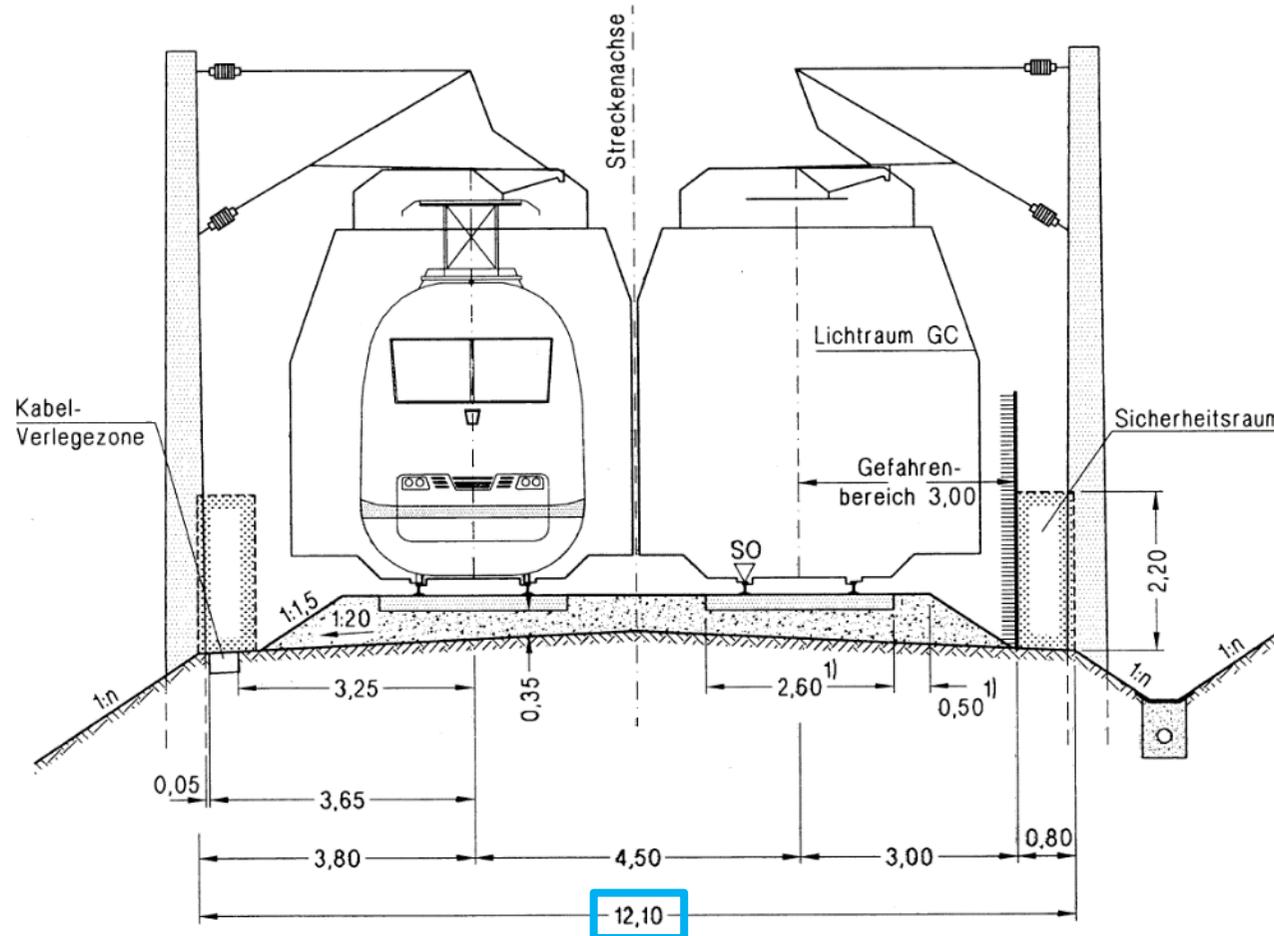
# Grundlegende Informationen

## Trassierungsvorgaben und -parameter für Neubaustrecke

- Zweigleisige, elektrifizierte Neubaustrecke
- Mischverkehr (schneller Personenfernverkehr und Güterverkehr)
- Bemessungsfall: Bestands- und Neubaustrecke von 400 Zügen pro Tag an der Grenze D/A
- Entwurfsgeschwindigkeit: 230 km/h
- Gleisachsabstand: 4,50 m
- Mindestradius Regelwert: 2.850 m
- max. Längsneigung (freie Strecke): 12,5 ‰
- max. Zuglänge: 740 m
- keine Personenbahnhöfe

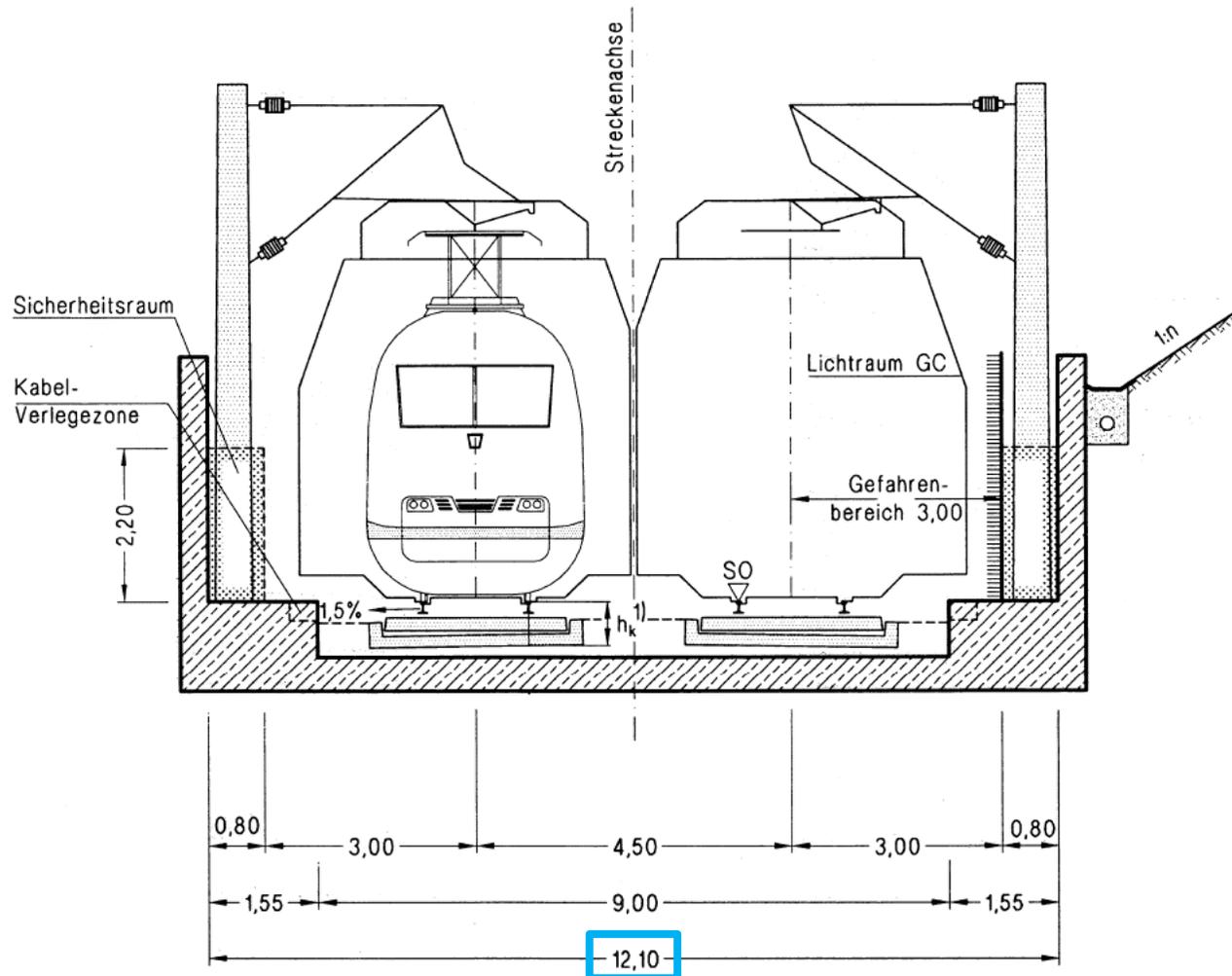
# Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

$200 \text{ km/h} < v_e < 300 \text{ km/h}$



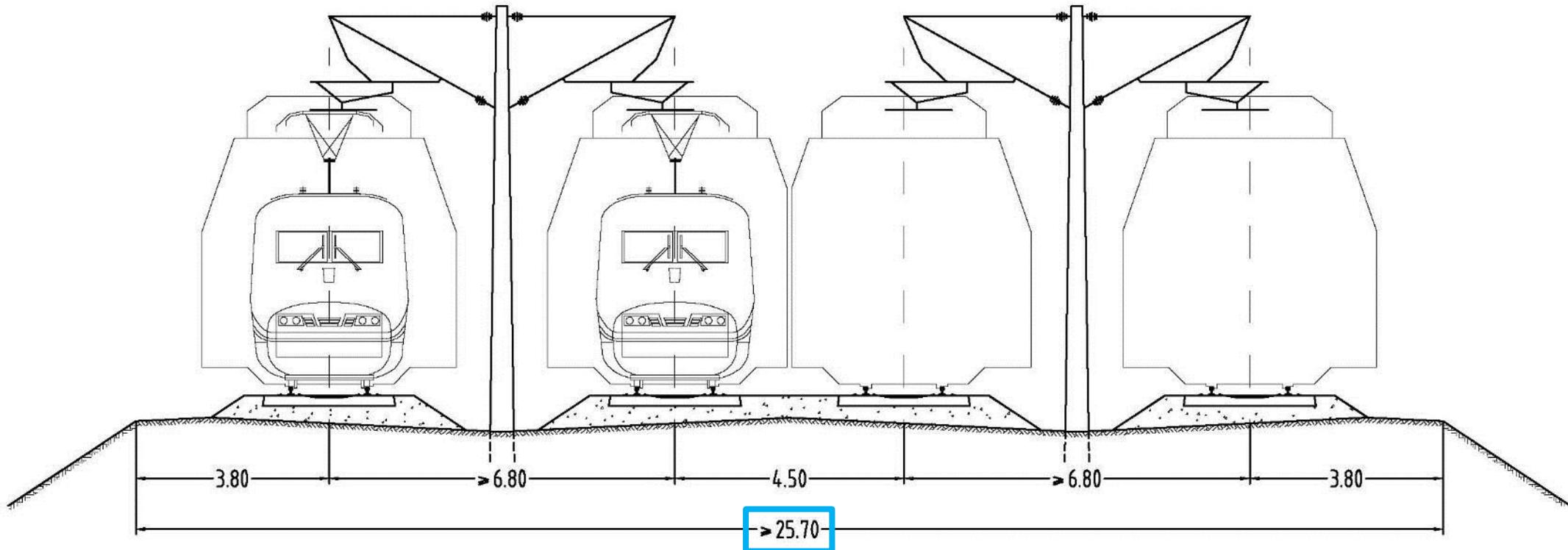
# Zweigleisiger Streckenquerschnitt in Trogbauwerk

200 km/h <  $v_e$  < 300 km/h



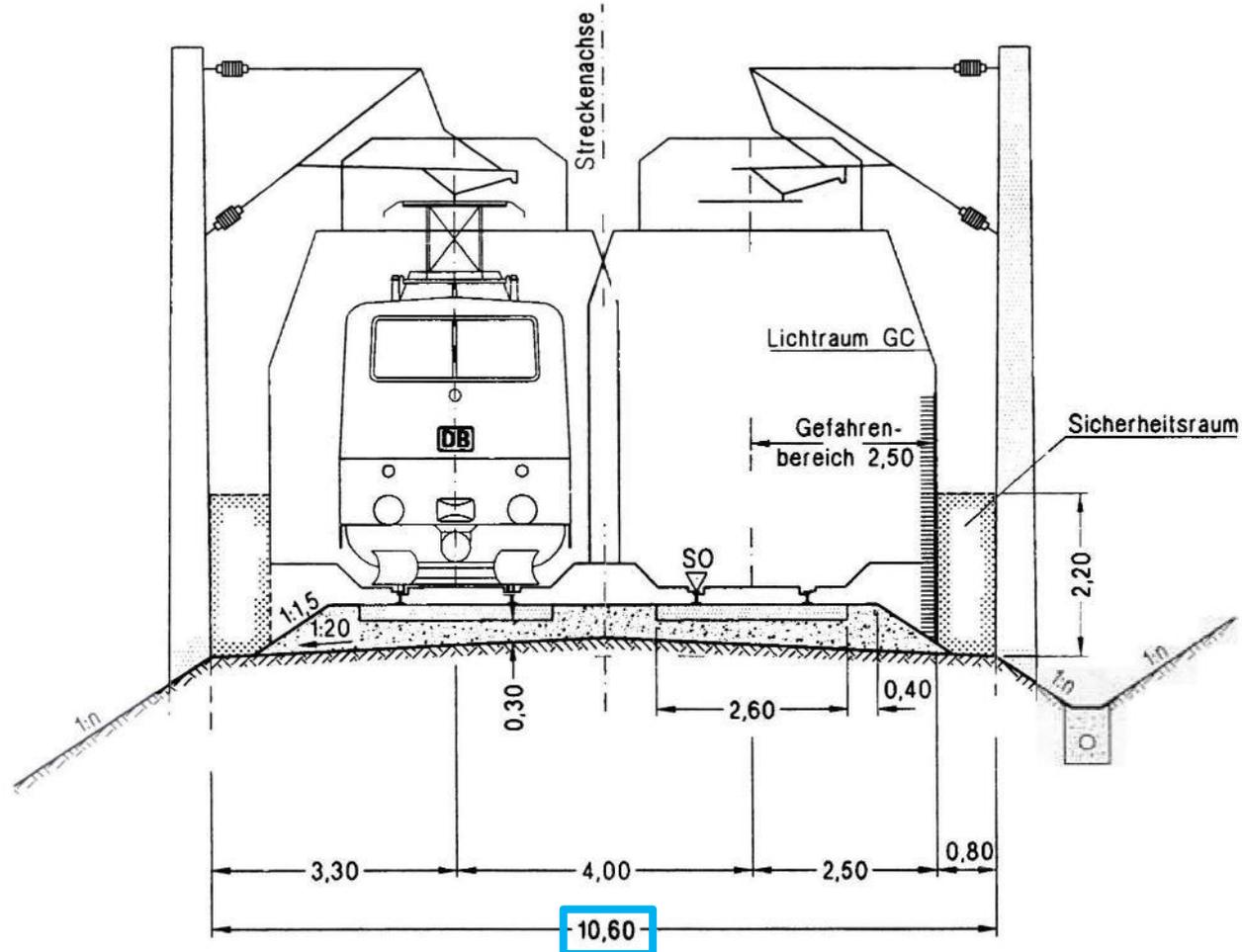
# Viergleisiger Streckenquerschnitt auf Erdbauwerk - Beispiel

$200 \text{ km/h} < v_e < 300 \text{ km/h}$



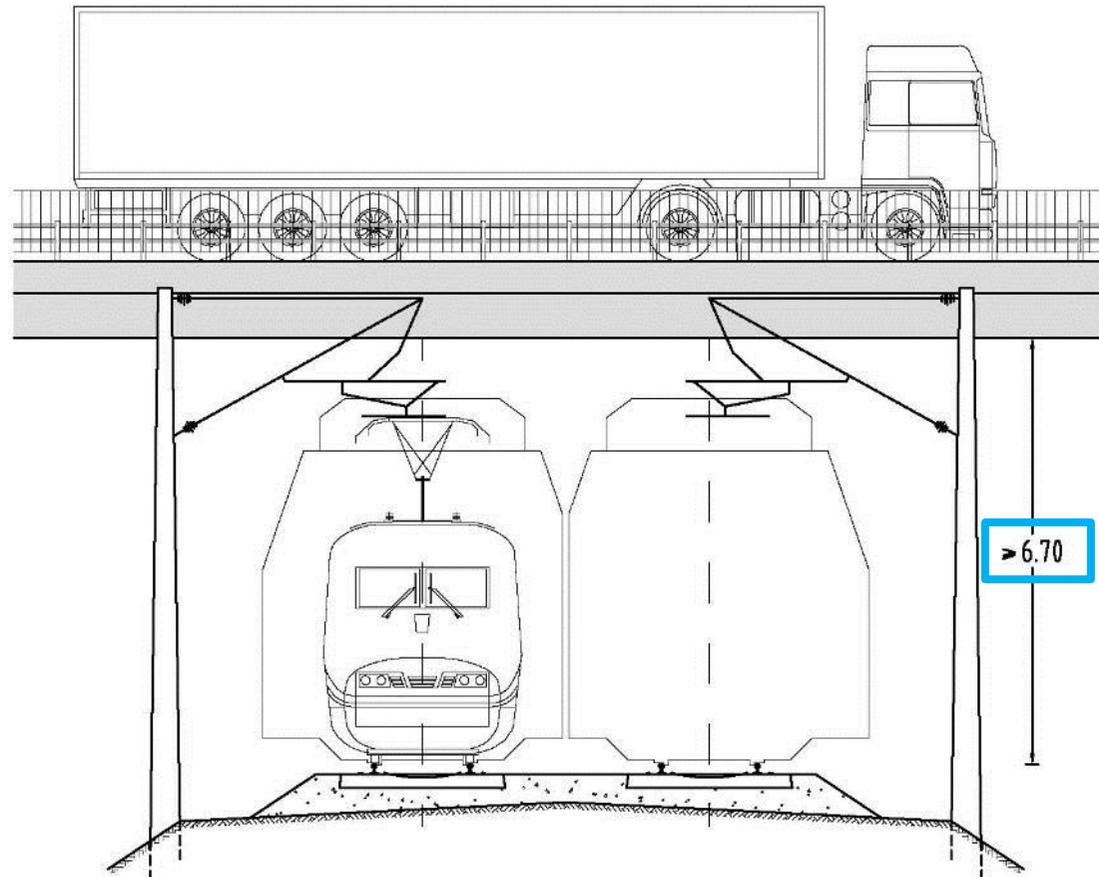
# Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

$v_e \leq 160$  km/h



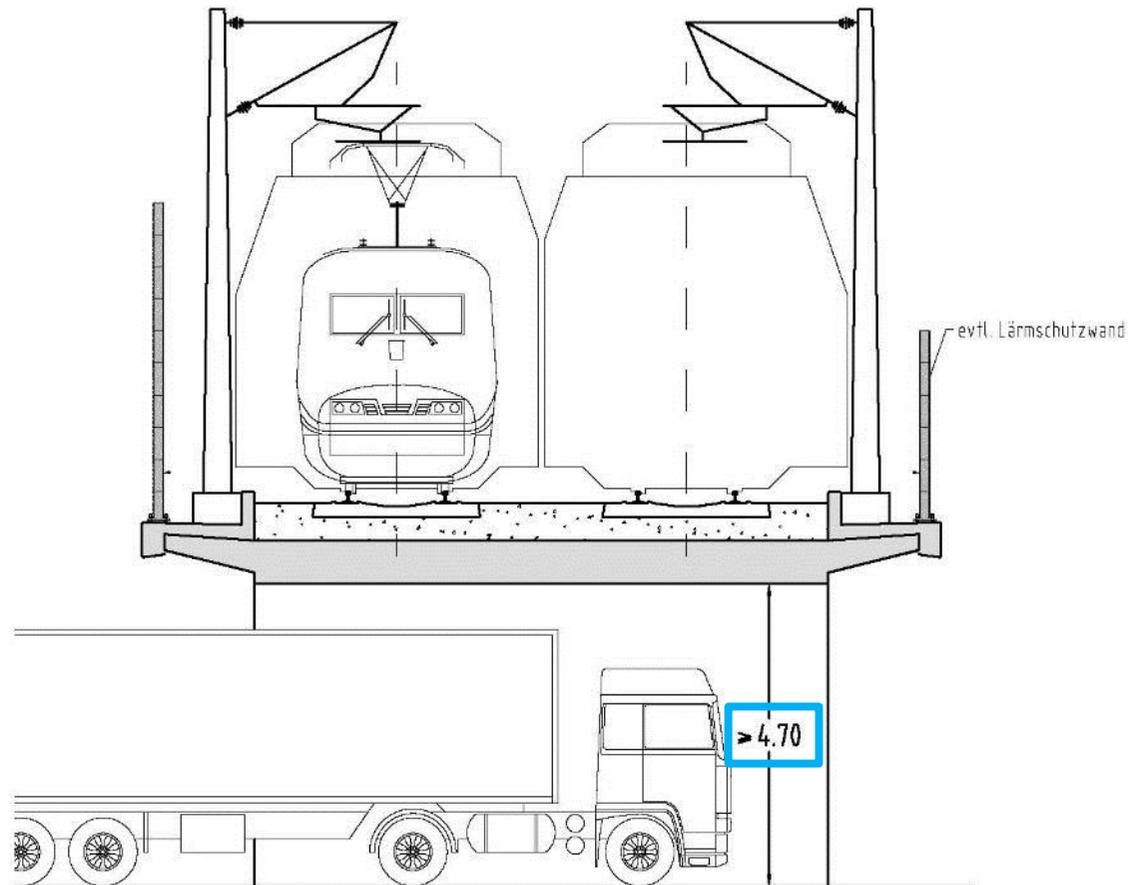
# Regelhöhe

## Beispiel Straßenbrücke über Gleisen



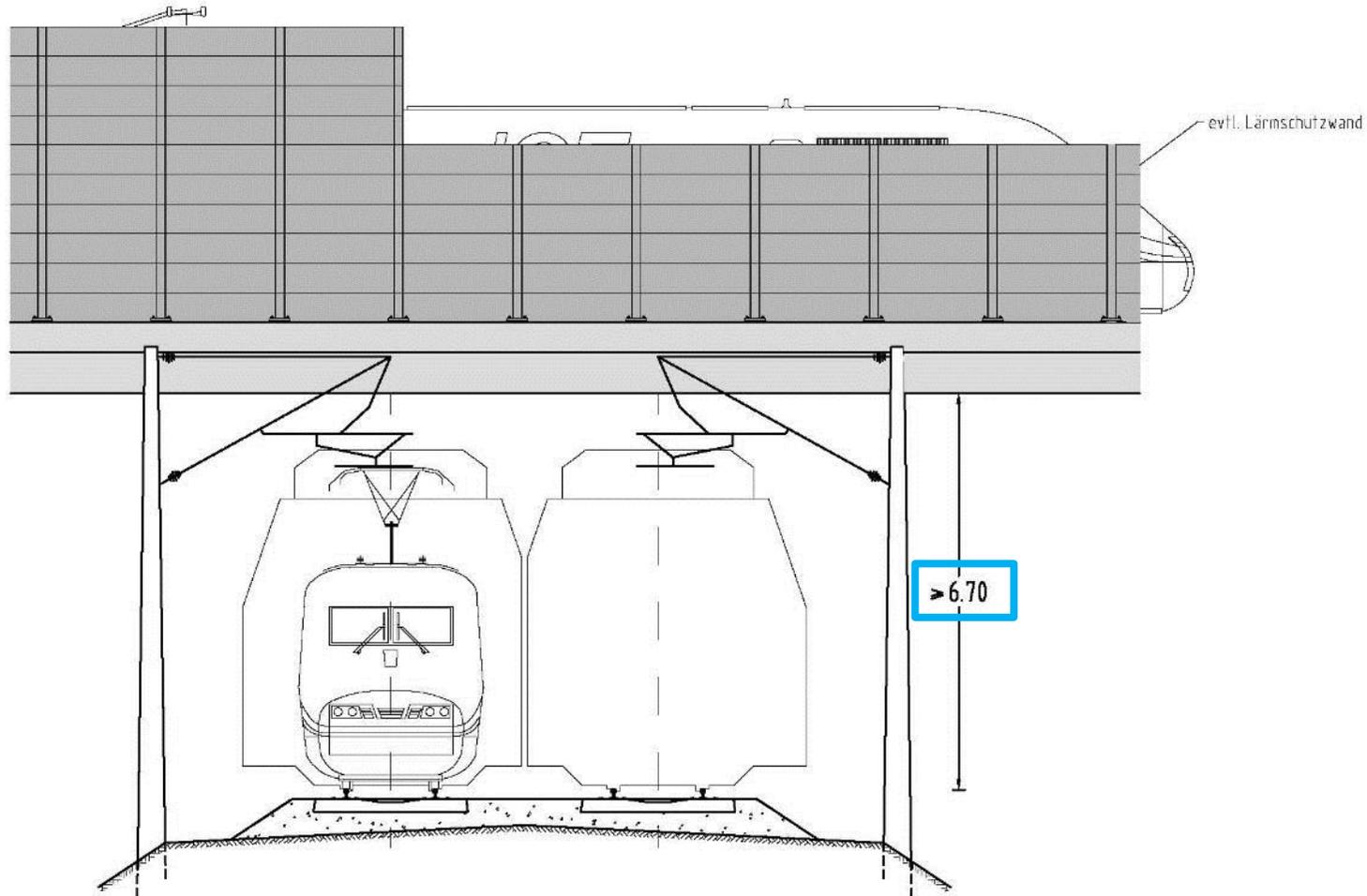
# Regelhöhe

## Beispiel Eisenbahnbrücke über Straßen



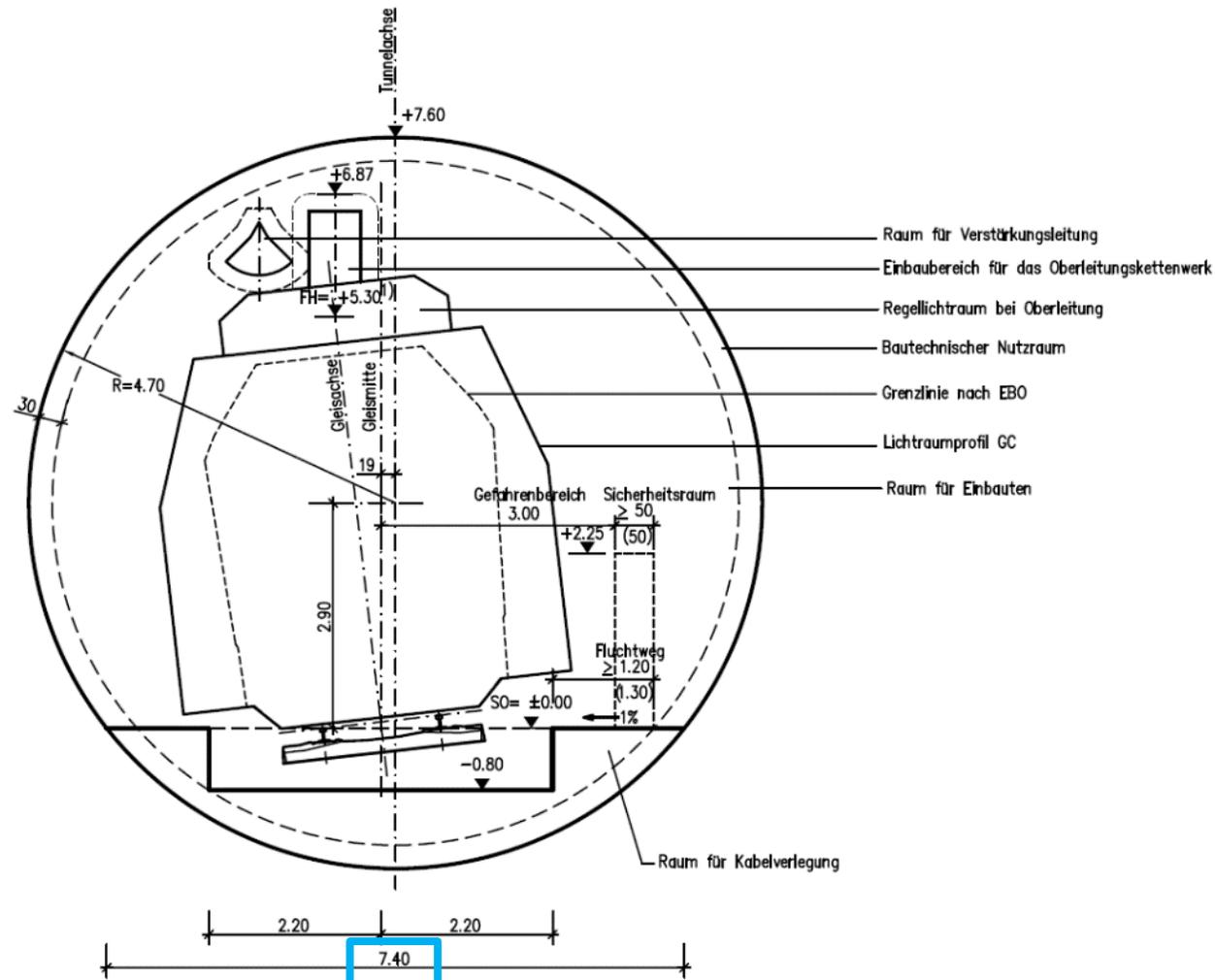
# Regelhöhe

## Beispiel Eisenbahnbrücke über Gleisen



# Eingleisiger Tunnelquerschnitt

200 km/h < v<sub>e</sub> ≤ 300 km/h



## Beispielhaft: Tunnel-Bilder des Projekts Karlsruhe - Basel



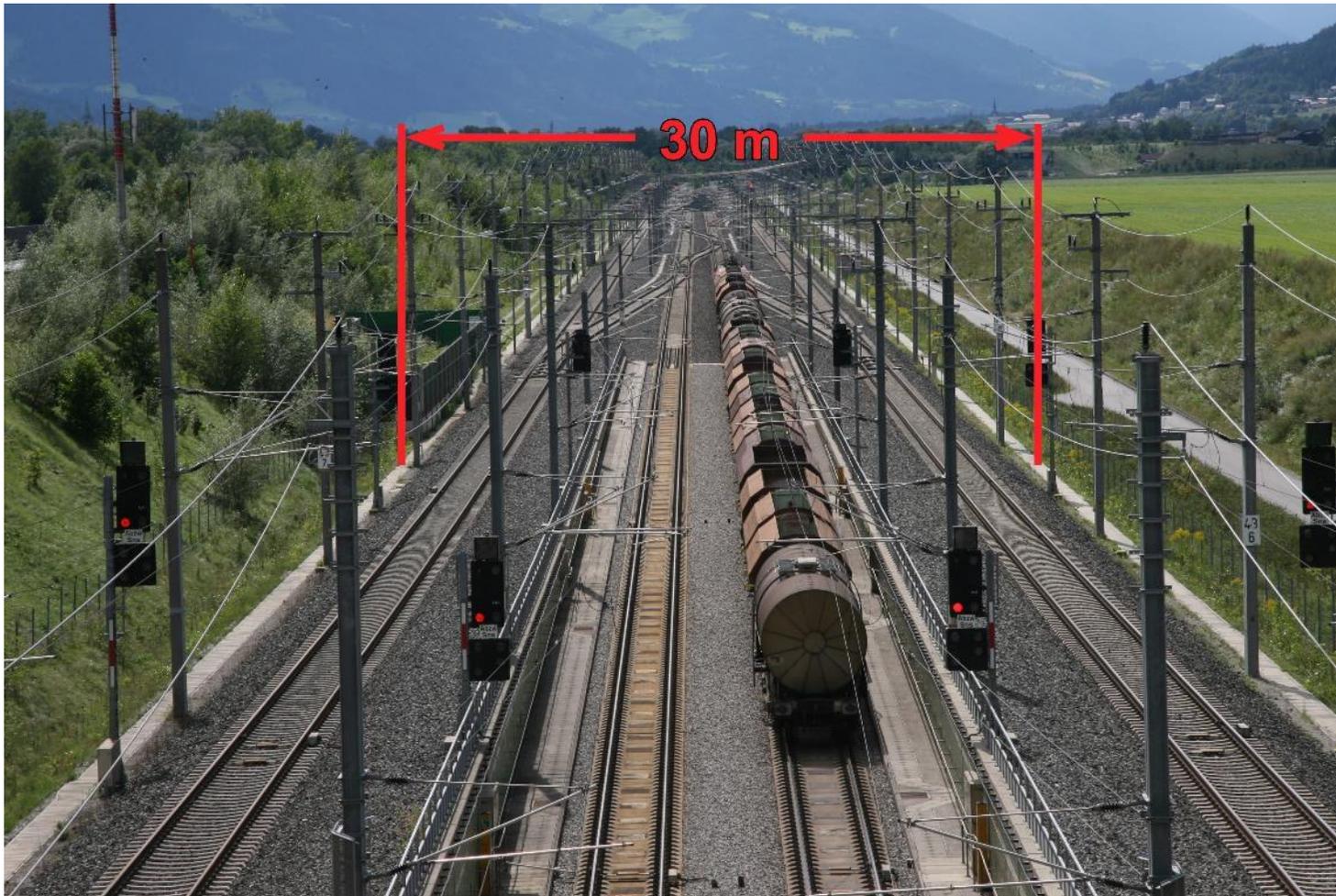
Katzenbergtunnel - Innenaufnahme

Katzenbergtunnel - Südportal



# Allgemeine Informationen

## Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



# Regionalforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

### Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen
  - Aktivitäten im Projekt
  - Bericht aus den Gemeindeforen
  - Zusammenfassung Rückmeldung Infoveranstaltung
- **Diskussion der Grobtrassenentwürfe**
  - Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
  - **Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise**

### Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Fragen und Diskussion
- Abschluss

# Grobtrassen-Entwicklung

## Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

- Sammlung der Grobtrassenvorschläge (bis Ende 2018)
- Bündelung ähnlicher Vorschläge
  - Erfassung des gemeinsamen Grundgedankens / der Idee des Vorschlagenden
  - ggf. Entwicklung einer Grobtrasse je Grundidee
- Vorprüfung, ob Projektanforderungen grundsätzlich erfüllt werden können, z.B.
  - Planungsauftrag
  - gesetzliche Anforderungen
  - Lage im Planungsraum

# Grobtrassen-Entwicklung

## Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

- Grobe Vorprüfung hinsichtlich Raum+Umwelt und Verkehr+Technik, ob Vorschlag ernsthaft in Betracht kommt und weiter verfolgt wird  
=> Aufnahme als zusätzliche Grobtrasse
- Fachliche Begründung, falls ein Vorschlag nicht weiterverfolgt wird.

*Ergebnis: Ergänzte Grobtrassen in der Grobtrassenkarte als Grundlage für die vergleichende fachliche Bewertung.*

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge Tunnel
- Trassenvorschläge Bündelung mit dem Inn
- Trassenvorschläge Bündelung mit der Autobahn
- Trassenvorschläge durch Rosenheim
- Trassenvorschläge westlich von Großkarolinenfeld
- Trassenvorschläge Umfahrung Ostermünchen
- Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
- ...

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

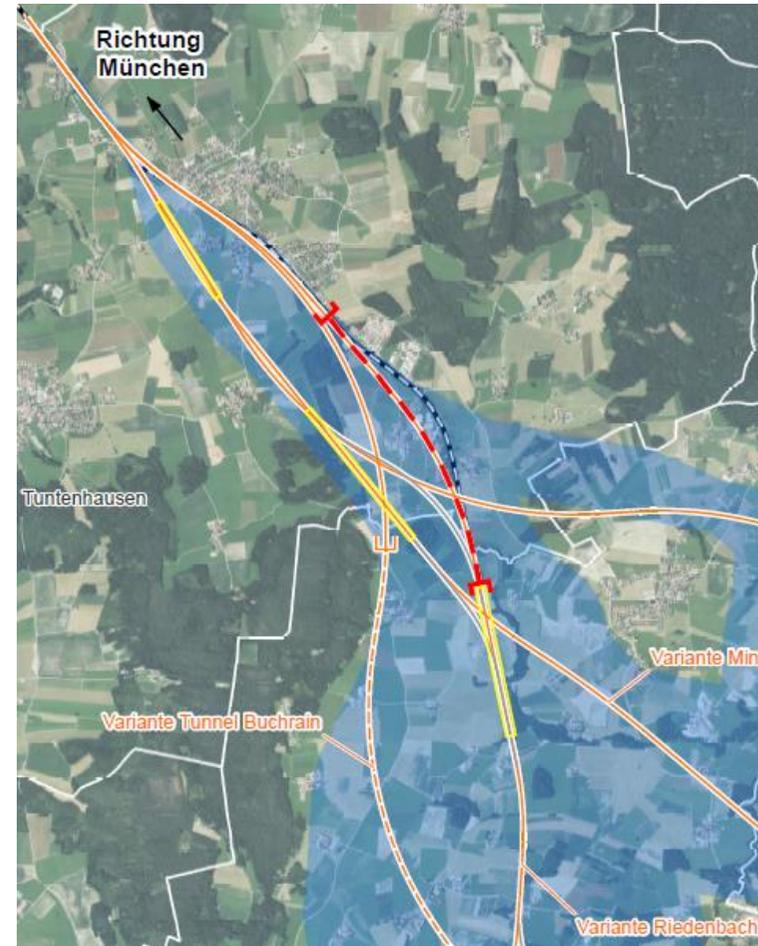
- Trassenvorschläge Tunnel:
  - Tunnelführung zwischen den Verknüpfungsstellen soweit wie möglich (möglichst viel Tunnel!)
  - Tunnel Innsbruck / Wörgl – München (Karwendeltunnel)
  - „Sulzberg-Basistunnel“:  
Eingangsportal bei Bad Feilnbach,  
ca. 22km unter den Bergen Sulzberg, Wendelstein, Brunnstein und Pendling bis  
Kirchbichl in Tirol, mit einem Seitenasttunnel in Höhe von Oberaudorf bis zur  
Verknüpfung bei Fischbach/Einöden



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge Tunnel
  - Tunnel Aubenhausen:  
ab Bf Ostermünchen Richtung Rosenheim bis  
Verknüpfung östl. Buchrain



# Grobtrassen-Entwicklung

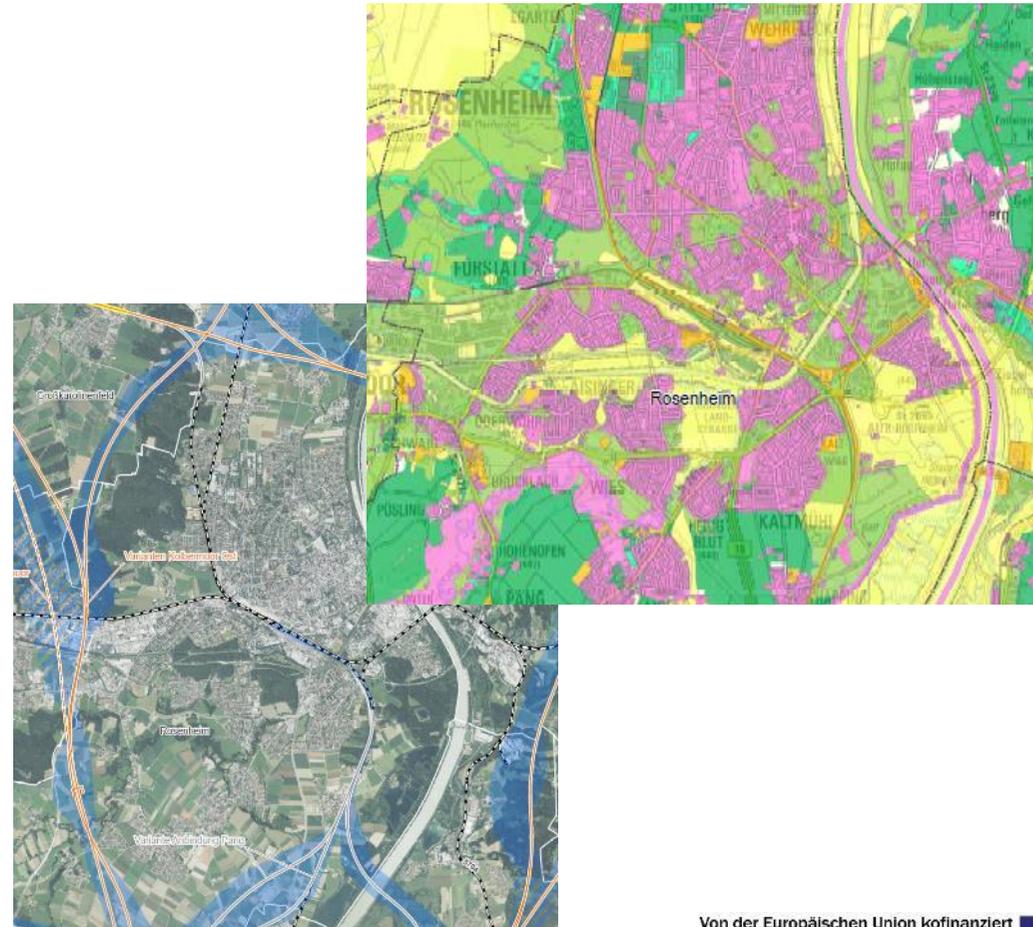
## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge Bündelung mit dem Inn:
  - Trassenführung aufgeständert über Inn
  - Trassenführung direkt neben dem Inn
  
- Trassenvorschläge Bündelung mit der Autobahn:
  - Trassenführung aufgeständert über der Inntalautobahn
  - Tunnelführung der Neubaustrecke unter der Inntalautobahn
  - Einhausung der A93 (großzügige Breite mit Tageslichteinfall und Rettungsgassen) und Trassenführung auf der Einhausung

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

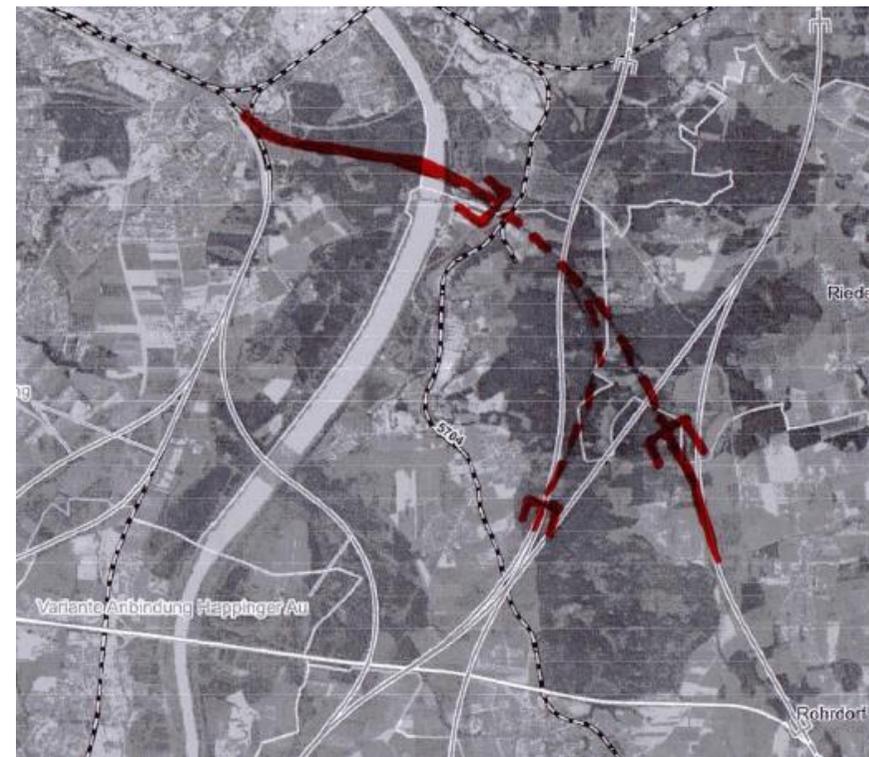
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
  - Durchfahrt Rosenheim ober- oder unterirdisch im Bereich des heutigen Bahngeländes



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

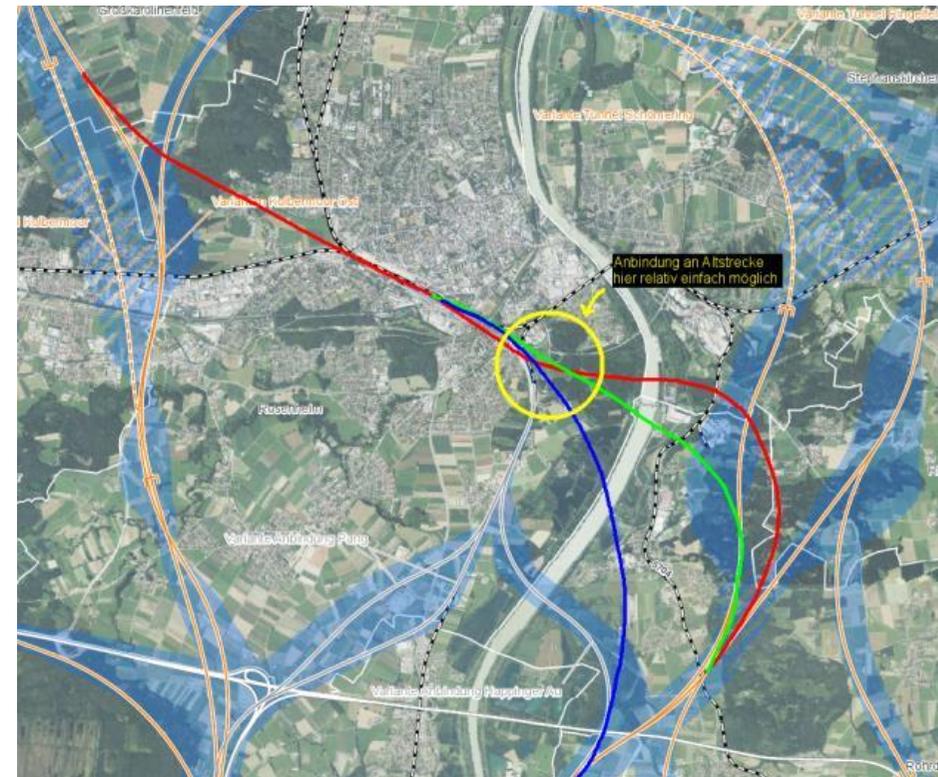
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
  - Querung Inn und entlang der Umgehungsstraße bis von der Variante Taigscheid, Tunnel Sattelberg oder Tunnel Steinkirchen: im Bereich des Innhochufers Trassenführung im Tunnel, zur Bestandsstrecke / Bf Rosenheim



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
  - von der Variante Taigscheid, Tunnel Sattelberg oder Inn Ost:  
Umfahrung des Gewerbegebiets am Griesenholz bzw. Thansau, Querung Inn, Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim, westl. Rosenheim Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
  - Trassenführung nordwestlich von Rosenheim:
  - Bf Rosenheim bis Trasse Kolbermoor Ost, mit Tunnel unter Keferwald



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

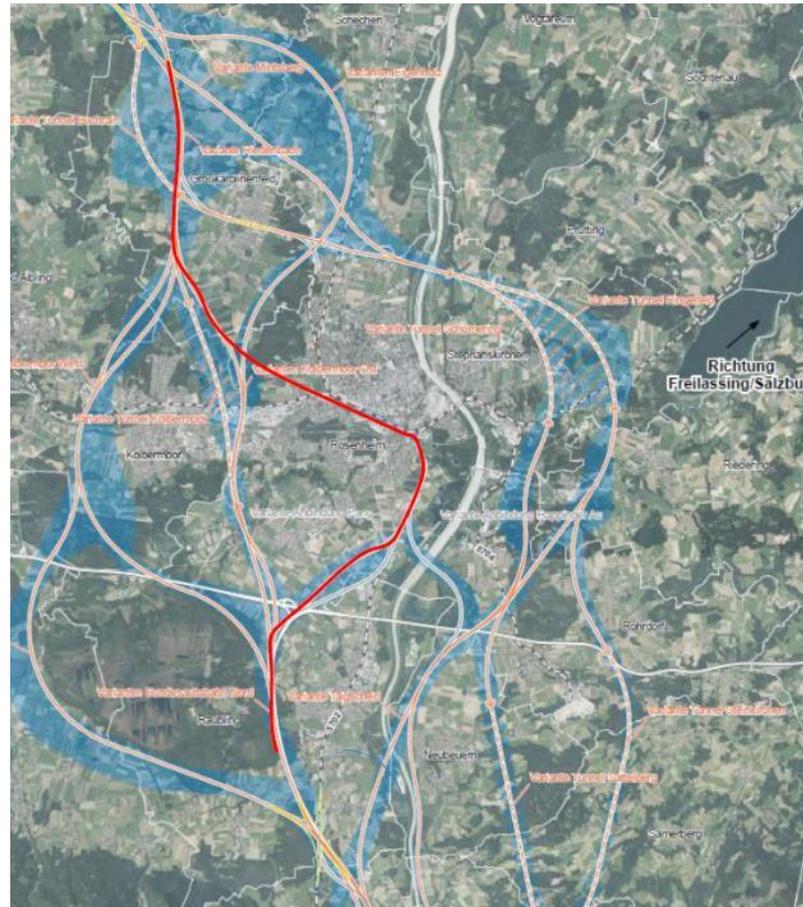
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
  - Trassenführung südöstlich von Rosenheim:  
Führung entlang der A93,  
ab Dreieck Inntal Verbindung zur  
Bestandsstrecke bei Happing,  
4-gleisiger Ausbau der bestehenden  
Bahnlinie von Happing bis Bf Rosenheim



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

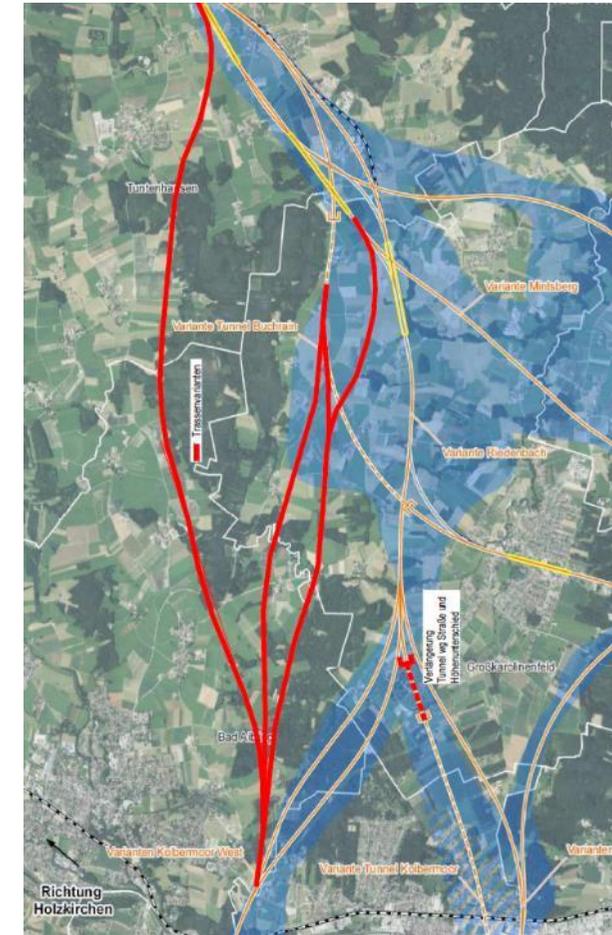
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge westlich von Großkarolinenfeld
  - ab Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Seefilze, Einfädelung nördl. von Ostermünchen
  - ab Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Harthausener Filze, westl. oder östl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Tunnel Buchrain oder in Variante Mintsberg
  - nördl. Verlängerung Tunnel Kolbermoor



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

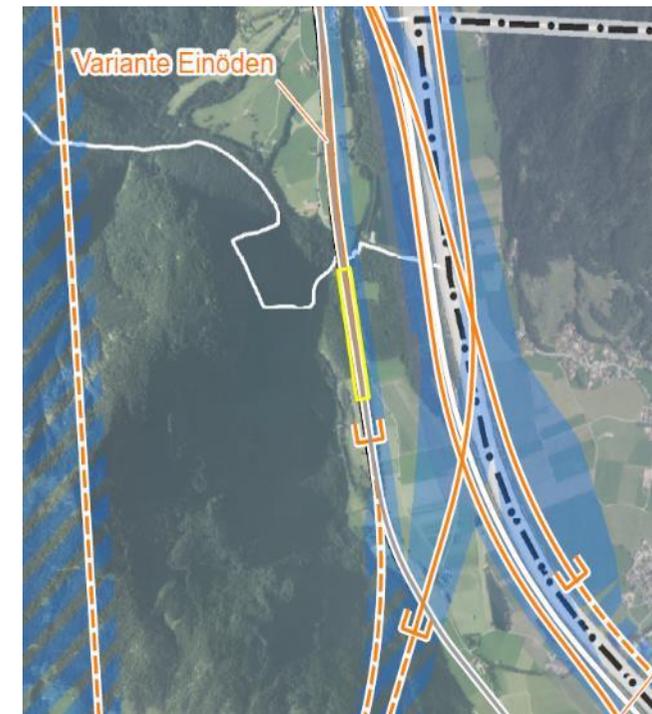
- Trassenvorschläge Umfahrung Ostermünchen:
  - nordöstliche Umfahrung Ostermünchen (Haus – Aßling) in Verlängerung der Variante Riederbach
  - ab Variante Eigenholz nordöstl. Umfahrung Ostermünchen
  - östliche Umgehung der Orte Weiching und Ostermünchen



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
  - Bündelung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf mit der Autobahn.  
Prüfung ob eine vollständige Verknüpfungsstelle möglich wird.



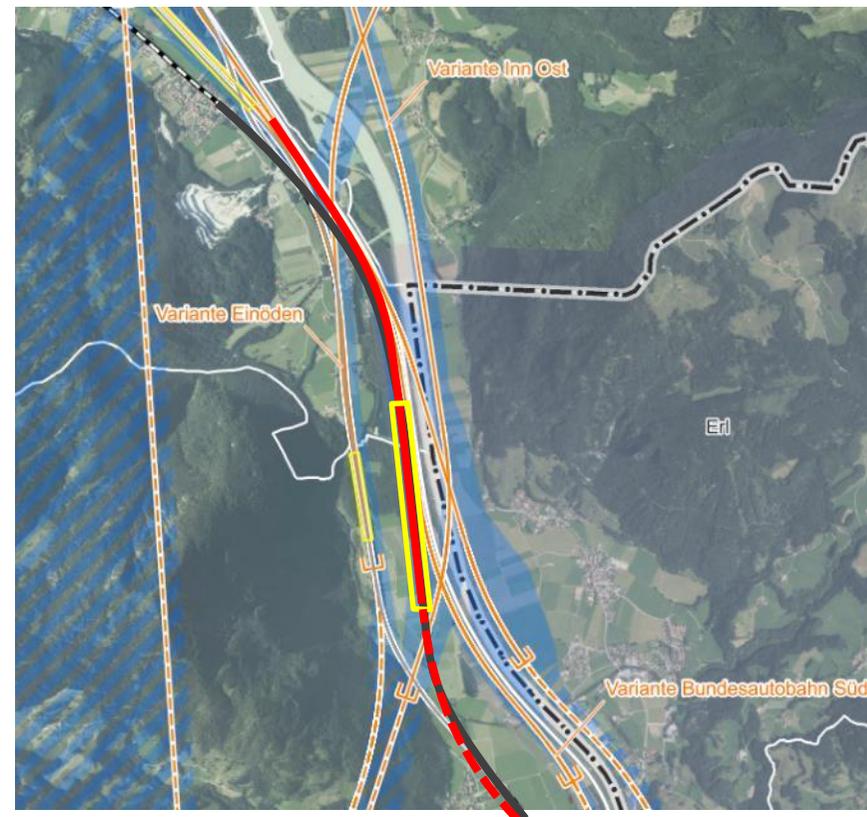
# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiel: Vorprüfung Grobtrassenvorschlag aus der Region

### ▪ Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf:

- Trassierungstechnisch bereits vorgeprüft
- Verlegung Bestandsstrecke zu BAB
- Verlängerung Tunnel der „Variante Bundesautobahn Süd“ bis Verknüpfungsstelle

→ „Ganze“ Verknüpfungsstelle trassierungstechnisch möglich



# Regionalforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

### Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen
  - Aktivitäten im Projekt
  - Bericht aus den Gemeindeforen
  - Zusammenfassung Rückmeldung Infoveranstaltung
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise

### Teil II

- **Begrüßung**
- Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Fragen und Diskussion
- Abschluss

# Regionalforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

### Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen
  - Aktivitäten im Projekt
  - Bericht aus den Gemeindeforen
  - Zusammenfassung Rückmeldung Infoveranstaltung
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise

### Teil II

- Begrüßung
- **Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums**
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Fragen und Diskussion
- Abschluss

# Regionalforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

### Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen
  - Aktivitäten im Projekt
  - Bericht aus den Gemeindeforen
  - Zusammenfassung Rückmeldung Infoveranstaltung
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise

### Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums
- **Diskussion der Grobtrassenentwürfe**
  - **Fragen und Diskussion**
- Abschluss

# Regionalforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

### Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen
  - Aktivitäten im Projekt
  - Bericht aus den Gemeindeforen
  - Zusammenfassung Rückmeldung Infoveranstaltung
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise

### Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung des Regionalforums
- Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - Fragen und Diskussion
- **Abschluss**

# Ausblick Zusammenarbeit

**Bis Ende 2018:**  
**Diskussion und Vorschläge für neue  
Grobtrassen**

- **ForenteilnehmerInnen**
  - Vorschläge/Ideen für mögliche, alternative Grobtrassen
  - Hinweise zu Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte etc.)
- **Planungsteam**
  - Prüfen von Vorschlägen und Rückmeldungen
  - ggf. Aufnahme als Grobtrasse

**Ab 2019:**  
**Diskussion und Reduktion der Grobtrassen;  
vertiefende Planung**

- **ForenteilnehmerInnen**
  - Informationen zu fachlicher Analyse, Bewertung und Reduktion der Grobtrassen (Nachvollziehbarkeit)
  - Hinweise zu Trassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte etc.)
- **Planungsteam**
  - Fachliche Analyse und Reduktion
  - Vertiefende Planung
  - Bewertung nach dem Kriterienkatalog

## Nächste Termine

- 13. Regionalforum: **25. Oktober**, voraussichtlich etwa 14:00 bis 17:30 Uhr in Rosenheim
- 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
  
- Präsentation mit Auswertung aller Infoveranstaltungen wird auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht
- Ausgabe Grobtrassenkarten mit Raumwiderständen

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM