

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

Thema:	13. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	25. Oktober 2018, Teil I: 14:00 - 15:30 Uhr (regionale VertreterInnen) Teil II: 16:00 - 17:30 Uhr (alle Mitglieder inkl. BürgermeisterInnen)
Ort:	Parkhotel Crombach, Rosenheim

Regionale VertreterInnen (gesamte Sitzung):

Georg Dudek (INNTAL Gemeinschaft e.V.)

Peter Kasperczyk (BUND Kreisgruppe Rosenheim)

Matthias Kraus (Regierung von Oberbayern)

Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein)

Günther Polz (ProBahn Kreisgruppe Rosenheim)

Josef Steingraber (Bayerischer Bauernverband Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim)

Gerhard Wieland (IHK Schienenverkehr, Bergbahnen, ÖPNV Referat Verkehr und Logistik)

BürgermeisterInnen und StellvertreterInnen (nur Teil II):

Gabriele Bauer (Oberbürgermeisterin Rosenheim), *ca. 45 min ab Beginn Teil II*

Helmut Cybulska (Stadt Rosenheim, vertretend für Gabriele Bauer)

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld)

Hajo Gruber (Bürgermeister Kiefersfelden)

Josef Häusler (Bürgermeister Riedering)

Georg Huber (Bürgermeister Samerberg)

Matthias Jokisch (Bürgermeister Brannenburg)

Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim)

Erwin Kühnel (Zweiter Bürgermeister Bad Aibling, vertretend für den Bürgermeister Felix Schwaller)

Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach)

Hubert Leitner (vertretend für Josef Ritzer, Bürgermeister Ebbs)

Christian Ritzer (Bürgermeister Niederndorf)

Anton Wallner (Bürgermeister Bad Feilnbach)

Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen)

Hubert Wildgruber (Bürgermeister Oberaudorf)



Projektteam (gesamte Sitzung):

Torsten Gruber (DB Netz AG)

Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG)

Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)

Alexander Buchner (IPBN)

Stefan Eder (IPBN)

Ralf Eggert (IFOK GmbH)

Rebecca Ruhfaß (IFOK GmbH)

Agenda

Teil I (regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung
2. Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen
 - a) Bericht aus den Gemeindeforen
 - b) Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen
 - c) Ergebnisse geologische Erkundung im GPR
 - d) Grobtrassenentwürfe

Teil II (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

3. Begrüßung
4. Rückmeldung zum Protokoll der 12. Sitzung des Regionalforums
5. Fragen und Diskussion
6. Abschluss

Teil I (nur regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden. Er entschuldigt Sabine Volgger, die an der heutigen Sitzung nicht teilnehmen kann.

Torsten Gruber, Projektleitung bei der DB Netz AG, begrüßt im Namen der Projektleitung und wünscht eine gute Sitzung. Er weist darauf hin, dass die Karten der Grobtrassenentwürfe auf der Raumwiderstands- und den Grundlagenkarten zur Mitnahme ausliegen.

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

2. Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus den Gemeindeforen

a) Bericht aus den Gemeindeforen (Ralf Eggert, Peter Hofer)

Ralf Eggert berichtet, dass die Tagesordnung in den Gemeindeforen im Gemeinsamen (GPR) und Erweiterten Planungsraum (EPR) ähnlich war, wie in diesem ersten Sitzungsteil. In allen Foren wurde der Masterplan Schienengüterverkehr, die Gegenüberstellung der Grenzwerte für Schall in Deutschland und Österreich und neu eingegangene Trassenvorschläge vorgestellt. In den Foren im GPR wurden außerdem die ersten Erkenntnisse der Erkundungsbohrungen im GPR gezeigt.

Ralf Eggert berichtet zum GPR, dass in den Gemeindeforen Süd 1 und Süd 2 die geologischen Erkundungen (insb. Nähe Hechtsee) von besonderem Interesse waren. Im Gemeindeforum Nord 2 wurde diskutiert, ob die Arbeit des Gemeindeforums ruhen soll. Aufgrund der Aussage der Bahnen, dass auch während einer Ruhepause weitergeplant würde, haben sich die Mitglieder entschieden, weiterzuarbeiten.

Peter Hofer ergänzt zum GPR, dass dem Duldungsantrag für eine Bohrung auf öffentlichem Grund in der Gemeinde Neubeuern stattgegeben wurde. Damit darf an der entsprechenden Stelle gebohrt werden. Die Bahnen hoffen, dass die Bohrungen in diesem Jahr abgeschlossen werden können.

Ralf Eggert berichtet zum EPR, dass die Arbeit des Gemeindeforums Rosenheim Süd ruht. Für die Mitglieder des Forums, die informiert bleiben und sich einbringen möchten, gab es das Angebot, an einem einstündigen Informationsaustausch teilzunehmen. Auch hier wurde der Masterplan Schienengüterverkehr, der Vergleich zu den Grenzwerten Schall und die neuen Grobtrassenvorschläge vorgestellt. Es gab einige technische Fragen. Sechs Mitglieder haben teilgenommen. Für den Informationsaustausch wird kein Protokoll erstellt. Im Gemeindeforum Rosenheim Nord wurde ein Meinungsbild erhoben und beschlossen, die Arbeit dann ruhen zu lassen, wenn am 20.11.2018 kein Termin mit dem BMVI kommuniziert wurde und dann wieder aufzunehmen, wenn der Termin bekannt ist.

b) Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen (Torsten Gruber, Martin Gradnitzer)

Masterplan Schienengüterverkehr

Torsten Gruber stellt Informationen zu dem Masterplan Schienengüterverkehr vor (*siehe Folien 5 bis 8 in der beiliegenden Präsentation*). Der Masterplan Schienengüterverkehr zeige, hier in

Bezug auf Deutschland, dass es politische Initiativen gibt, den Schienengüterverkehr zu stärken. Es werden sowohl durch die Bundesregierung (siehe Folien 5 und 6) als auch durch die Länder (Freistaat Bayern, siehe Folie 7) und die DB (siehe Folie 8) Maßnahmen ergriffen. Zu den Maßnahmen der DB (Folie 8) erläutert er, dass sich die dargestellten Projekte in einer sehr frühen Leistungsphase (Grundlagenermittlung, Vorplanungen) befinden. Über Projekte, die auch für den Brenner-Nordzulauf relevant sind, soll regelmäßig berichtet werden.

Fragen / Diskussion

Ein Mitglied hat gehört, dass ein 540 m langer Zug etwa 550t Güter transportieren kann. Wie viel kann ein 740 m langer Zug transportieren?

- Eine pauschale Aussage dazu, wie sich die Länge zum Gewicht verhält, ist nicht möglich. Es gibt jedoch einige Eckdaten:
 - die maximale Achslast liegt i.d.R. bei 22,5 t, bei Neubaustrecken auch bis 25 t. Das Gewicht, das ein Zug haben kann, hängt damit auch von der Zahl der Achsen ab.
 - die Anzahl und Leistung der Lokomotiven. Derzeit fahren Güterzüge über den Brenner i.d.R. mit drei Lokomotiven (zwei vorn, eine Schublokomotive hinten).
 - die Art der Güter und der Wagons: Früher war die Schiene stark auf Schwertransport orientiert, dies nimmt mit der Deindustrialisierung in Europa ab. Heute werden eher Konsumgüter transportiert. Dies geschieht meist in Containerzügen. Die Containerzüge mit Konsumgütern sind deutlich leichter, als Schwertransporte, die die Industrie beliefern.
- Am Brenner gibt es derzeit aufgrund der Steigungsstrecken und der Kurvenradien eine Einschränkung auf maximal 1200t Anhängelast. In Deutschland gibt es meist größere Lasten, etwa 1600t. Es gibt kein Maximum per se, weil viele Faktoren entscheiden.
- Vereinfacht ausgedrückt ist es Ziel jedes Eisenbahnverkehrsunternehmens, mit einer Lokomotive das maximale Gewicht zu ziehen, da dann die höchste Wirtschaftlichkeit erreicht wird.

Ein Mitglied hat gehört, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit der Güterzüge über den Brenner (Inntal bis Bozen) bei etwa 40 km/h liegt. Mit dem LKW wäre der Transport demnach schneller. So lange die Strecke nicht ausgebaut sei, kämen auch die Lastzüge nicht voran.

Vergleich Grenzwerte Schall Deutschland und Österreich

Martin Gradnitzer stellt eine vergleichende Gegenüberstellung der Grenzwerte Schall in Deutschland und Österreich vor (siehe Folie 9). Er weist darauf hin, dass in Deutschland und Österreich unterschiedliche Berechnungsverfahren angewendet werden, beispielweise werden in Österreich auch die Vorbelastungen berücksichtigt. Die deutschen Vorgaben sind neuer

und strenger: bei einer Neubaustrecke liegen die Grenzwerte für Wohngebiete in Deutschland um 6 dB(A) unter den österreichischen Grenzwerten.

Antworten der deutschen Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen der Fraktionen der FDP und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN zum Brenner-Nordzulauf

Siehe: Antwort auf die Anfrage der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905160.pdf> ; Antwort auf die Anfrage der Fraktion der FDP: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905166.pdf>

Torsten Gruber berichtet, dass am 19.10.2018 die Antworten der deutschen Bundesregierung auf Anfragen der Fraktionen der FDP und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN zum Brenner-Nordzulauf veröffentlicht wurden. In den Antworten waren zum ersten Mal Zugzahlenprognosen für 2030 enthalten. Diese sind niedriger als im letzten Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Dies liegt unter anderem an zwei Änderungen:

- Bei den aktuellen Berechnungen haben die Gutachter des Bundes die Produktionstage verändert und gehen nun von sechs Tagen (inkl. Samstag!) anstatt bisher nur fünf Tagen aus. Hierdurch sinkt die durchschnittliche Zahl am Tag, selbst wenn in der Woche die gleiche Zahl an Zügen fährt.
- Zudem wurde eine Produktionssteigerung bei den Eisenbahnen unterstellt, d. h. von längeren Zügen ausgegangen. Es wurde unterstellt, dass auf der Brennerachse mit 740m Güterzügen gefahren werden kann. Mathematisch ergibt sich daraus, dass die Zahl der Züge bei gleichbleibender Gütermenge sänke.

Torsten Gruber erinnert daran, dass im Trassenauswahlverfahren von dem Bemessungsfall des BVWP mit 400 Zügen am Tag ausgegangen wird. Dieser Bemessungsfall ist keine Prognose und nicht mit einer Jahreszahl verknüpft – er bleibt weiterhin Grundlage der Planung. Torsten Gruber schlägt vor, dass die Mitglieder Fragen zu den Zahlen bei dem vorgesehenen Termin mit dem BMVI direkt an den Bund richten.

Martin Gradnitzer weist darauf hin, dass es parallel auch in den Arbeitsgruppen der Brenner-Korridorplattform eine Abstimmung der verschiedenen nationalen Prognosen gibt und eine korridorbezogene Güterverkehrsstudie erstellt werden soll. Die neuen Parameter des deutschen Bundes seien mit den anderen Ländern nicht harmonisiert.

Fragen/ Diskussion

Ein Mitglied schlägt vor, eine Frageliste für den Termin mit dem BMVI zu erstellen.

- Die Mitglieder können selbstständig gemeinsam eine Liste einreichen.
- Alternativ können Fragen einzeln eingereicht bzw. in der Runde gemeinsam gesammelt werden.

Die Projektleitung erläutert das Problem einer fehlenden Harmonisierung der Parameter an dem vereinfachten Beispiel, dass Deutschland von sechs Produktionstagen für den Güterverkehr ausgehen würde, in Italien aber beispielsweise samstags die Terminals schließen würden. *Daraufhin merkt ein Mitglied an, es sei widersprüchlich, einerseits Verkehr auf die Schiene verlagern zu wollen, andererseits aber samstags den Güterverkehr zu blockieren.* Die Projektleitung betont,

dass es sich bei dem Beispiel um eine starke Vereinfachung handelt und auch in Österreich und Italien an Samstagen Güterverkehr fährt und abgewickelt wird. Es sei jedoch wichtig zu verstehen, dass sich die Grundlagen der Berechnungen in den verschiedenen Ländern unterscheiden.

Ein Mitglied kritisiert, dass sich der theoretische Bezugsfall mit 400 Zügen immer allein auf den Zielpunkt München bezieht. Der Zielpunkt München funktioniert nicht mit 400 Zügen, weil diese nicht durch den Knoten kämen. Die Projektleitung schließe eine globale Übersicht aus und verenge den Blick auf München, ohne diesen Widerspruch zu berücksichtigen. Die Planung werde nicht besser, wenn trotz dieses Widerspruchs auf dem Zielpunkt München beharrt werde.

Ein Mitglied fragt, ob die Strecke im Inntal in Bezug auf Lärmschutz Vorteile bekommen habe. Es gebe aus den Gemeinden im GPR und EPR auch am Bestand immer wieder die Forderung, dass in Bezug auf Lärm mehr gemacht werden muss.

- An der Bestandsstrecke München – Rosenheim - Kiefersfelden ist auf deutscher Seite bereits zweimal eine Lärmsanierung erfolgt. 2016 wurde zudem eine Machbarkeitsuntersuchung für weitergehenden Lärmschutz durchgeführt, bei der niedere Grenzwerte angesetzt wurden: durchgehend unabhängig der Widmung 57 dB(A) von München bis ins Inntal. Die letzte daraus hervorgehende Maßnahme soll 2023 abgeschlossen sein. Es stehen teils noch die Planfeststellungsverfahren an – hier kann es Einsprüche geben, wenn sich z.B. Menschen gegen die Lärmschutzwände aussprechen.

c) Ergebnisse geologische Erkundung im GPR (Stefan Eder)

Stefan Eder präsentiert Informationen zu dem geologischen Erkundungsprogramm im GPR (Folien 11-37). Die Folien wurden in den Gemeindeforen gezeigt und es wurden jeweils die vor Ort relevanten Besonderheiten erläutert und diskutiert. Eine wichtige Erkenntnis für das gesamte Inntal im Bereich des GPR ist, dass sich die Geologie in der Talflur heterogener darstellt als im Raum Kundl-Innsbruck: Insgesamt wechseln sich die Zonen mit Kies und Sand ab, teils ragen Felsrippen ins Inntal herein und bilden Stillwasserbereiche mit Seen.

Fragen/ Diskussion

Ein Mitglied merkt an, dass die Folien für den Laien nicht verständlich sind und fragt, ob vereinfachte Karten erstellt werden können (z.B. Einteilung: Bau schwer, möglich, unmöglich). Es sollte von den Mitgliedern nicht erwartet werden, dass sie aufgrund dieser Präsentation die Problematiken und Besonderheiten bereits verstanden haben.

- Es können Tendenzen abgegrenzt werden, welche Baugrundverhältnisse eher günstig oder eher ungünstiger sind. Letztendlich ist jedoch entscheidend, wie die Geologie auf Höhe des späteren Tunnels ist. In den späteren Bewertungsbändern der Trassen werden diese Klassifizierungen dargestellt.
- Die Präsentation soll einen ersten Eindruck über das ausgeführte Programm vermitteln. Die Geologie entscheidet jedoch nicht allein darüber, wo die Trasse verläuft bzw. wo ein Tunnel gebaut wird. Es gibt jedoch Erkenntnisse, die einen Tunnelbau erschweren: Z.B. gehen die Grobtrassenentwürfe derzeit zwiebelbelförmig um den

Hechtsee bei Kufstein/Kiefersfelden herum (*Darstellung der Geologie dort siehe Folien 14 bis 16*). Dies liegt daran, dass dort der Zustrom zum Hechtsees vom Bereich Maistaller Berg kommt. Die Druckniveaus in den zwischenzeitlich ausgeführten Bohrungen weisen darauf hin. Deshalb ist ein Tunnelbau im Maistaller Berg noch nicht per se ausgeschlossen, aber es ist klar, dass ein hohes Risiko in Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit besteht, weil mit einem starken Eingriff in die Hydrologie zu rechnen ist. Der Wasserdruck im Berg liegt bei 17 bar und damit zu hoch für einen druckdichten Ausbau. Im Tunnel müsste vermutlich dauerhaft Wasser abgeleitet werden.

Es wurde vorgeschlagen, eine Trasse zu entwerfen, die bis auf die Verknüpfungsstelle komplett im Tunnel liegt.

- Wenn eine Variante nur im Tunnel liegt, dann wird die Geologie betrachtet, ähnlich wie bei einer oberirdischen Trasse die Raumwiderstände. Es werden Bereiche gesucht, in denen die geologischen Verhältnisse günstig sind. Der Trassenvorschlag wird mit den anderen Trassenvorschlägen gezeigt werden (2019).

Stört ein Tunnel das Fließsystem (Bergwasser, Grundwasser)? Ist der Tunnel mit einer Leitung (z.B. Rohrleitung für eine Beschneigungsanlage) vergleichbar, die unbeabsichtigt als Entwässerungsgraben wirkt?

- Dazu ist keine pauschale Aussage möglich: Im Inntal wurde im Grundwasser ein Tunnel gebaut und die Auswirkungen waren minimal. Es können jedoch große Auswirkungen entstehen, wenn ein Tunnel im Fels Bergwasser aus dem Berg abzieht.
- Solche Wirkungen fließen in die Bewertung der Trassen mit ein.
- Es ist im Bereich um den Hechtsee nicht bekannt, wo genau das Wasser fließt, aber der Tunnel wird mit großer Sicherheit wasserführende Schichten antreffen. Ein Tunnel in derartigen geologischen Verhältnissen würde in Österreich vermutlich nicht druckdicht gebaut. Das Wasser müsste dann abgeführt werden.
- Der Projektleitung bei der DB Netz AG ist nicht bekannt, ob ein nicht druckdichter Tunnel, bei dem dauerhaft Wasser abgeführt werden würde, in Deutschland überhaupt genehmigungsfähig wäre.

Gibt es neue Erkenntnisse in Bezug auf den Vorschlag, durch den Zeller Berg (bei Kufstein, nord-westlich des Inns) zu fahren?

- Den Zeller Berg zu durchfahren wäre unproblematisch, da es sich um einen Dolomitrücken handelt. Problematisch ist jedoch, dass dahinter die Stadt Kufstein mit einer Unterfahrung im wasserführenden Lockergestein folgt. Wenn es Alternativen gibt, drängt es sich nicht auf, eine der größeren Städte im Lockergestein und im Grundwasser zu unterfahren. Das Risiko wäre zu hoch.

d) Grobtrassenentwürfe (Alexander Buchner)

Alexander Buchner stellt einige Beispiele für neu eingegangene Trassenvorschläge vor (siehe Folien 40 bis 44).

Fragen/ Diskussion

Auf den Karten mit den Raumwiderstandsklassen und den Grobtrassenentwürfen sieht man, dass die Trassen an einigen Stellen Bereiche mit der Raumwiderstandsklasse 6 schneiden oder durchqueren (bspw.: Variante Bad Feilnbach). Wie wird damit umgegangen?

- Aufgrund der Trassierungsparameter (insb. Ministerradien) lässt es sich teils nicht vermeiden, dass Bereiche mit höheren Raumwiderständen geschnitten werden.
- Die Raumwiderstandsklasse 6 drückt kein Tabu aus. Die mit der Scheidung/Durchführung ggf. verbundenen Beeinträchtigungen oder der höhere Aufwand (z.B. Aufständern) werden in der vertieften Trassenplanung mitbewertet. Davor wird geschaut, ob es Varianten gibt, die in der Gesamtheit besser sind. Wenn eine Trasse trotz Durchführung eines Bereichs mit hohem Raumwiderstand insgesamt besser als andere Trassen bewertet wird, dann könnte eine Beeinträchtigung dieses Bereiches auch genehmigt werden.

Wann fließen die Gewichtungen ein, die die Mitglieder zum Kriterienkatalog abgegeben haben?

- Die Grobtrassenvarianten werden zunächst nach technischen Kriterien abgeschichtet. Erst für die letzten verbleibenden Trassen werden nach weiterer vertiefter Planung die Berechnungen angestellt, die für die Bewertung nach dem Kriterienkatalog notwendig sind. Für diese Trassen wird dann die Gewichtung betrachtet.

Werden nur Trassen im Inntal und der Region Rosenheim oder auch die weiträumigen Alternativen betrachtet? Wird berücksichtigt, welchen Einfluss die großräumigen Alternativen auf die benötigten Kapazitäten auf anderen Strecken haben?

- Derzeit werden die Vorschläge gesammelt, die eingehen. Dazu gehören auch weiträumige Alternativen (siehe z. B. Folie 40). Diese werden im Forum gezeigt.
- Die weiträumigen Alternativen erfüllen jedoch einige mit dem Planungsauftrag vorgegebenen Kriterien nicht. Eine Strecke über Bad Reichenhall (siehe Folie 40) wäre ein anderes Projekt mit abweichender verkehrlicher Zielsetzung, bei dem Verkehrsströme ganz anders gelenkt würden. Eine solche Alternative kann nicht weiterverfolgt werden, weil sie dem Projektauftrag nicht entspricht. Solche Vorschläge könnten bei der Überprüfung des BVWP an den Bund übermittelt werden.
- Ein Mitglied stimmt zu, dass der Vorschlag der Politik vorgelegt werden sollte. Es sollte erläutert werden, warum die Bahnen mit einer Verbindung durch das Inntal und nicht mit einer alternativen Streckenführung beauftragt wurden.
- Die Streckenführung entspricht internationalen Vereinbarungen (siehe S. 2 Memorandum von Montreux von 1994 <https://www.brennernordzulauf.eu/grundlagendokumente.html?file=files/mediathek/grundlagendokumente/1994-05->

[31 memorandum von montreux.pdf](#)). Entsprechend sind bereits einige Projekte umgesetzt worden, z. B. wurden bei Ostermünchen bereits Überholgleise gebaut. In Österreich wurde bereits eine neue Strecke gebaut (Baumkirchen-Knoten Radfeld-Knoten Schafftenau). Es ist aus Sicht der Bahnen daher unwahrscheinlich, dass sich der Verlauf ändert. Es kann aber – z.B. bei dem vorgesehenen Termin mit dem BMVI – nach einer Erläuterung gefragt werden, warum der Verlauf so festgelegt wurde.

- Der Brenner-Nordzulauf ist außerdem als Teil des Scan-Med-Korridors mit der EU vereinbart (zum Scan-Med-Korridor im Alpenraum siehe: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/ScanMed_Alpenraum_DT_WEB.pdf)

Teil II (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

3. Begrüßung (Ralf Eggert)

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden. Er entschuldigt Sabine Volgger, die an der heutigen Sitzung nicht teilnehmen kann.

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

4. Rückmeldung zum Protokoll der 12. Sitzung des Regionalforums (Ralf Eggert)

Das Protokoll wird mit folgenden Änderungen auf S. 14 und 15 verabschiedet (Änderungen unterstrichen):

„Ein Mitglied kritisiert, im Verlauf der Foren sei viel Zeit verloren gegangen, weil offene Fragen an die Bahnen und die Politik 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 der 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. was es mit dem „Tiroler Standard“ auf sich habe, der in der Politik gefordert werde.

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

5. Diskussion und Fragen

Ralf Eggert berichtet, dass im ersten Teil die Inhalte gezeigt wurden, die auch in den Gemeindeforen präsentiert wurden. Es wurde auch ein Teil zu den Ergebnissen des geologischen Erkundungsprogramms im GPR präsentiert – dieser wurde nur in den Gemeindeforen im GPR gezeigt, da es im EPR noch keine Ergebnisse gibt.

FDP und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN zum Brenner-Nordzulauf

Siehe: Antwort auf die Anfrage der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905160.pdf> ; Antwort auf die Anfrage der Fraktion der FDP: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905166.pdf>

Torsten Gruber berichtet, dass am 19.10.2018 die Antworten der deutschen Bundesregierung auf Anfragen der Fraktionen der FDP und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN zum Brenner-Nordzulauf veröffentlicht wurden. In den Antworten waren zum ersten Mal Zugzahlenprognosen für 2030 enthalten, welche auch den Bahnen zuvor nicht bekannt waren.

Torsten Gruber sagt, dass die Zugzahlen auf der Bestandsstrecke derzeit steigen. Die Prognose des Bundes für 2030 geht von 68 Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs, 42 Zügen des Schienenpersonennahverkehrs und 122 Zügen des Schienenpersonengüterverkehrs auf der Strecke Rosenheim-Kufstein aus. Diese Zahlen sind vergleichsweise niedrig, da es Neuerungen bei den Grundlagen gab:

- Bei den aktuellen Berechnungen haben die Gutachter des Bundes die Produktionstage des Schienengüterverkehrs verändert und gehen nun von sechs Tagen (inkl. Samstag!) anstatt bisher nur fünf Tagen aus. Hierdurch sinkt die durchschnittliche Zahl am Tag, selbst wenn in der Woche die gleiche Zahl an Zügen fährt.
- Zudem wurde eine Produktionssteigerung bei den Eisenbahnen unterstellt, d. h. von längeren Zügen ausgegangen. Es wurde unterstellt, dass auf der Brennerachse mit 740m Güterzügen gefahren werden kann. Mathematisch ergibt sich daraus, dass die Zahl der Züge bei gleichbleibender Gütermenge sänke.

Ralf Eggert fügt hinzu, dass die Antworten nicht vorab an die Mitglieder gesendet wurden, da dies vor der Sitzung zu kurzfristig gewesen wäre. Er schlägt vor, sich in der 14. Sitzung über die Antworten auszutauschen. Er berichtet, dass im ersten Sitzungsteil vorgeschlagen wurde, dass die Mitglieder Fragen sammeln, die dann vor dem vorgesehenen Termin mit dem BMVI übergeben werden können.

Was sind die Konsequenzen, wenn die Zugzahlen für das Projekt zurückgehen?

- Für das Trassenauswahlverfahren ist der Bemessungsfall von 400 Zügen pro Tag ausschlaggebend. Diesem ist keine Jahreszahl zugeordnet. Die Prognose hat daher keine direkte Auswirkung auf das Projekt.
- Die Parameter, die bei der neuen Prognose dazu führen, dass die Zahlen vergleichsweise niedrig sind (s.o.) sind nicht international abgestimmt. Es gibt in der Brenner Corridor Platform (internationale Plattform unter dem Vorsitz der EU) keine Abstimmung zu diesen Parametern. In Österreich und Italien können sich demnach abweichende Prognosen ergeben.

Ein Mitglied äußert Verständnis dafür, dass diese Fragen nicht durch die Bahnen sondern nur durch die Politik beantwortet werden können. Gleichzeitig sei die Unsicherheit darüber, wo die Trasse hinkomme, für die Menschen in der Region schwer auszuhalten und schlimmer, als eine konkrete Planung. Für die Mitglieder des Regionalforums werde es zunehmend schwierig, die Mitarbeit zu begründen, da keine Ergebnisse sichtbar seien. Auch beispielsweise der Beschluss eines Gemeinderates, eine Erkundungsbohrung nicht zuzulassen, zeuge von dieser Unsicherheit: Es sei klar, dass dies die Erkundungsbohrung nur verzögern könne, es gehe jedoch darum, ein Signal an den Auftraggeber (hier: die deutsche Bundesregierung) zu senden. Es sei wichtig, dass es einen Termin mit dem BMVI geben wird. Wenn nun die Zugzahlen in den Prognosen zurückgehen, stellt sich für die Menschen erst recht die Frage, ob das Projekt notwendig ist. Dazu müsse es aus der Politik klare Aussagen geben.

Ein Mitglied berichtet, dass Mitglieder des Stadtrates Rosenheim (Fraktionen Grüne, SPD, ÖDP und FDP) beantragt haben, dass sich der Stadtrat gegen den Brenner-Nordzulauf erklärt. Es sei problematisch, dass die Planung als CSU-Projekt erschiene, obwohl sie auf Bundesebene mit dem BVWP durch die Große Koalition beschlossen wurde. Die Grundlagen wurden durch Vorgängerregierungen beschlossen.

- Ein Mitglied merkt dazu an, dass sich auch Vertreter der CSU, insbesondere Horst Seehofer, widersprüchlich verhalten und zumindest nahegelegt haben, dass eine zweigleisige Neubau-strecke nicht notwendig sei.

Ein Mitglied äußert sich zum Protokollentwurf zur 8. Sitzung des Regionalen Projektbeirates. Nach Aussagen von Klaus-Dieter Josel auf S. 3 und S. 9 bis 10 wird betont, dass es sich bei der „Kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH um kein Gutachten handelt. Es sei außerdem eine Aussage gefallen, mit der Klaus-Dieter Josel die Vieregg-Rössler GmbH diffamiere. Das Mitglied fordert im Namen der Vieregg-Rössler GmbH, dass Klaus-Dieter Josel diese Aussage zurücknimmt. Ansonsten werde die Vieregg-Rössler GmbH eine einstweilige Verfügung erwirken lassen. Das Mitglied hat den Eindruck, dass die Aussage von Klaus-Dieter Josel die Beurteilung des gesamten Planungsteams widerspiegelt. Das Mitglied bittet Torsten Gruber, sich von der Aussage zu distanzieren.

- Torsten Gruber bittet das Mitglied, die Anfrage schriftlich zu formulieren und direkt an Klaus-Dieter Josel zu richten.
- Das Mitglied betont, es müsse zeitnah klargestellt werden, ob die Stellungnahme als seriöser Beitrag gewertet wird.
- Ralf Eggert bittet das Mitglied, weiterhin darauf hinzuweisen, wenn eine Aussage bzw. die Wortwahl als unangenehm empfunden wird. Er bittet das Mitglied, sich zu

überlegen, ob eine Klage der richtige Weg ist. Es sollte in den Foren eine Kultur beibehalten werden, in der es möglich ist, offen miteinander zu reden ohne jedes Wort genau abzuwägen.

Ein Mitglied äußert, dass es seit drei Jahren nichts Neues im Projekt gibt und dass man die Bevölkerung nicht weiter hinhalten könnte. Es sei nicht zielführend, dass man sich seit drei Jahren treffe und dass man häufig um Aussagen im Protokoll diskutiere, es gleichzeitig aber kaum neue Erkenntnisse gebe.

- *Ein Mitglied äußert daraufhin, die Terminals seien voll und es seien zu wenig Trassen über den Brenner vorhanden. Es sei wichtig, vom Bund seriöse Zahlen zu bekommen. Gleichzeitig liege mit dem Masterplan Schienengüterverkehr ein geballtes Investitionsprogramm vor, um Güter auf die Schiene zu bringen. Das Mitglied gibt zu bedenken, dass prognosezahlen schwer zu erarbeiten sind. Die IHK habe einige große Unternehmen um Prognosezahlen gebeten, es habe sich jedoch gezeigt, dass die Unternehmen heute nicht bis 2038 denken. Mit dem Bau des Brennerbasistunnels sei jedoch bereits eine große Investition getätigt worden, nun brauche es auch eine Zulaufstrecke. Das Mitglied berichtet, dass ein Terminal in Burghausen, das 2015 eröffnet wurde, nun bereits sehr stark ausgelastet sei. Das Mitglied appelliert, sich die vollen Straßen anzusehen und daran zu arbeiten, dass mehr Güter auf die Schiene kommen. Das Mitglied verkenne die Problematik für die Menschen vor Ort nicht und sehe deren Ängste. Aber wenn gesagt werde, dass die Region nichts von der Hochleistungsstrecke habe, dann stimme dies nicht. Es sei nicht so, dass alle Züge vorbeirauschen würden und es bestehe die Möglichkeit, nach Inbetriebnahme bspw. in 3:30 Stunden von Rosenheim nach Verona zu fahren. Wenn die Region signalisiere, dass sie gegen den Ausbau ist, dann würden auch Unternehmen davon abgeschreckt, Güter auf die Schiene zu verlagern.*

Ein Mitglied sagt, es sei verständlich, dass sich die Menschen in der Region mit allen Mitteln gegen das Projekt wehren, gerade weil das Projekt nicht der Region, sondern überregionalen Transporten diene. Es müsse bald klar werden, welche Trasse in Frage kommt.

- *Torsten Gruber stimmt zu, dass es Ziel sein muss, die Unsicherheit in der Region aufzulösen. Es gebe jedoch bereits einen Zeitplan für die Arbeit der Foren, aus dem die weiteren Schritte hervorgehen. Parallel gebe es auf anderen Ebenen Diskussionen: Der BVWP sei im Dezember 2016 mit der klaren Aussage verabschiedet worden, dass das Projekt notwendig ist. Daran änderten auch die jetzt veröffentlichten Prognosezahlen nichts. Bis zur Inbetriebnahme der neuen Strecke 2038 werde es noch viele Überarbeitungen des BVWPs geben. Er bedauert, dass die angekündigte Szenarienstudie des Bundes noch nicht vorliegt. Dennoch müsse im Projekt Brenner-Nordzulauf erarbeitet werden, wie die Trasse aussehen werde.*

Ein Mitglied schlägt vor, dass die Mitglieder zweigleisig arbeiten: Es solle an der Trassenauswahl gearbeitet werden und klar zusammengestellt werden, was die Region von der Trasse erwartet. Es sollte auch überlegt werden, wie Druck aufgebaut werden könnte, um die Trasse gestalten zu können. Die Strecke sollte möglichst im Tunnel geführt werden. Gleichzeitig solle man aber mit den Bürgerinnen

und Bürgern und der Politik klären, ob die neue Strecke gebraucht wird. Die politischen Aussagen zur Notwendigkeit könnten sich aber in den kommenden Jahren noch ändern.

Ein Mitglied kritisiert, dass es im Landtagswahlkampf so schien, als ob sich viele Parteien von dem Projekt verabschiedet hätten. Gleichzeitig seien die Straßen zu voll. Das Mitglied fordert, dass die Parteien eine Aussage dazu tätigen, ob es die Trasse brauche. Aussagen wie die von Horst Seehofer, es solle möglichst alles im Tunnel liegen, seien unrealistisch. Ein weiteres Mitglied fügt hinzu, man brauche das „Ob“ nicht diskutieren, da 2017 2,25 Millionen LKW über den Brenner gefahren seien.

- Am Brenner ist der höchste Anteil an Güterverkehr (Anteil LKW-Verkehr an Straßenverkehr, Anteil Güterverkehr am Schienenverkehr). Das Projekt Brenner-Nordzulauf kann nur einen Teil der Lösung für das Verkehrsproblemliefen.

Ein Mitglied fordert zu klären, warum eine Trasse gebaut werden soll, für die kein erkennbarer Nutzen besteht. Es müsse auch für die Region ein Nutzen herausgestellt werden.

- Ein Mitglied sagt daraufhin, dass man im Inntal eine wesentliche Verbesserung der Gesamtsituation brauche. Um Rosenheim gehe es dagegen um eine völlig neue Streckenführung. Die Trasse diene nicht der Wirtschaft vor Ort. Die Problematik sei vielmehr, dass die großen Containerschiffe nirgends mehr durchkommen. Es sei den Menschen vor Ort nicht zu vermitteln, dass die Region für den Welthandel erhalten müsse.
- Ein Mitglied fügt hinzu, dass die Problematik des „inneren“ Inntals (Tiroler Gemeinden und südliche deutsche Gemeinden im engen Tal) sich von der Problematik um Rosenheim unterscheide. In Kiefersfelden gehe die Schiene heute direkt durch den Ort und gleichzeitig sei die Straße voll. Die Lebensumstände der Menschen im bayerischen Inntal seien heute schon grenzwertig. Es können nicht noch mehr Güter über die Bestandsstrecke und die Straße gehen. Die Planung sollte bewirken, dass die Neubaustrecke um die Orte möglichst in den Boden gelegt wird.

Ralf Eggert fasst wichtige Aspekte aus der Diskussion zusammen:

- Es ist für die Bürgermeister problematisch, dass keine Klarheit darüber besteht, wo die zukünftige Trasse verlaufen wird. Dies schafft Unsicherheit und Ängste in der Region.
- Die Perspektive des „inneren“ Inntals unterscheidet sich von der Perspektive der Gemeinden im EPR.
- Die Notwendigkeit des Projektes muss durch den Bund klargelegt und auch den Menschen vermittelt werden.

Ein Mitglied erinnert an den Wunsch aus der vorangegangenen Sitzung, die Verknüpfungsstelle Brannenburg exemplarisch auszuplanen um zu sehen, welche Maße sich ergeben und wie das Bauwerk wirken würde. Im Bereich Brannenburg liegen zwei mögliche Verknüpfungsstellen. Die Verknüpfungsstellen hätten erhebliche Auswirkungen (Flächenverbrauch, Verlegung von Bahnhöfen und damit z.B. Neueinrichtung von Schulbussen).

- Es wurden Schemaskizzen zu den Verknüpfungsstellen erstellt (*siehe Präsentation zur 11. Sitzung unter <https://www.brennernordzulauf.eu/regionalforum.html>*) und gesagt, dass die Länge ungefähr bei 2-3 km läge. Zudem wurden Darstellungen der Regelquerschnitte erstellt (*siehe Präsentation zur 12. Sitzung ebd.*).
- Die Schemaskizzen können um Längenmaße ergänzt werden, die jedoch nur die jeweiligen Weichenbereiche umfassen können.
- Eine realistische Darstellung der Verknüpfungsstellen bei Brannenburg kann derzeit nicht erarbeitet werden. Es gibt viele verschiedene Möglichkeiten, die Neubaustrecke und den Bestand zu verknüpfen und es ergeben sich jeweils verschiedene Längen und Höhen. Jede detaillierte Darstellung, die zum jetzigen Zeitpunkt erstellt würde, würde sich zwangsläufig zu einem späteren Zeitpunkt als falsch erweisen – dies sollte auch zugunsten der Menschen vor Ort vermieden werden.
- *Ein anders Mitglied äußert, dass die Auswirkungen einer Verknüpfungsstelle bei Brannenburg zu groß sind und nicht durchgesetzt werden können.*

Ein Mitglied fordert die anderen Mitglieder auf, eine Liste zu erstellen, in der festgelegt ist, was wichtig ist. Dazu gehöre die Gestaltung der Verknüpfungsstellen, Tunnel und/oder Einhausungen und die Frage, wo man mit einer überirdischen Trasse leben könnte. Die Mitglieder sollten sich zusammenschließen und abstimmen, wie sie nach außen kommunizieren.

- Ralf Eggert nimmt den Aspekt zur Diskussion in der nächsten Sitzung mit.

Torsten Gruber berichtet abschließend, dass die DB mit dem BMVI zu einem Termin im Gespräch ist und auch die Dringlichkeit betont hat.

6. Abschluss

Torsten Gruber bittet, Trassenvorschläge möglichst bis zur Novembersitzung und spätestens bis Ende des Jahres einzureichen.

Nächste Termine:

- 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

Ralf Eggert dankt für die Teilnahme und schließt die Sitzung.

Zusammengestellt am 8. November 2018
Rebecca Ruhfuß, IFOK GmbH

Anlagen:

- Präsentation zur 13. Sitzung des Regionalforums am 25. Oktober 2018

REGIONALFORUM GPR & EPR

25.10.2018, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



Regionalforum

Tagesordnung 13. Sitzung

Teil I

- **Begrüßung**
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen
 - Ergebnisse geologische Erkundung im GPR
 - Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 13. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
 - **Bericht aus den Gemeindeforen**
 - Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen
 - Ergebnisse geologische Erkundung im GPR
 - Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 13. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - **Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen**
 - Ergebnisse geologische Erkundung im GPR
 - Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Masterplan Schienengüterverkehr Deutschland – BMVI (1/2)

- ❖ Der Masterplan Schienengüterverkehr wurde gemeinsam von BMVI, Allianz pro Schiene, BDI, DB AG, DSLV, DVF, kombiverkehr, NEE, SGKV, Wirtschaftsvereinigung Stahl, VDB, VDV und VPI erarbeitet. Als Bahnexperten aus der Wissenschaft und der Digitalwirtschaft waren Prof. Clausen/Fraunhofer IML und Dr. Lucke/DXC Technology beteiligt.
- ❖ Herausgabe durch das BMVI im Juni 2017
- ❖ Ausgangssituation – Politischer Anlass für die Initiative:
starkes Verkehrswachstum im EU Binnenmarkt und globalen Maßstab erwartet – rund 40% Verkehrsleistungszuwachs im Güterverkehr bis 2030 (Bezugsjahr 2010)
 - Dadurch sind erhebliche verkehrs- und umweltpolitische Probleme zu erwarten sofern strukturelle Maßnahmen zur deutlichen Verbesserung des Modal Split zugunsten der Schiene ausbleiben.
 - Der Koalitionsvertrag sieht vor, den Verkehrsträger Schiene weiter zu stärken und auszubauen.
 - Der verkehrsbedingte Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen. Der Verkehrsbereich nimmt daher in dem am 14. November 2016 vom Bundeskabinett verabschiedeten Klimaschutzplan 2050 eine zentrale Rolle ein.

Masterplan Schienengüterverkehr Deutschland – BMVI (2/2)

Zielsetzung

- ❖ Erschließung nicht ausgeschöpfter Leistungs- und Entwicklungspotenziale des Schienengüterverkehrs (SGV), die maßgeblich zur Bewältigung der verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen beitragen können.
- ❖ Dauerhafte Stärkung des Schienengüterverkehrs und der verladenden Wirtschaft.
- ❖ Angebot einer preislich wettbewerbsfähigen und qualitativ hochwertigen Transportleistung auf der Schiene.

Im Vordergrund stehen hierbei

- die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur,
- die umfassende Nutzung von Innovationspotenzialen und
- die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs Freistaat Bayern – STMB

- ❖ Bayern fördert die technische und betriebliche Innovationen in Bezug auf den Schienengüterverkehr.
- ❖ Intermodaltransport-Konzept Bayern als Angebot für die Transportwirtschaft mit den Schwerpunkten Standardisierung, Automatisierung, Vernetzung und Digitalisierung.
- ❖ geförderte Projekten zur Stärkung der Schiene bzw. des Kombinierten Verkehr:
 - NIKRASA
 - Future Trailer
 - Future Terminal
 - AlpInnoCT (Alpine Innovation for Combined Transport)
 - (Internet-)Informationsplattform Güterverkehr und Logistik in Bayern
- ❖ Forderung nach einem bedarfsgerechten Ausbau eines landesweiten Netzes an Umschlaganlagen und Güterverkehrszentren.
- ❖ Konzept „BRECO.Train – An innovative train for the Brenner Corridor“ zur Umsetzung eines marktfähigen, gemischten Intermodalzuges für den Brenner-Korridor (unbegleiteter kombinierter Verkehr mit Sattelanhängern, Containern und Wechselbrücken als gemischte Züge) – Ziel erster Zug im Herbst 2018

Masterplan Schienengüterverkehr

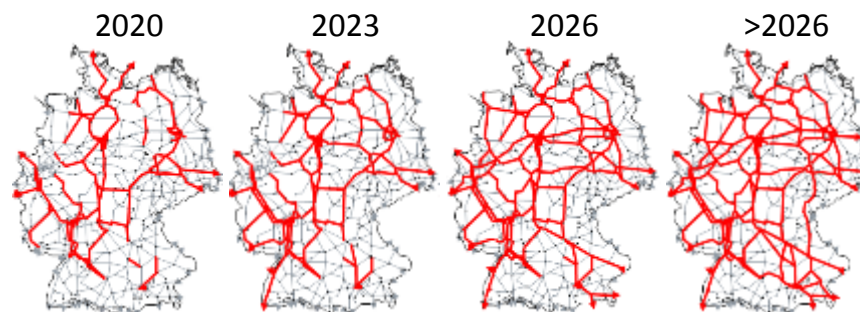
Entwicklung Schienenprojekte – DB Netz AG

- ❖ Projekte für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur im BVWP verankert
 - Neu- und Ausbaumaßnahmen (z.B. Brenner-Nordzulauf/ABS 36)
 - Maßnahmen in Knoten (z.B. Großknotenbereich München)
 - Weitere Maßnahmen (z.B. 740m-Netz Bundesweit)

- ❖ Maßnahmen 740m Netz - Bundesweit
 - 740m-Züge nach Stand der Technik grundsätzlich zulässig
 - Aber: 740m-Züge betrieblich nur teilweise umsetzbar, da Infrastruktur des Netzes (Überholgleise) nicht ausreichend vorhanden ist
 - Übernahme aufgrund volkswirtschaftlichen Nutzens in „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans bestätigt - Realisierung von bundesweit 75 Einzelmaßnahmen geplant
 - Finanzierung der Planungen und teilweise der Realisierung mit BMVI vereinbart – Planungsbeginn für Lph 1/2 ist erfolgt – Ziel Realisierung Großteil der Maßnahmen bis 2026
 - Entwicklung des 740m Netzes



— 740 m-Netz ● Einzelmaßnahme

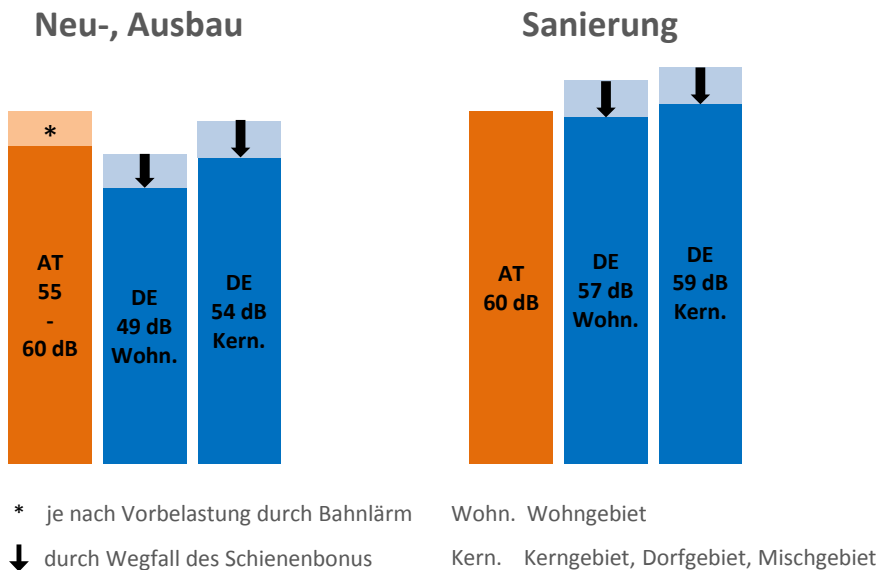


Vergleich Grenzwerte Schall Deutschland und Österreich

Vergleich der Grenzwerte für den Nachtzeitraum für

- ❖ Neu- und Ausbaustrecken und
- ❖ Streckensanierung

Vergleich für L_{night}



Die Grenzwerte für Mischgebiete unterscheiden sich in Deutschland und Österreich kaum, in Wohngebieten liegen die Grenzwerte in Deutschland um 6 dB(A) niedriger. In Österreich wird die Vorbelastung bei der Festlegung der Grenzwerte berücksichtigt.

Quelle: ÖVG Seminar Innsbruck 11.04.2018,
 Österreich-Deutscher Vergleich der Standards des Schallimmissionsschutzes der Schieneninfrastruktur
 Dr. Christian KIRISITS, ZT-Kirisits, Dipl.-Ing. Ulrich MÖHLER, Möhler + Partner

Regionalforum

Tagesordnung 13. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen
 - **Ergebnisse geologische Erkundung im GPR**
 - Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

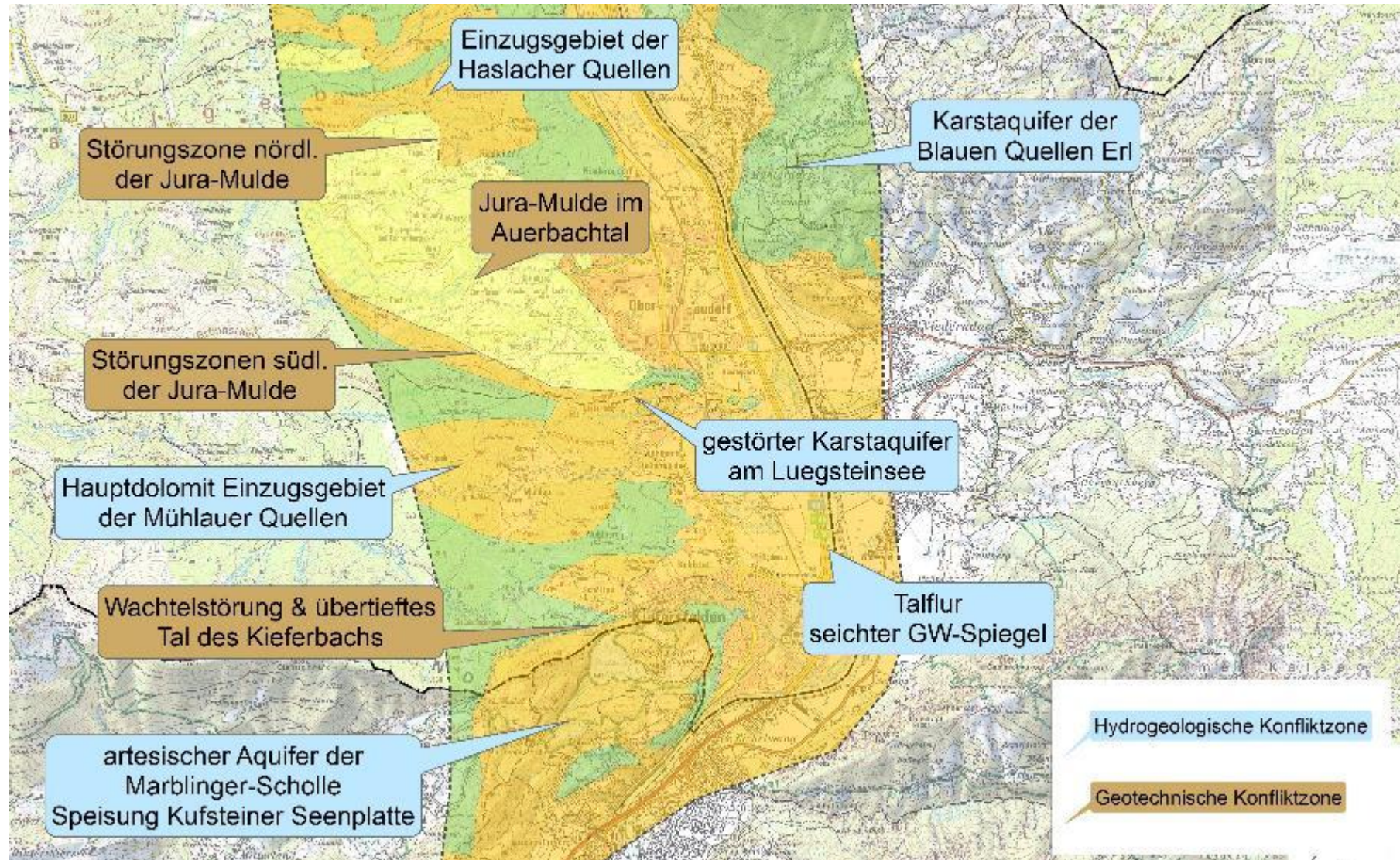
Information zum geologischen Erkundungsprogramm – Oktober 2018

- ❖ Allgemeine Erläuterung zum Stand der Erkundung und der ausgeführten Untersuchungen
- ❖ Von der Untersuchung Geophysik & Bohrung zum geologischen Modell – Beispiel Thierberg-Hechtsee
- ❖ Beispiel zur Erkundung der Felsschwellen in der Talflur, Flintsbach mit Seismik und Bohrungen
- ❖ Erkundung der Ablagerungen im Übergang zum Rosenheimer Becken mit Geoelektrik und Bohrungen
- ❖ Bereits vorliegende Auswertungen der Erkundungsbohrungen im südlichen Untersuchungsbereich des Gemeinsamen Planungsraums

Stand der geologischen Erkundungsarbeiten

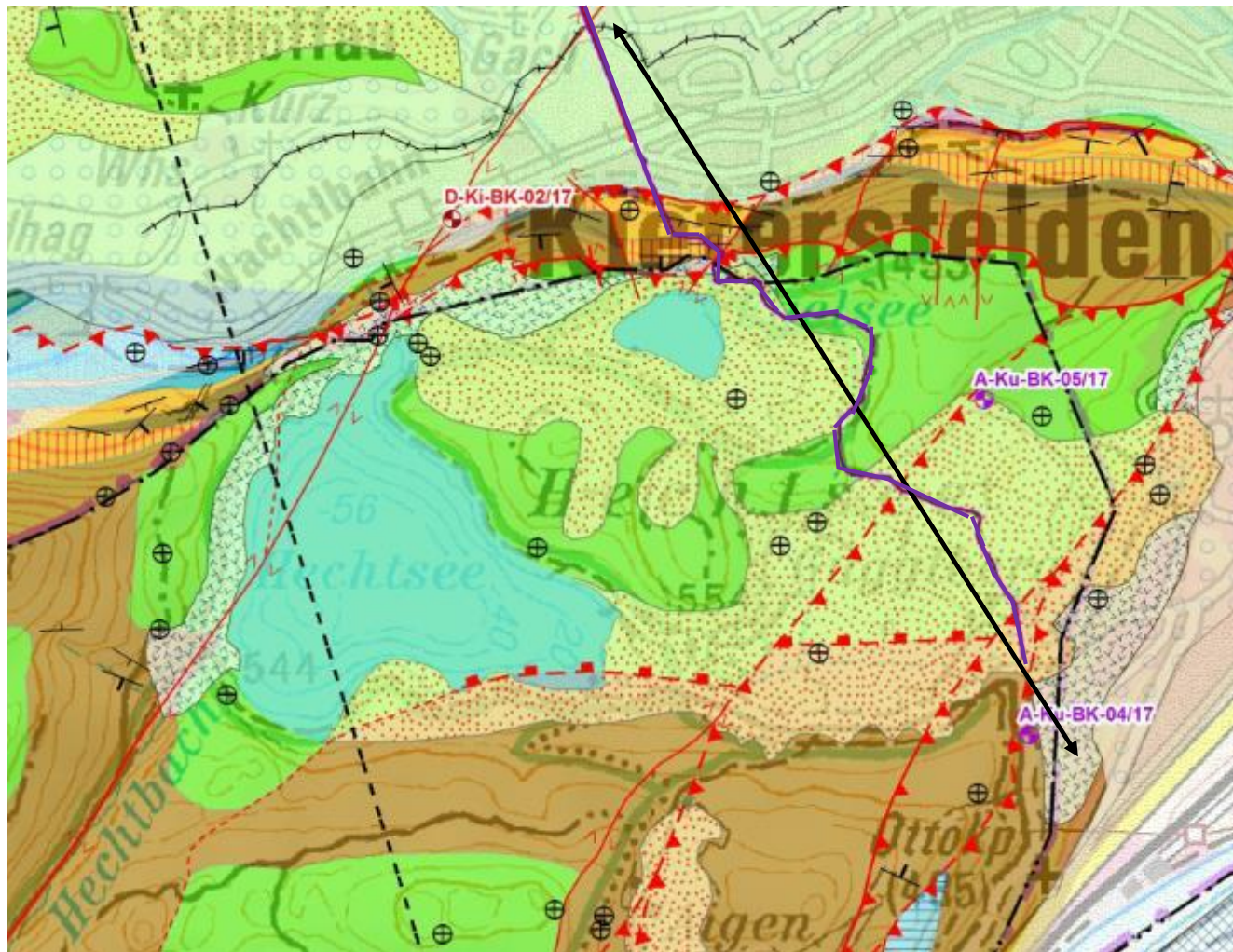
- ❖ 28 Probebohrungen mit Ausbau zu GW-Messstellen (davon 7 in Ö und 21 in D) mit 2234 Bohrmeter (davon 640 m in Ö und 1594 m in D) abgeschlossen; die Rekultivierungsarbeiten der bereits durchgeführten Bohrungen für den GPR sind abgeschlossen; die GW-Messstellen wurden in ein projektspezifisches wasserwirtschaftliches Beweissicherungsprogramm übernommen
- ❖ 17 Pegelpumpversuche im Lockergestein (hydraulische Durchlässigkeitsversuche), 24 hydraulische Packertests (hydraulische Durchlässigkeit im Fels), 16 Versuche zur Ermittlung der Gebirgsfestigkeit (Bohrlochaufweitungsversuche, davon zwei im Lockergestein) durchgeführt
- ❖ 800 Laufmeter optisches Strukturlog (Bohrlochfernsehen) samt Flowmeter, Gammalog etc. und ca. 300 m akustisches Strukturlog (Bohrlochfernsehen) samt Kaliber-Log durchgeführt
- ❖ 44 Proben für ein geotechnisches Laborversuchsprogramm zur Auswertung entnommen, die Laborversuche sind bisher nur teilweise abgeschlossen
- ❖ 33,3 km geoelektrische Profile und 12,7 km geoseismische Profile sind bereits gemessen
- ❖ Laufende Erkundungsarbeiten: Bohrung am Hocheck läuft seit **17.9.2018**, >150,00 m Tiefe am 15.10.2018; 2 Bohrungen und 3 Geophysikprofile sind noch durchzuführen – geplant im 4. Quartal 2018

Erkundungsprogramm – potentielle Konfliktzonen - Süd



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Auswertung der Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Kieferbach 2017/01



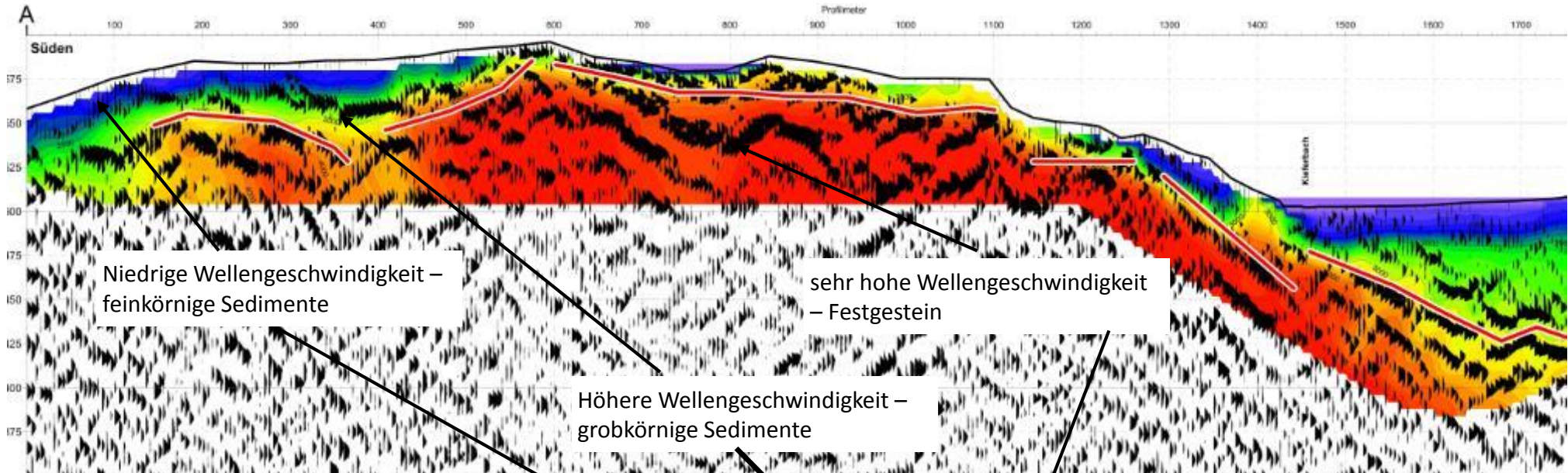
↔ Geologisches Querprofil
Kieferbach

— Geoseismische Profilsur
Kieferbach

Grundlage: Gemeinsamer
Planungsraum - Geologische Karte
(IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Kieferbach 2017/01



Nachweis der Felslinie durch Geophysiker



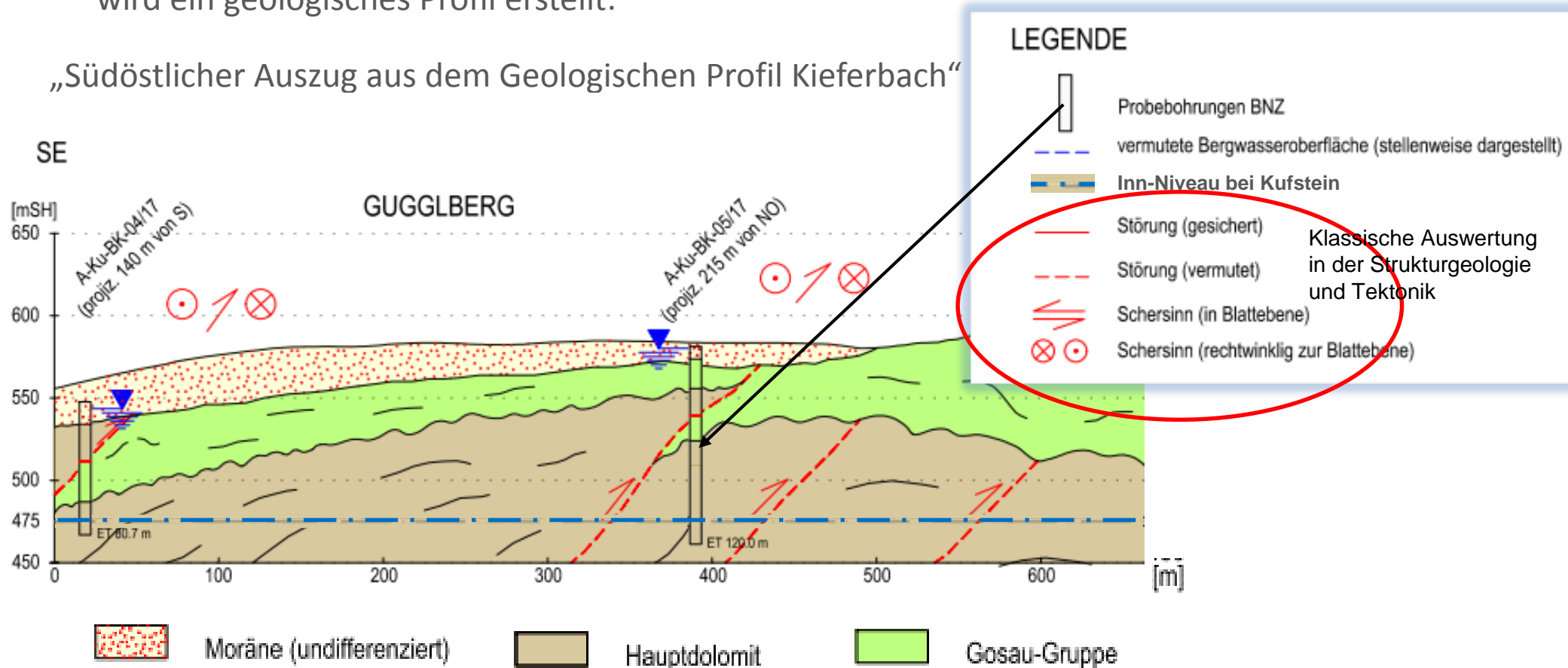
Projekt: Brenner Nordzulauf Geophysik	
Auftraggeber: DB Netz AG, Regionalbereich Süd / ÖBB Infrastruktur AG	
Anlage: Kieferbach (1)	
Hybridseismik	
GS_Kieferbach_2017/01	
Skizze:	Anlage 4
Rev. 1: 2000	Schulznummer: BO 10116 wachen
Verf. 1: 12/00	

Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

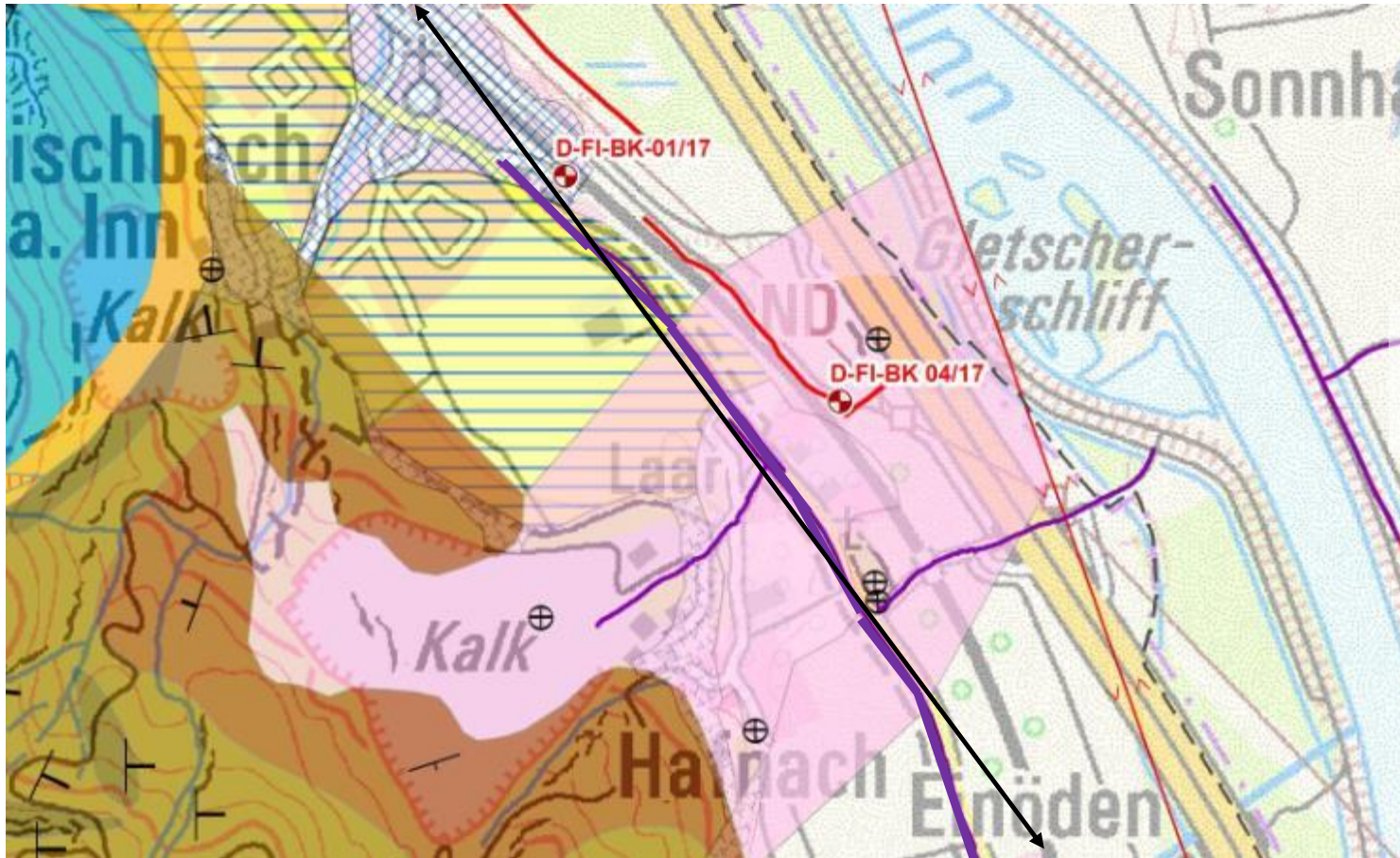
- ❖ Durch die geologische Karte und der Darstellung des Seismikprofils durch den Geophysiker wird ein geologisches Profil erstellt:



„Südöstlicher Auszug aus dem Geologischen Profil Kieferbach“



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Einöden-Fischbach 2017/01

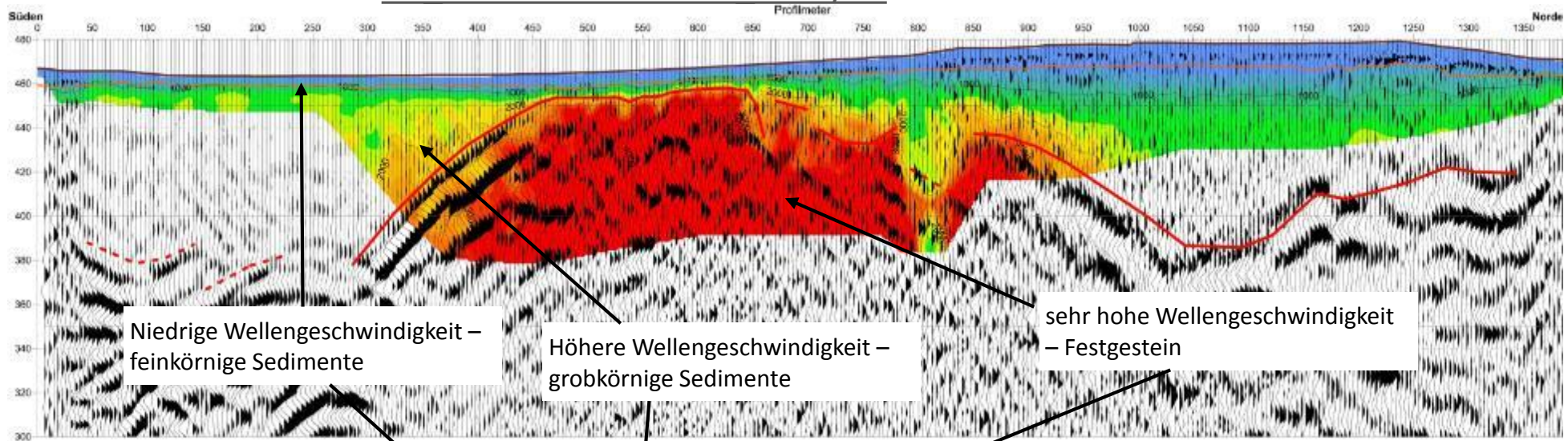



-  Geoseismische Profilspur
Fischbach
-  Ausschnitt aus dem Geologischen
Längenschnitt Bereich Fischbach

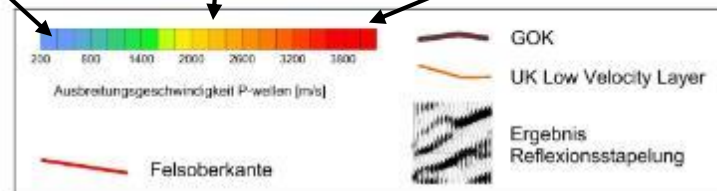
Grundlage: Gemeinsamer
Planungsraum - Geologische Karte
(IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Einöden-Fischbach 2017/01



 Nachweis der Felslinie durch Geophysiker



Projekt:	Brenner Nordzulauf Geophysik	
Auftraggeber:	DB Netz AG, Regionalbereich Süd / ÖBB Infrastruktur AG	
Areal:	Fischbach-Flintsbach (6)	Hybridseismik
		GS Einöden-Fischbach_2017/01
Maßstab:		Anlage 2
hor. 1 : 2500		Schutzmerk ISO 15016 beachten
vert. 1 : 1250		

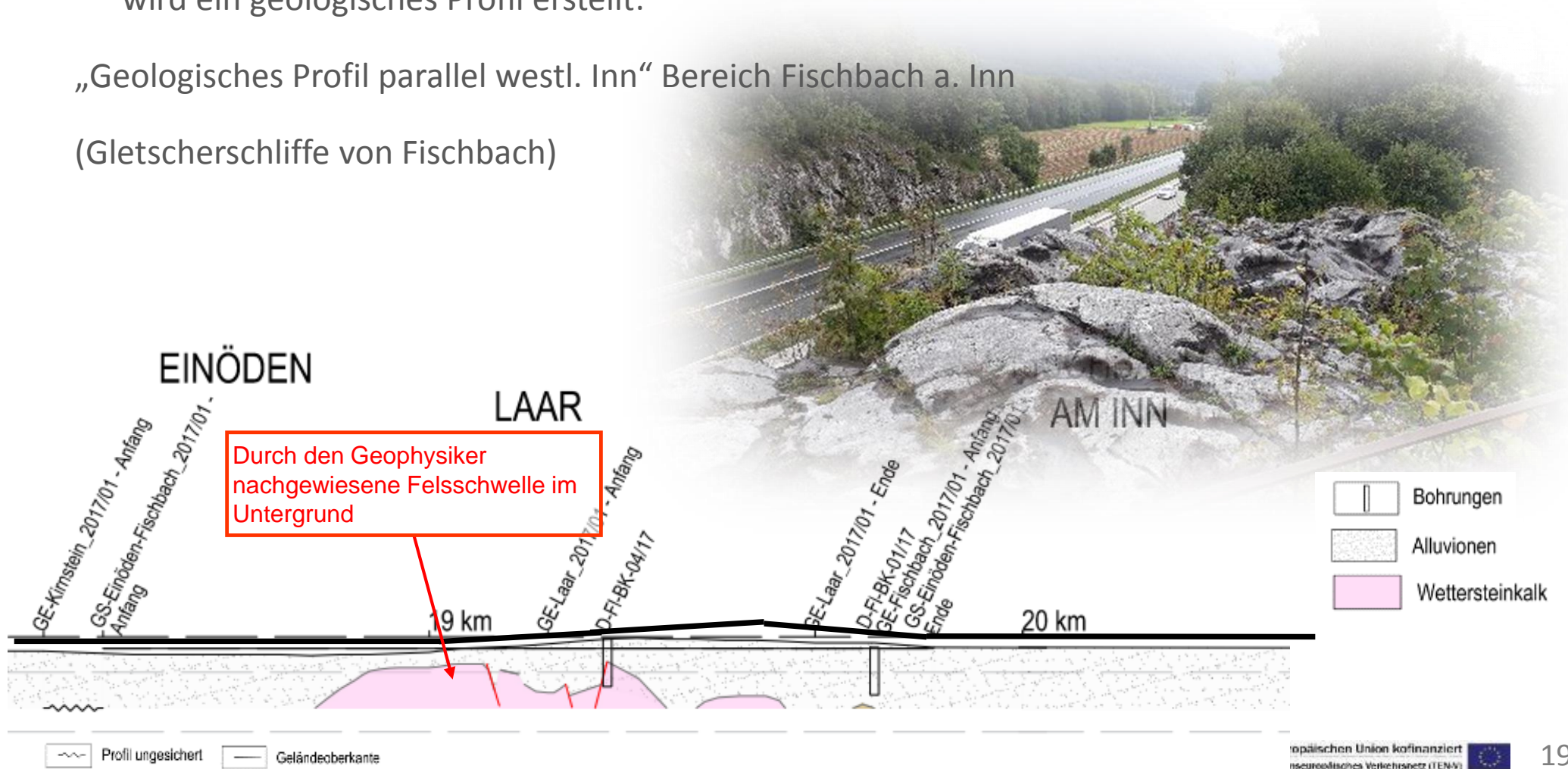
Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

- ❖ Durch die geologische Karte und der Darstellung des Seismikprofils durch den Geophysiker wird ein geologisches Profil erstellt:

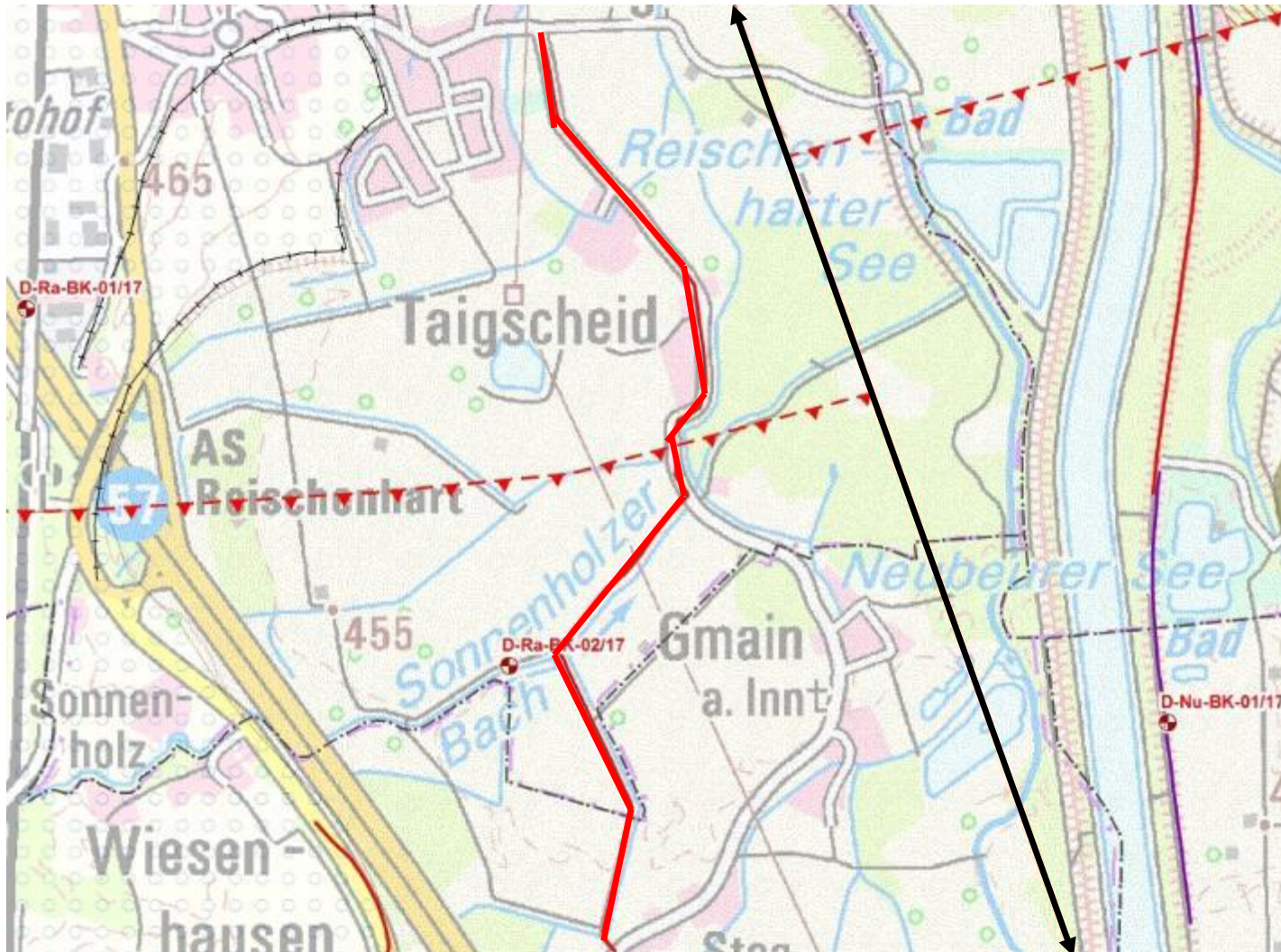
„Geologisches Profil parallel westl. Inn“ Bereich Fischbach a. Inn

(Gletscherschliffe von Fischbach)



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

❖ Geoelektrik Profil: GE Gmain 2017/01

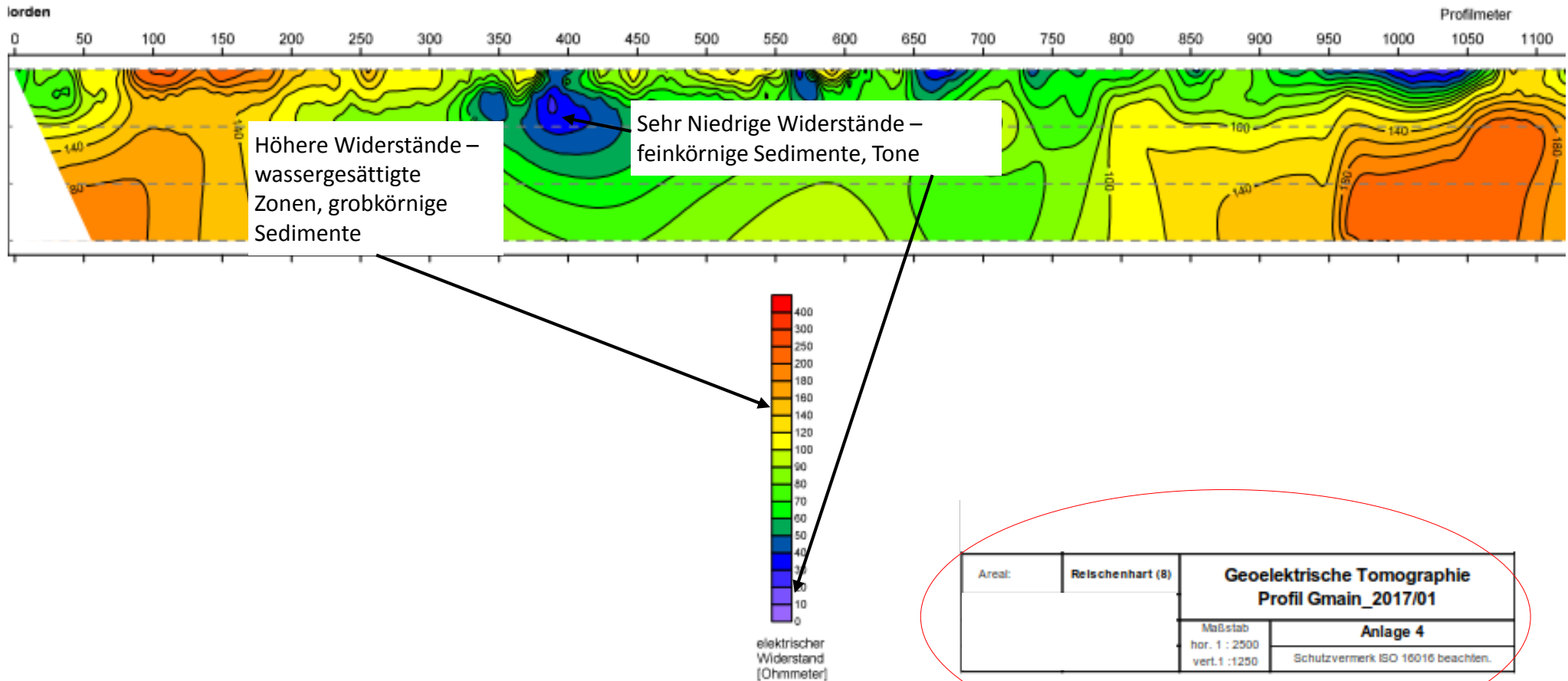


- Geoelektrische Profilspur Bereich Raubling
- ↔ Ausschnitt aus dem Geologischen Längenschnitt Bereich Raubling

Grundlage: Gemeinsamer
Planungsraum - Geologische Karte
(IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

❖ Geoelektrik Profil: Gmain 2017/01

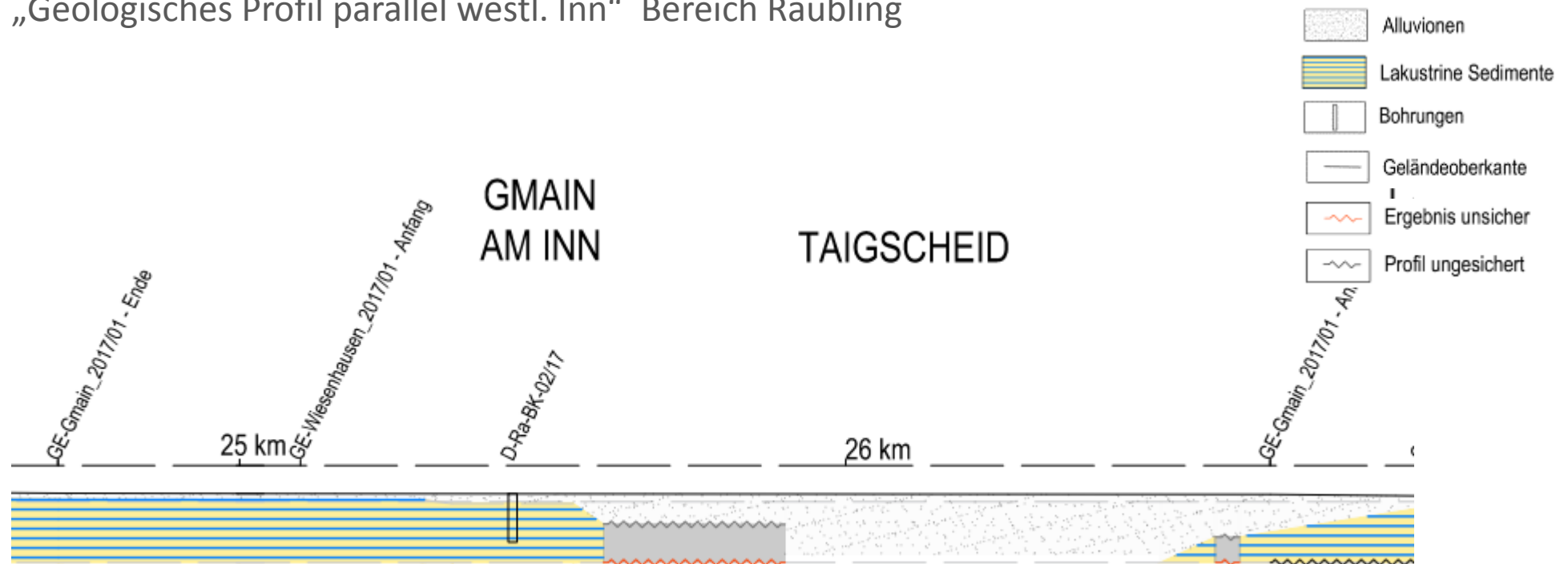


Plankopf zum Profil

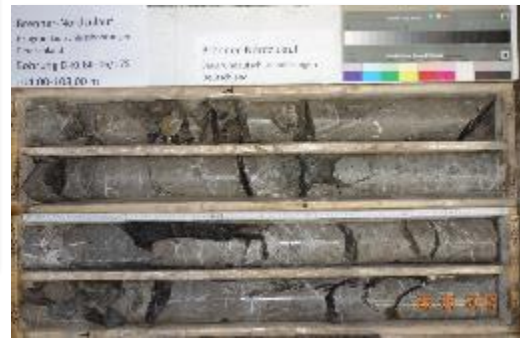
Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik


- ❖ Durch die geologische Karte und der Darstellung des Geoelektrikprofils durch den Geophysiker wird ein geologisches Profil erstellt:

„Geologisches Profil parallel westl. Inn“ Bereich Raubling

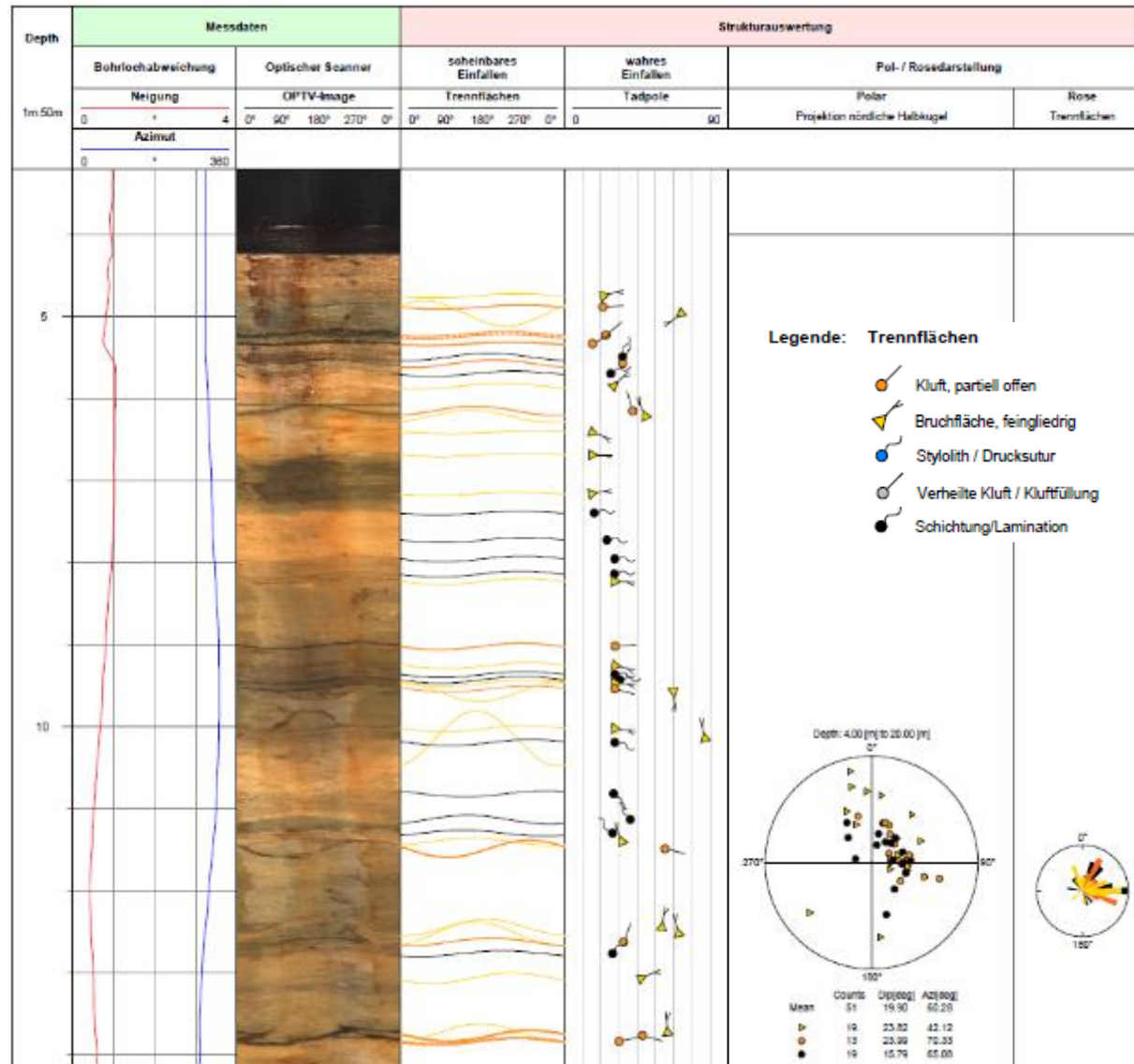


Impressionen aus der Erkundung 2018

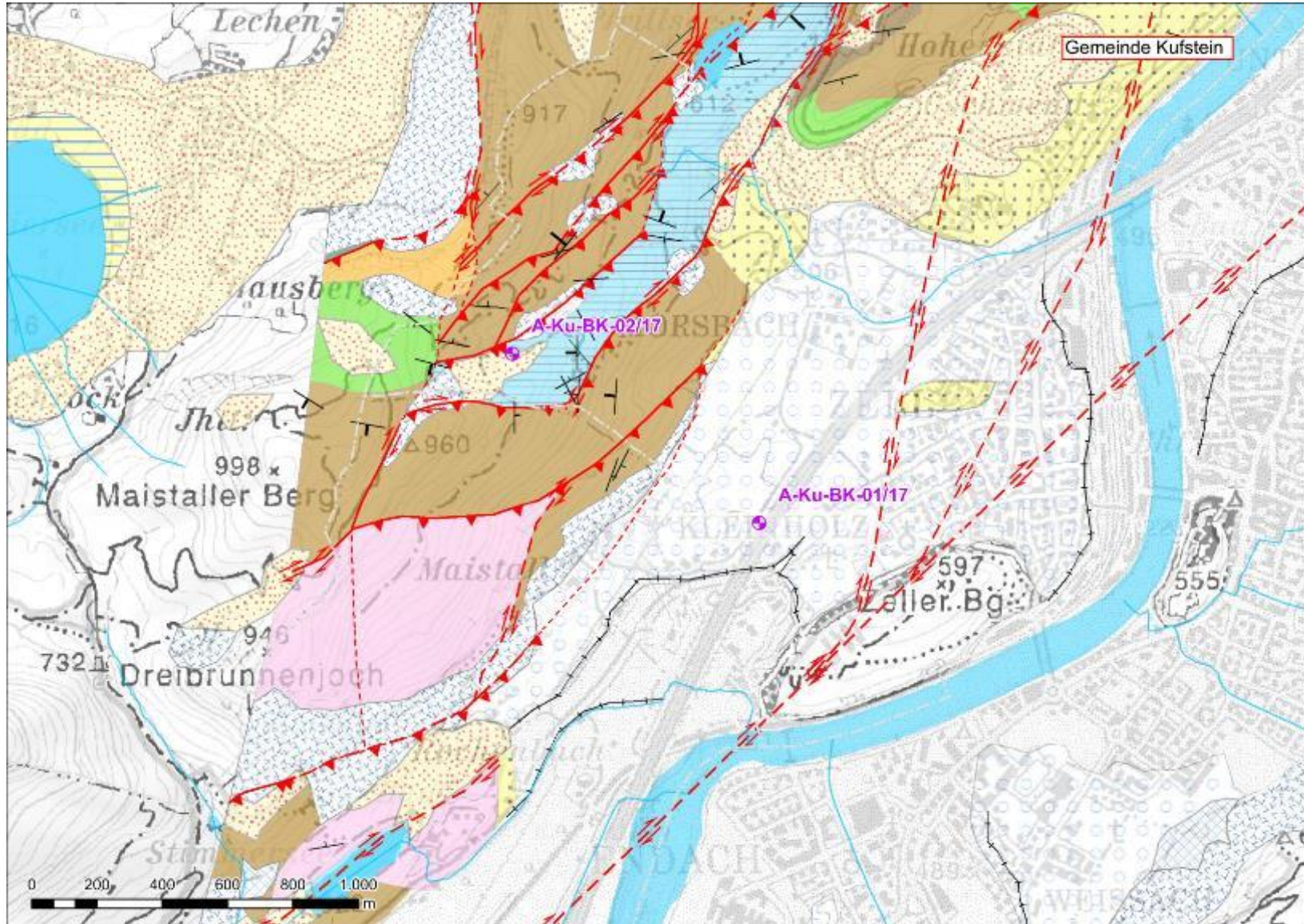


Von der Europäischen Union kofinanziert
Trans-europäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 

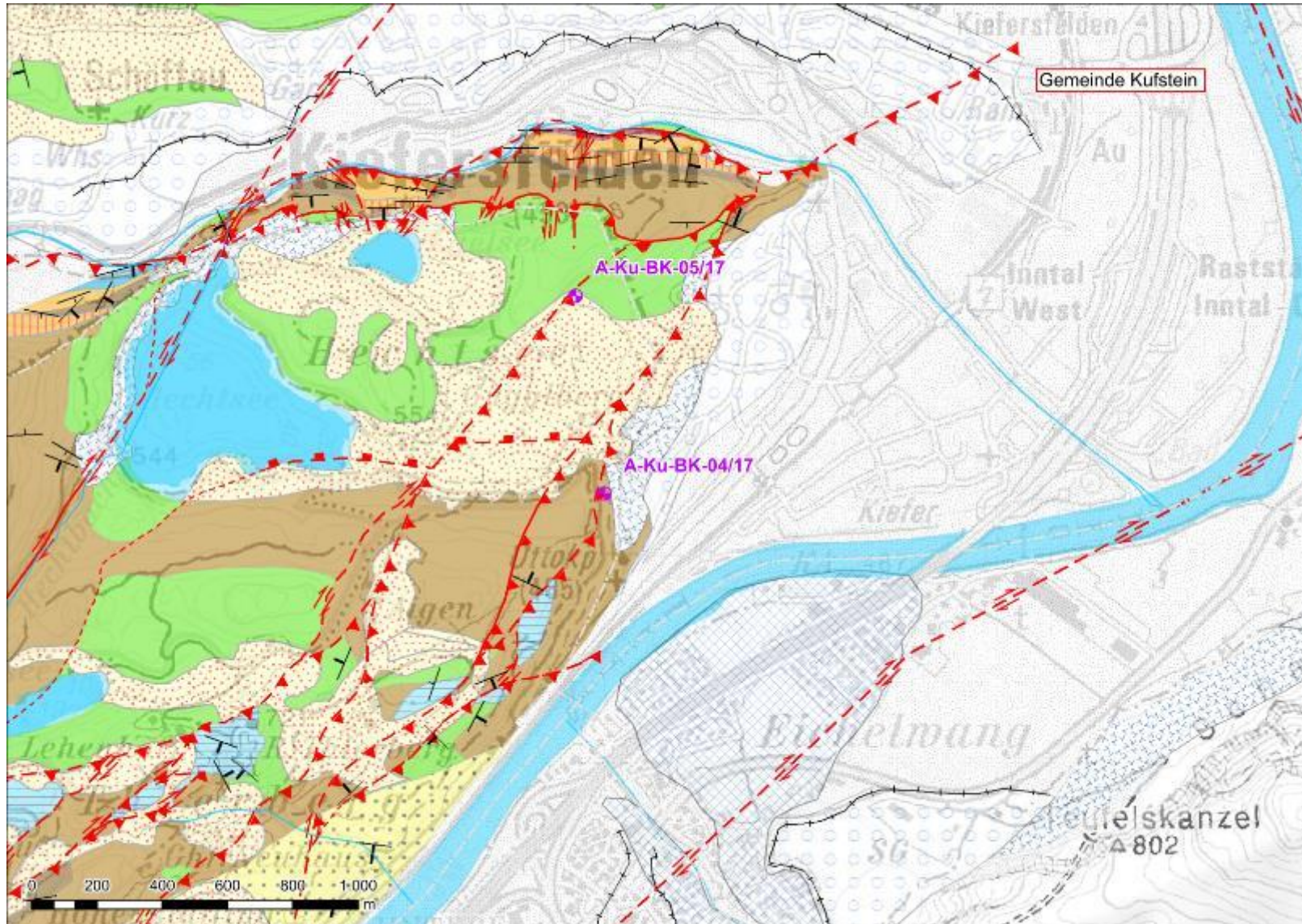
Impressionen aus der Erkundung 2018



Auszug aus geologischer Karte GPR



Auszug aus geologischer Karte GPR



Auswertung der Erkundungsbohrungen

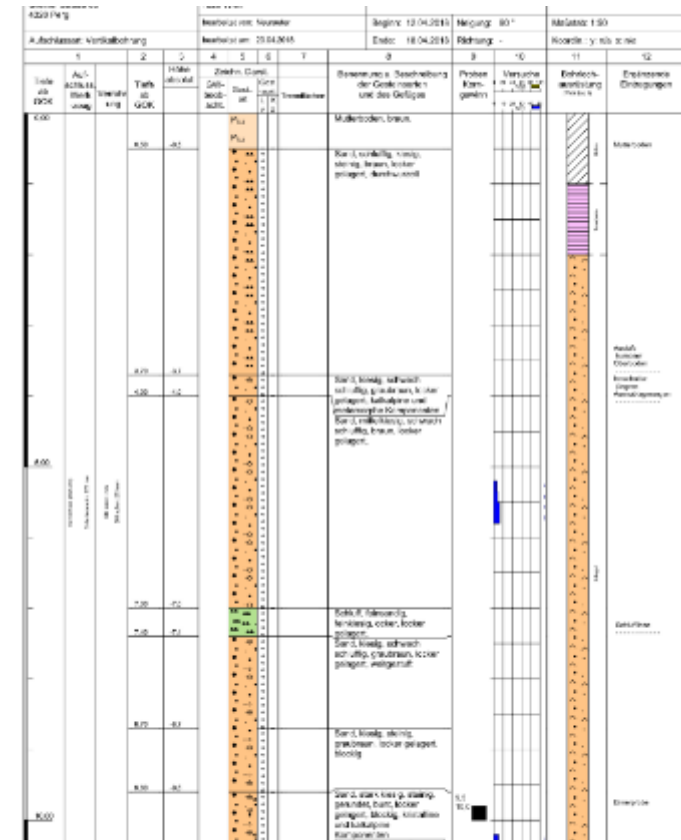
❖ Gemeinde Kufstein, 4 Abgeteufte Bohrungen:

- A-Ku-BK-01/17, 40m
- A-Ku-BK-02/17, 280m
- A-Ku-BK-04/17, 80m
- A-Ku-BK-05/17, 120m

❖ Im Bereich Marblinger Scholle
sehr hohes Druckniveau GW

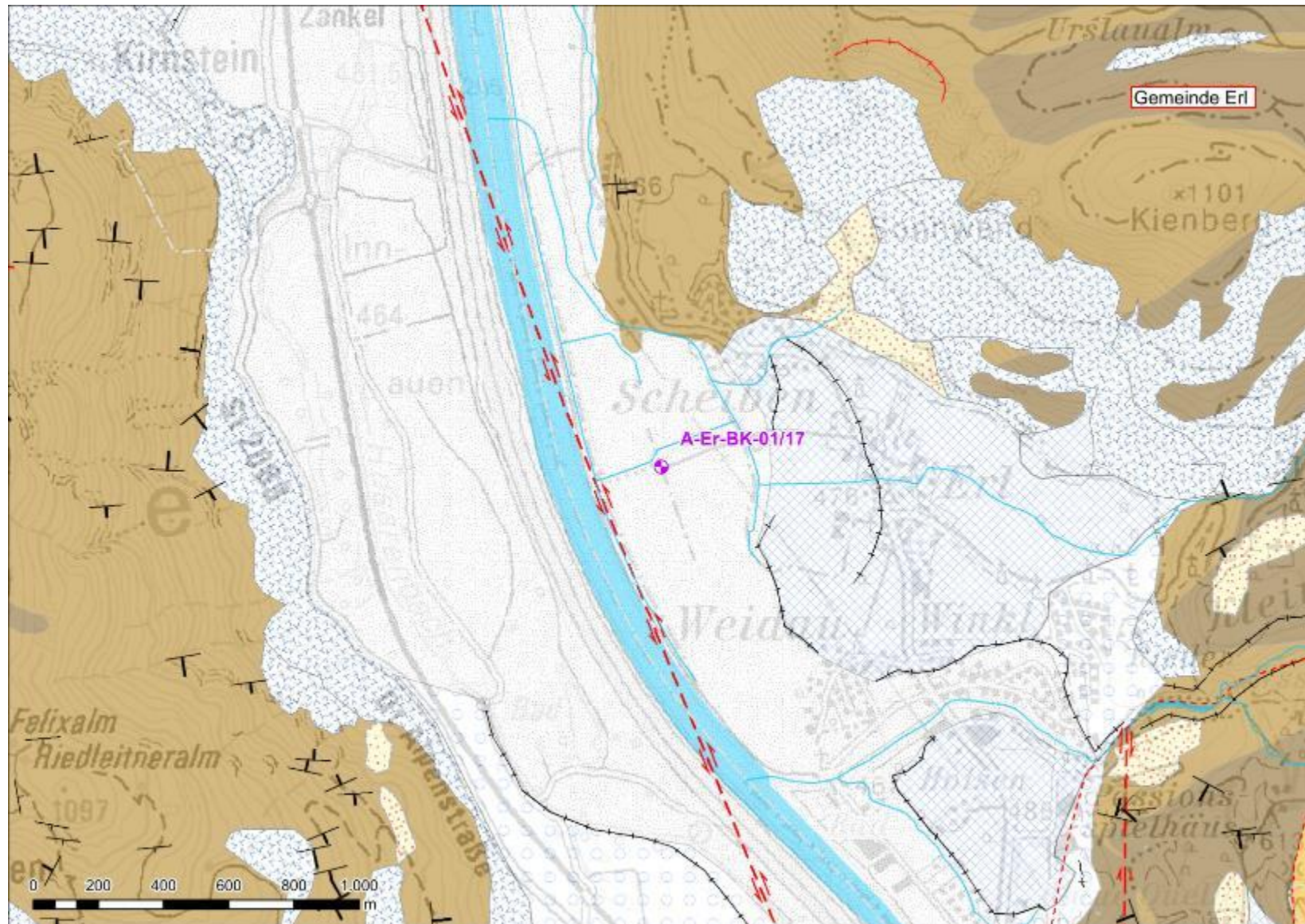
❖ stark tektonisch beanspruchtes Gebirge

❖ Talfer mit Alluvionen – gesättigter GW Körper

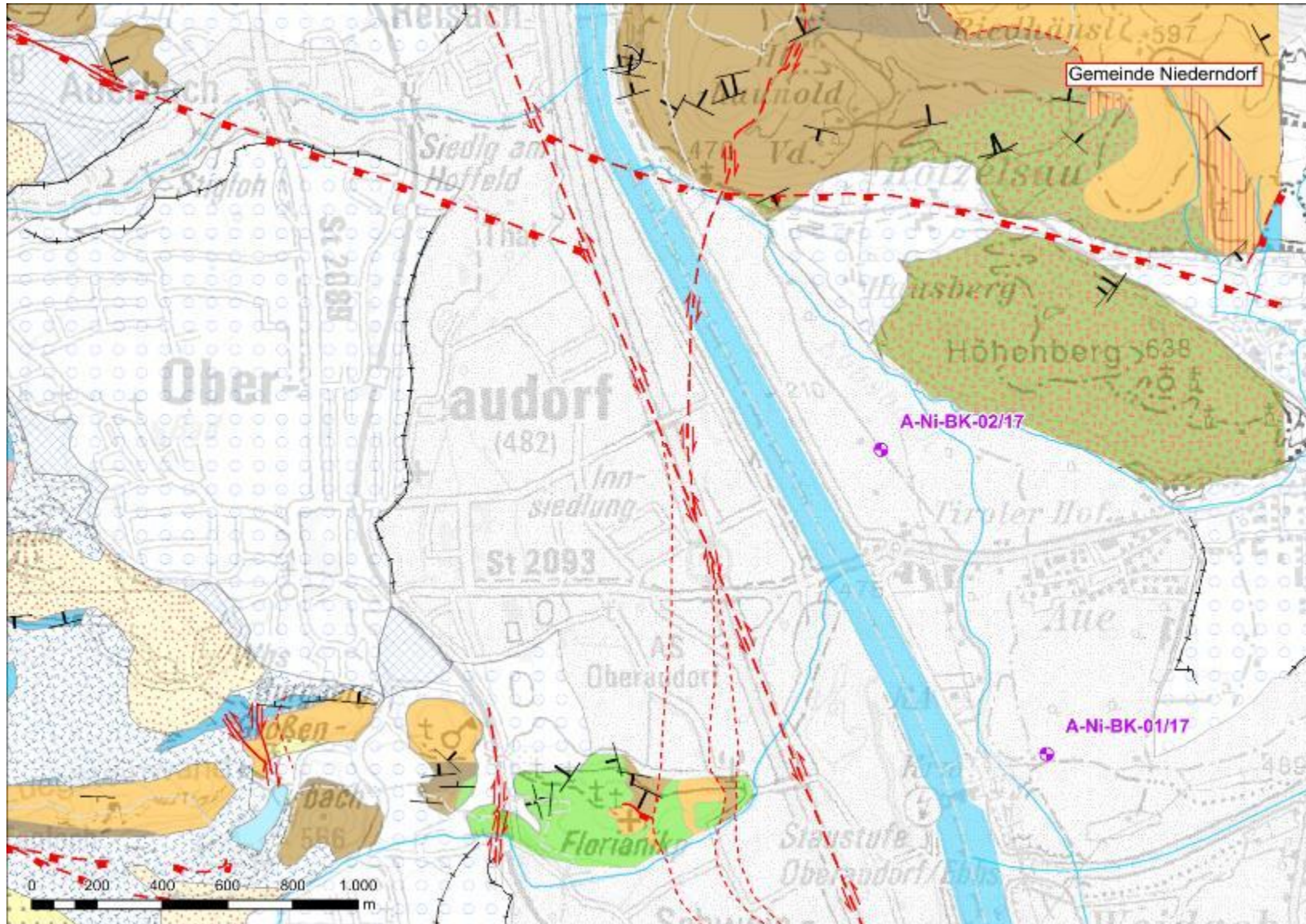


Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischer Karte GPR



Auszug aus geologischer Karte GPR

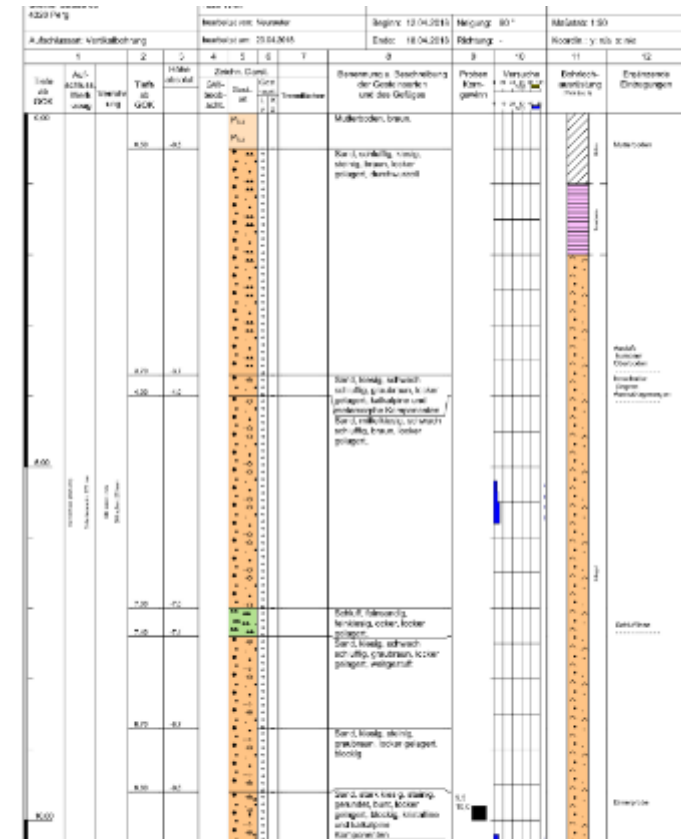


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Erl, 2 Abgeteufte Bohrungen:

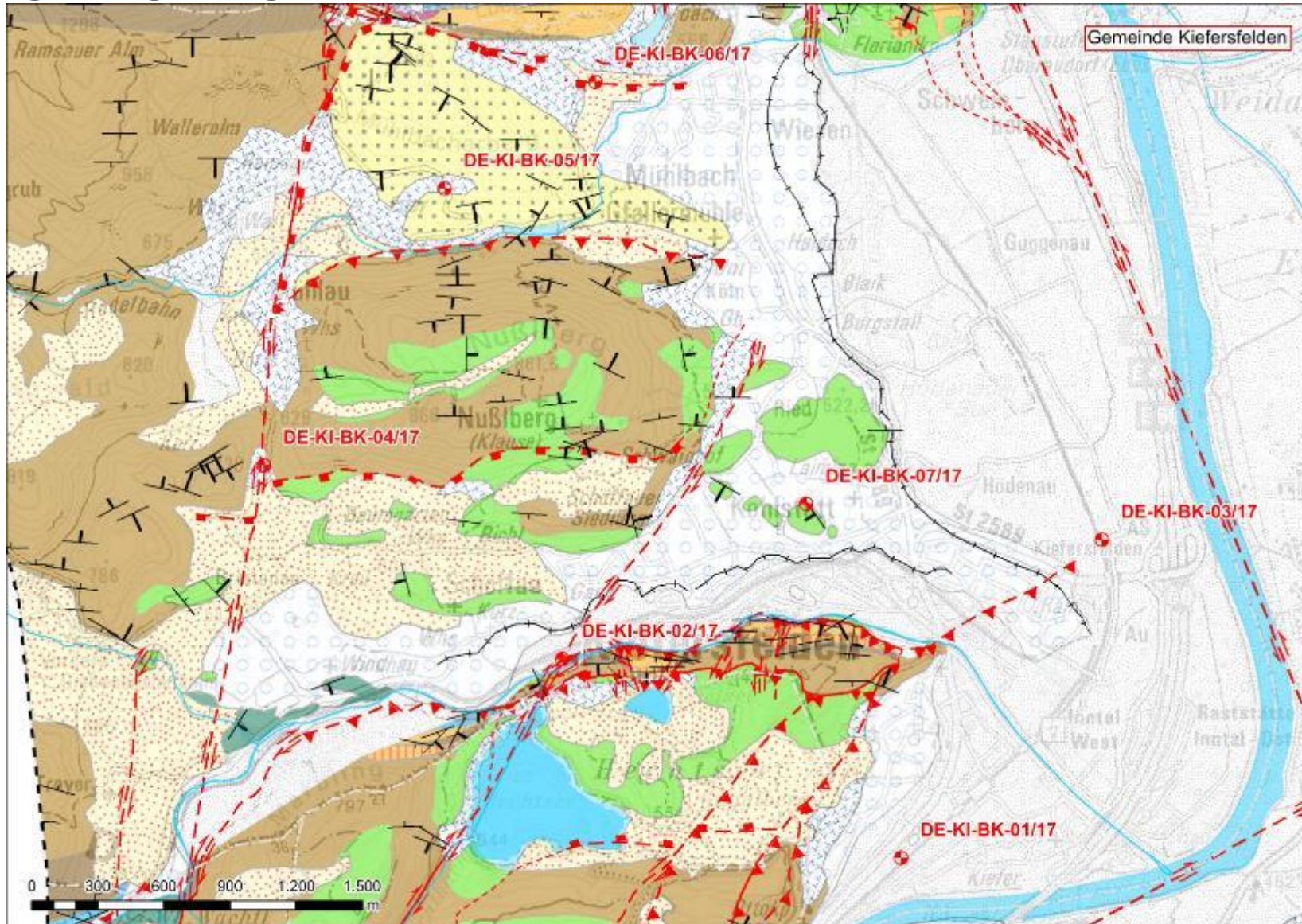
- A-Er-BK-01/17, 40m
- A-Er-BK-02/17, 40m

- ❖ Talfur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten



Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischer Karte GPR

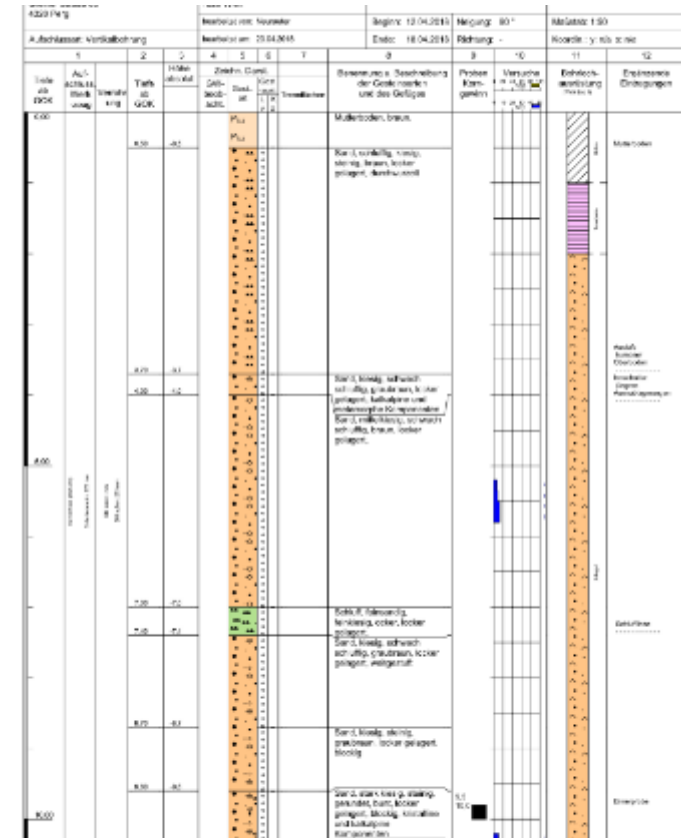


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Kiefersfelden, 5 Abgeteufte Bohrungen:

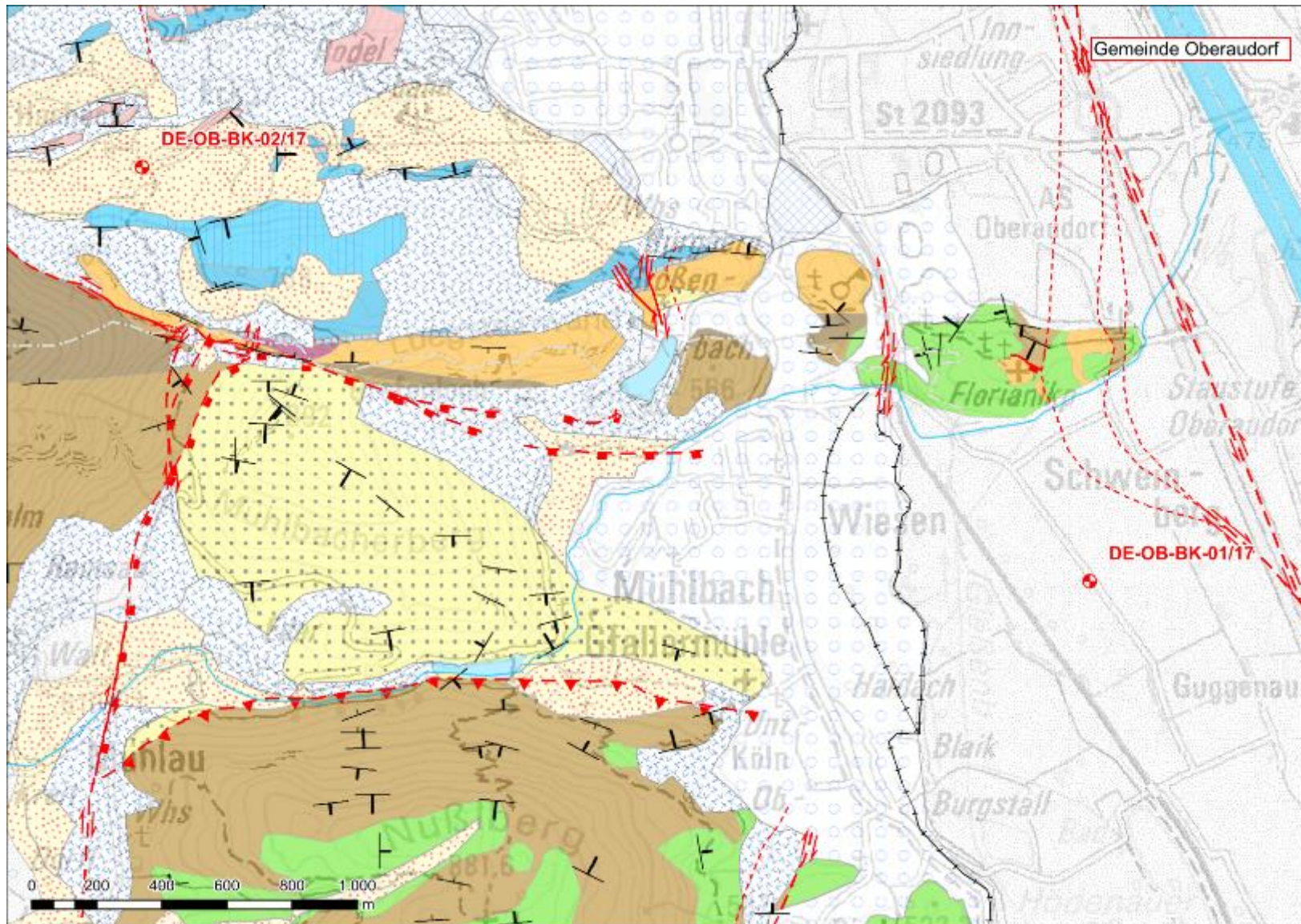
- D-Ki-BK-02/17, 98m
- D-Ki-BK-04/17, 140m
- D-Ki-BK-05/17, 232m
- D-Ki-BK-06/17s, 110m
- D-Ki-BK-07/17, 70m

- ❖ Stark tektonisch beanspruchtes Gebirge
- ❖ Talfur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten

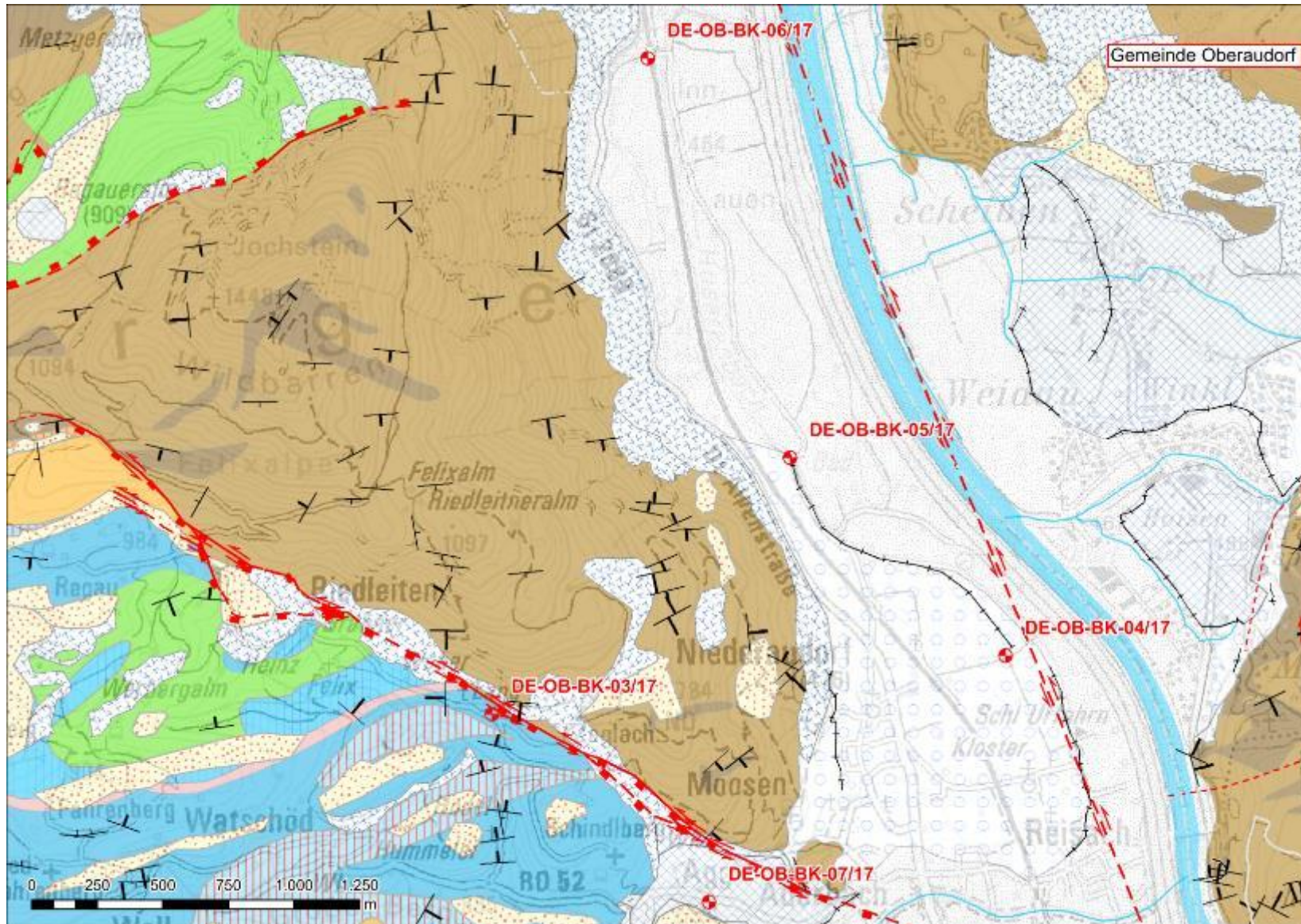


Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischer Karte GPR



Auszug aus geologischen Karte GPR

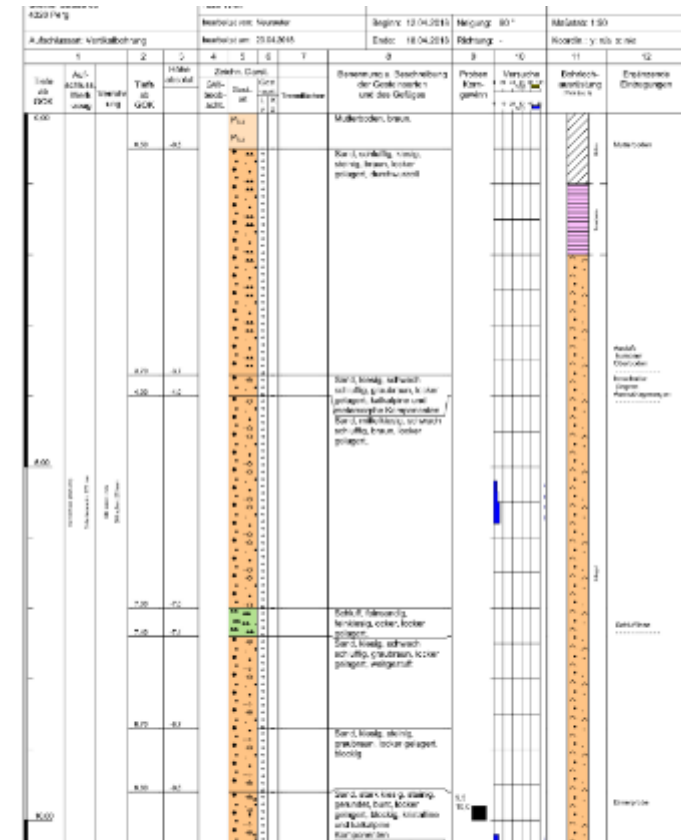


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Oberaudorf, 4 Abgeteufte Bohrungen:

- D-Ob-BK-01/17, 40m
- D-Ob-BK-02/17, 330m
- D-Ob-BK-03/17s, 240m
- D-Ob-BK-07/17, 70m

- ❖ Stark tektonisch beanspruchtes Gebirge
- ❖ Talfur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten



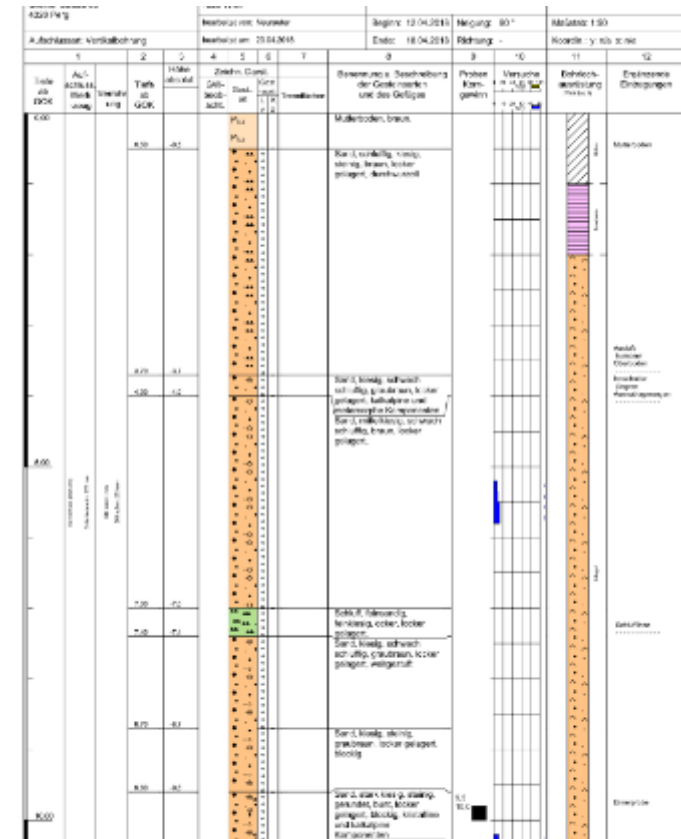
Beispiel für ein Bohrprofil

Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Flintsbach, 3 Abgeteufte Bohrungen:

- D-Fl-BK-01/17, 40m
- D-Fl-BK-03/17, 40m
- D-Fl-BK-04/17, 40m

- ❖ Talfur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten
- ❖ Felsschwellen im Untergrund nachweisbar



Beispiel für ein Bohrprofil

Regionalforum

Tagesordnung 13. Sitzung

Teil I

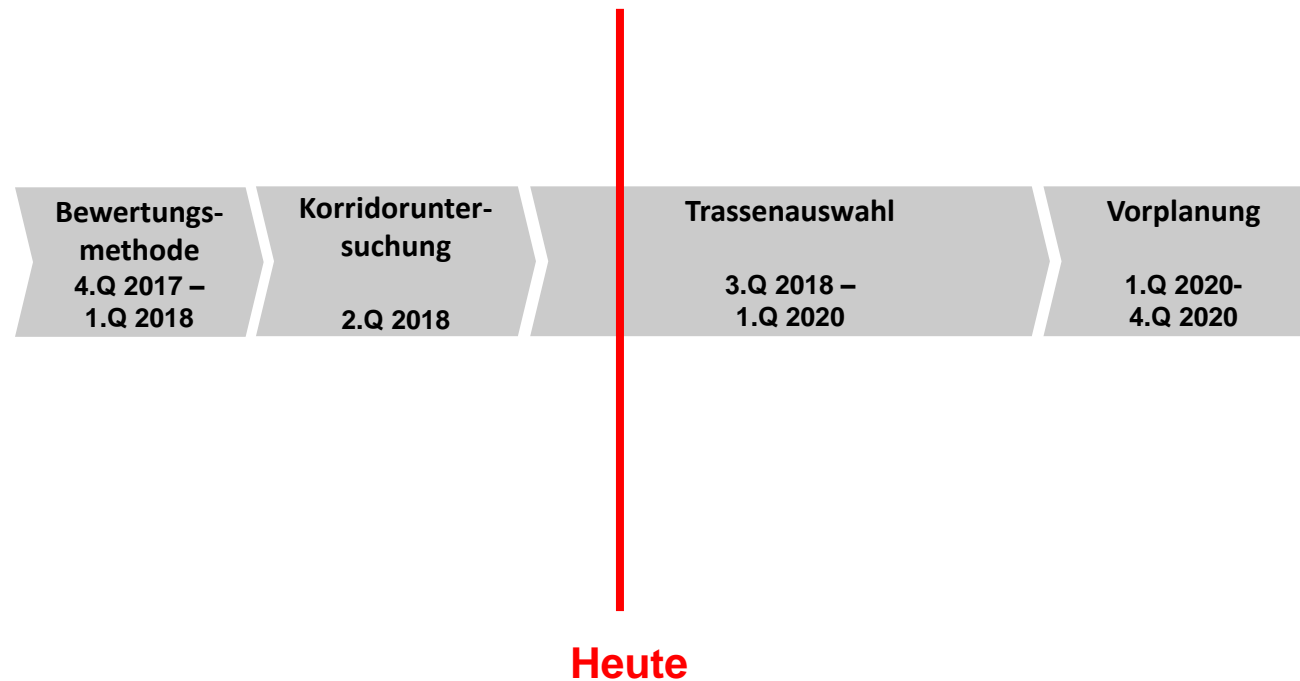
- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen
 - Ergebnisse geologische Erkundung im GPR
 - **Grobtrassenentwürfe**

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Grobtrassen-Entwicklung

Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren

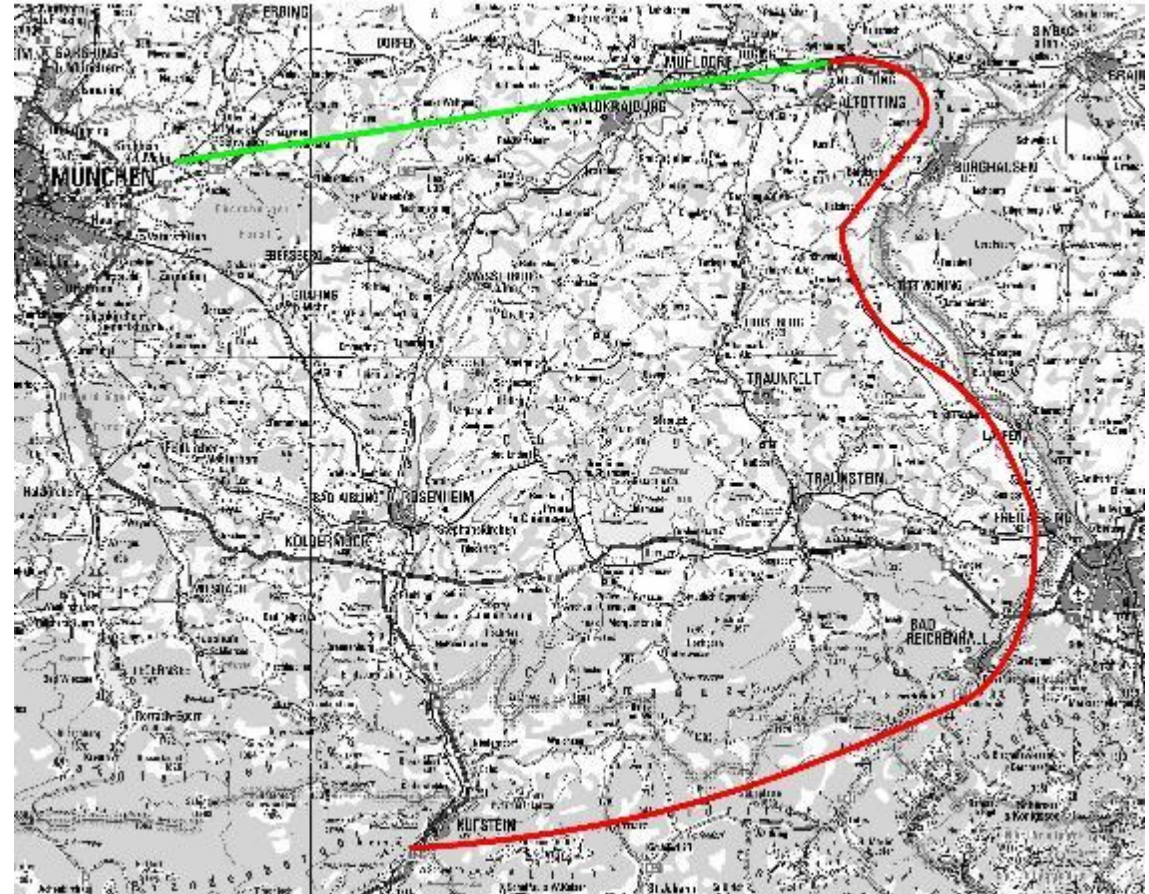


Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschlag Freilassing-Burghausen:

- Trasse schwenkt südl. Kufstein nach West in Tunnel bis Bad Reichenhall
- Oberirdische Führung Bad Reichenhall nach Burghausen und Altötting
- Anschluss an die ABS 38 München-Freilassing östlich Mühldorf
- Option: Alternative NBS zur ABS 38 durch dünner besiedeltes Gebiet

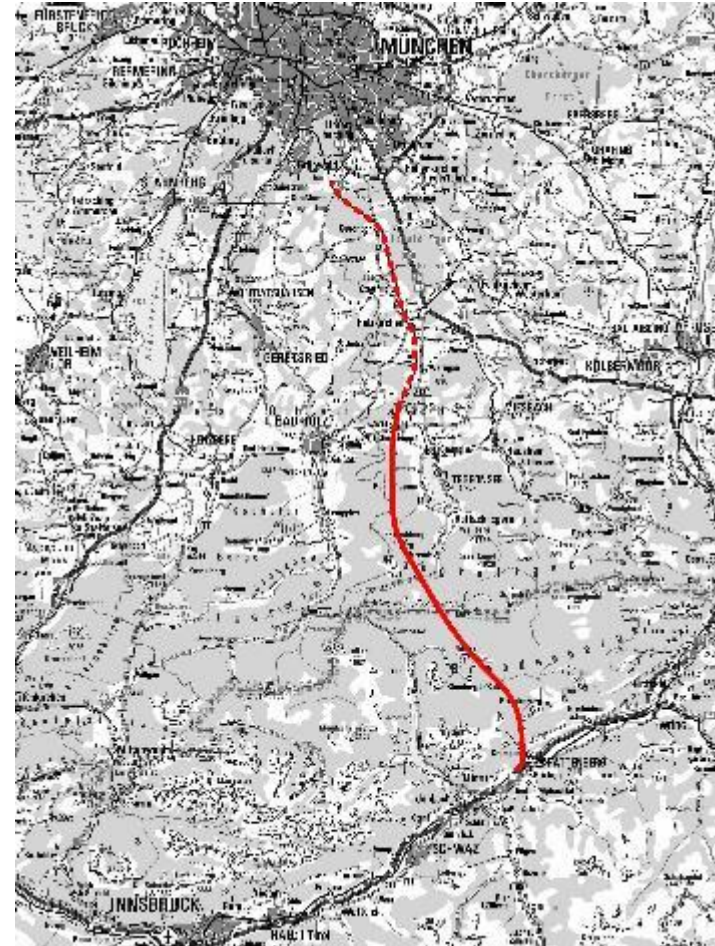


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trasse Holzkirchen - Kramsach:
 - Ausbau der Strecke München – Holzkirchen – Schaftlach
 - Neubaustrecke Schaftlach – Kramsach (Tunnel)



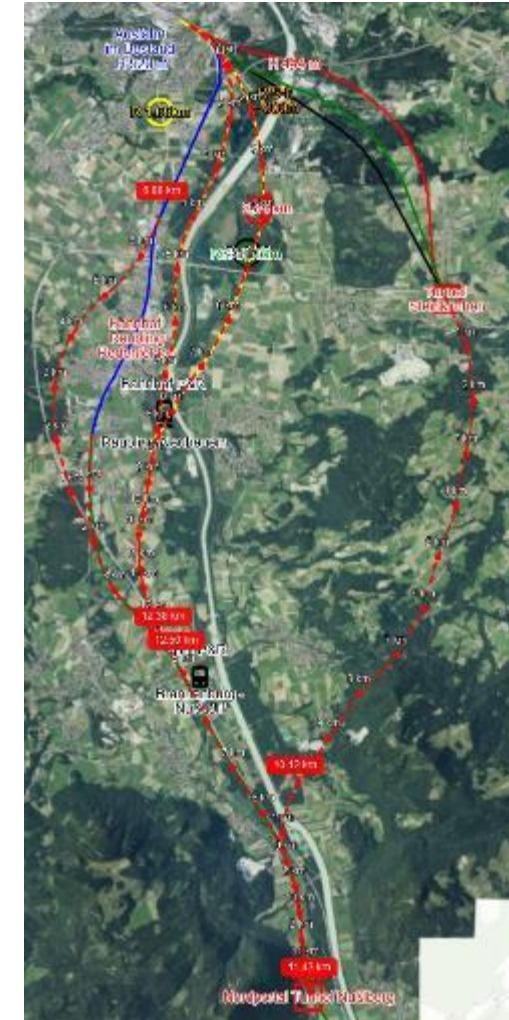
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de/dc

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschlag 4-gleisige NBS:

- Verlegung Bestandsstrecke gebündelt mit NBS westl. Rosenheim und neue Station Großkarolinenfeld
- Verknüpfung in Rosenheim
- Auflösung Bestandsstrecke und 4-gleisige NBS ab Rosenheim



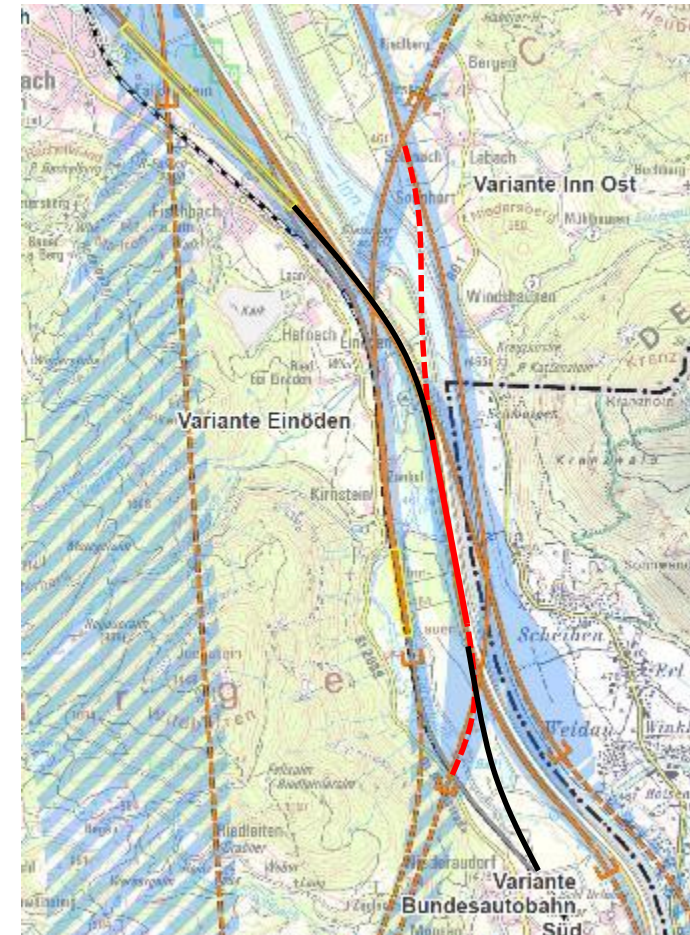
Quelle Kartenhintergrund : Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschlag Niederaudorf:

- Tunnel von Süden kommend bis zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
- Verknüpfungsstelle bei der BAB
- Weiterer Verlauf der Trasse auf der Ostseite des Inns (Wechsel der Innseite möglichst gleich nach der Verknüpfungsstelle)



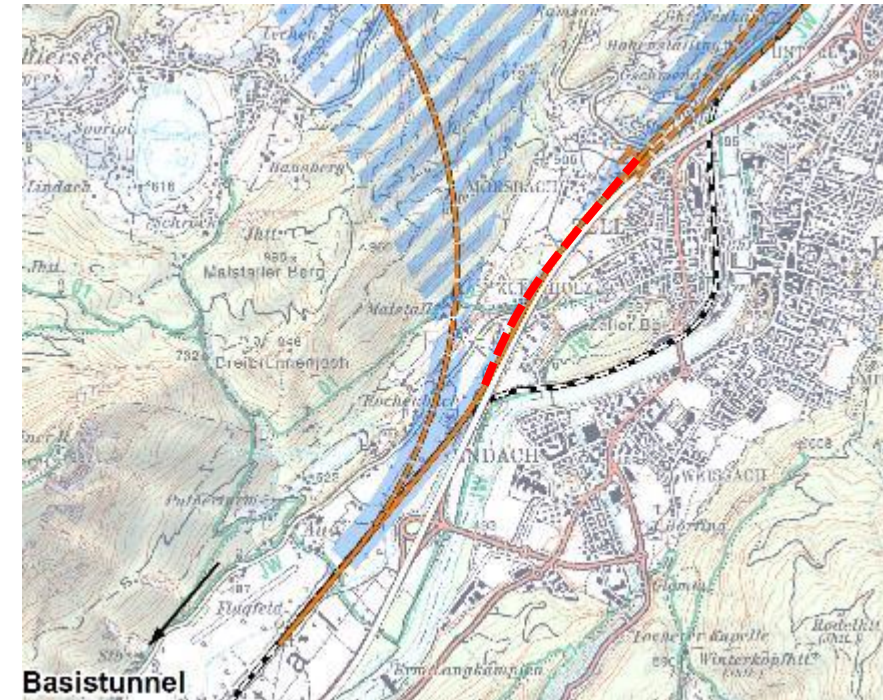
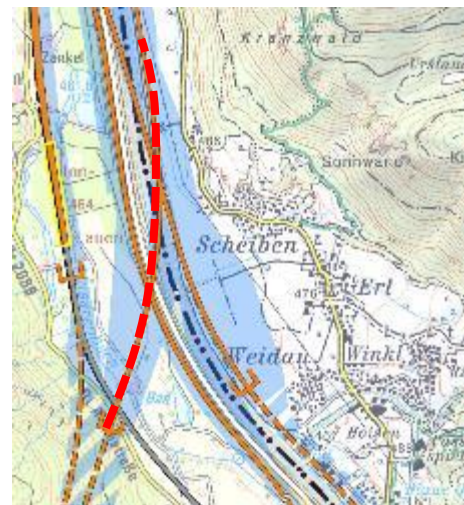
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschläge Tunnel:

- Untertunnelung Morsbach; wenn in derzeitig vorgesehener Lage nicht möglich, dann wechseln auf die östliche Seite des Inns (Unterqueren des Inns)
- Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl / Tunnel Laiming: Verlängerung Tunnel bis nach Siedlungsgebiet bei Scheiben / Erl
- Variante Tunnel Kitzwand: Innquerung interirdisch und Tunnel bis nach dem Siedlungsgebiet Erl



Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Regionalforum

Tagesordnung 13. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen
 - Ergebnisse geologische Erkundung im GPR
 - Grobtrassenentwürfe

Teil II

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 13. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen
 - Ergebnisse geologische Erkundung im GPR
 - Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 13. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen
 - Ergebnisse geologische Erkundung im GPR
 - Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- **Fragen und Diskussion**
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 13. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Bericht der Projektleitung zu aktuellen Themen
 - Ergebnisse geologische Erkundung im GPR
 - Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- Fragen und Diskussion
- **Abschluss**

Nächste Termine

- 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

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM