

## Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### PROTOKOLL

---

Thema:	<b>12. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2</b>
Datum und Uhrzeit:	24.09.2018, 19:00–21:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal, Gemeinde Brannenburg
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Karl Leistner (Samerberg) Bettina Lang (Samerberg) Olaf Kalsperger (Raubling) Andreas Schober (Raubling) Klaus Artmann (Raubling) Alexandra Burgmaier (Raubling) Brunhilde Rothdauscher (Raubling) Stefan Landprecht (Raubling, Beobachter) Martin Schmid (Neubeuern) Wilhelm Klopfer (Neubeuern) Georg Fritz (Neubeuern) Alexander Buchner (IPBN) Wieland Steigner (IPBN) Torsten Gruber (DB Netz AG) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Sabine Volgger (wikopreventk) Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

---

#### Agenda:

1. Begrüßung
  2. Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
  3. Aktuelles aus dem Projekt
  4. Diskussion der Grobtrassen-Entwürfe
  5. Ausblick und nächste Termine
- 



## 1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zum 12. Gemeindeforum nach der Sommerpause und bedankt sich bei der Gemeinde Brannenburg für die Gastfreundschaft.

Die Moderation stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor: Nach einem kurzen Überblick über die aktuellen Aktivitäten im Projekt wird eine zusammenfassende Auswertung der Infoveranstaltungen präsentiert. Anschließend stellt das Planungsteam allgemeine Richtwerte und Trassierungsparameter für die Grobtrassen sowie einen Überblick über die bisher eingegangenen Trassenvorschläge vor. Zum Abschluss gibt es einen Ausblick zur weiteren Zusammenarbeit und den nächsten Terminen.

Die Mitglieder haben heute 3 ausgedruckte Grobtrassenpläne auf dem Hintergrund der Raumwiderstandskarten und der Grundlagenkarten Mensch und Natur erhalten. Dies wurde in den vorherigen Forensitzungen nachgefragt, um den Zusammenhang besser verstehen zu können.

## 2. Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 11. Sitzung vor. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite [www.brenner-nordzulauf.eu](http://www.brenner-nordzulauf.eu) veröffentlicht.

Aus der letzten Sitzung ist noch eine Frage zur erklärenden Darstellung der Verknüpfungsstellen offen. Diese wird in der heutigen Sitzung im Zuge der Präsentation der Grobtrassen beantwortet.

In einer der letzten Sitzungen gab es die Anregung, gemeinsam kritische Punkte der Grobtrassen zu besuchen. Die Projektleitung hat das mitgenommen und schlägt vor, das nach der Reduzierung der Grobtrassenvorschläge durchzuführen, wenn auch die Planung schon konkreter ist. Ein weiterer offener Punkt aus der letzten Sitzung ist das Thema Faktencheck. Dieser ist derzeit in Arbeit und wird im Oktober auf der Projektwebsite veröffentlicht. Darüber hinaus gab es die Anregung, die Grobtrassenpläne verständlicher darzustellen. Dazu wurden heute 3 neu ausgearbeitete Grobtrassenpläne auf dem Hintergrund der Raumwiderstandskarten und der Grundlagenkarten Mensch und Natur ausgegeben. In der vertiefenden Planung wird es dann genauere Pläne und Angaben zu Höhenlagen und Kreuzungen geben.

## Diskussion

*Ein Mitglied bemerkt, dass bei Aussagen zu Falschmeldungen in der Presse auch spezifiziert werden muss, welche Meldung damit konkret gemeint ist. Die Rückmeldungen von den Infoveranstaltungen sollten gesamt präsentiert werden und nicht nur selektiv, wie in der letzten Forensitzung.*

Die Moderation erklärt, dass im Protokoll nur das steht, was auch gesagt wurde. Es können grundsätzlich nicht Aussagen ergänzt werden, die so nicht getätigt wurden. Protokolländerungen sollten von den Mitgliedern innerhalb der angegebenen Frist an die Moderation geschickt werden. So kann die Änderung vorab eingearbeitet und dann in der nächsten Runde mit allen TeilnehmerInnen abgestimmt werden.

### 3. Aktuelles aus dem Projekt

*Siehe Folien 4-13 der beiliegenden Präsentation*

#### Aktivitäten im Projekt

Torsten Gruber berichtet, was sich seit der letzten Sitzung im Juli getan hat. Beim Bahnausbau des Knoten München ist es wichtig, die Belange des BNZ zu berücksichtigen und daher war die Projektleitung beim Termin mit Frau Staatsministerin Aigner dabei. Heute (24.09.) gab es einen Pressetermin mit Informationen zur Bohrung am Hocheck, welche seit einer Woche läuft. Dort sind auch Schautafeln ausgestellt, die das Prozedere erklären. Ergänzend zu den Folien gibt es noch zwei aktuelle Ereignisse. Die Projektleitung möchte darüber informieren, dass die Bundestagsabgeordnete Daniela Ludwig sich mit einem offenen Brief an Bundesminister Scheuer gewandt hat, in dem sie einen „Inntalplan“ bzgl. des BNZ vorstellt. Die Vieregg-Rössler GmbH hat im Auftrag der Inntal Gemeinschaft e.V. eine Stellungnahme zum BNZ abgegeben. Das Dokument kann hier eingesehen werden: <http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2018/09/VR-Brennerzulauf-Stellungnahme-Grobtrassen.pdf>.

Diese wird derzeit seitens der Bahnen bearbeitet und geprüft. Sobald die Bearbeitung abgeschlossen ist, wird es eine Reaktion darauf geben.

Weitere Links zu aktuellen Ereignissen bzgl. des Projektes:

- Kleine Anfrage der Grünen im Bundestag:  
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/039/1903985.pdf>
- Kleine Anfrage der FPD im Bundestag:  
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/045/1904597.pdf>
- Resolution der CSU: <https://web.csu-rosenheim.de/csu-rosenheim-aktuell/aktuelles-csu/item/217-resolution-der-csu-kreisverbaende-stadt-und-landkreis-rosenheim-zum-brenner-nordzulauf.html>

#### Diskussion

*Laut einer Aussage vom 3.7.2018 im Masterplan Schienengüterverkehr ist eine Kapazitätserhöhung der BS bis 2016 geplant. Anscheinend sind Ausschreibung und Vergabe ja bereits erfolgt. Wie geht das einher mit der Planung einer NBS?*

- Digitalisierung ist ein wichtiges Thema. Künftig soll der gesamte Brenner-Nordzulauf mit einem einheitlichen und interoperablen Zugsicherungssystem ausgestattet werden. Es gibt daher Überlegungen, die Bestandsstrecke auf deutscher Seite mit ECTS auszurüsten und damit TEN-fähig zu machen. Derzeit gibt es noch keine Finanzierung und somit auch keine Vergaben dazu. So wurde das auch seitens der DB Netz AG kommuniziert.

#### Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen

Die Moderation erklärt, dass jetzt alle Infoveranstaltungen abgeschlossen sind. Heute wird eine zusammenfassende Auswertung für die anwesenden Gemeinden präsentiert. Die Präsentation mit allen Auswertungen ist auf der Projektwebsite veröffentlicht: [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)

Zusätzlich wird es eine Liste geben, in der alle Feedbackkärtchen einzeln erfasst sind. Derzeit werden die Kärtchen noch zur besseren Lesbarkeit abgetippt. Die Liste wird dann ebenfalls auf der Projektwebsite veröffentlicht. Insgesamt besuchten 3468 Personen die Veranstaltungen und 319 davon haben sich zum Newsletter angemeldet. Unter den 968 Feedbackkärtchen waren auch 156 mit Trassenvorschlägen. Die Themenclouds zeigen die am häufigsten genannten Begriffe. Feedbackkärtchen mit offenen Fragen werden beantwortet, sofern eine Kontaktadresse angegeben wurde. Bei den Veranstaltungen in Raubling und Neubauern waren die Themen Trasse, Tunnel und Mensch am wichtigsten. Die Trassenvorschläge waren größtenteils unterirdisch.

#### 4. Diskussion Grobtrassen-Entwürfe

*Siehe Folien 14-42 der beiliegenden Präsentation*

##### **Trassierungsvorgaben und -parameter für die NBS**

Alexander Buchner vom Planungsteam IPBN erklärt den TeilnehmerInnen die Vorgaben und Parameter, welche für diese Neubaustrecke angewendet werden. Zusätzlich sind für die heutige Sitzung ausgewählte Beispiele von Höhen- und Breitenprofilen vorbereitet, da es in den letzten Forensitzungen Fragen dazu gab. Alle Querschnitte sind exemplarisch aus geltenden Bahnvorschriften bzw. davon abgeleitet. Sie stellen nur den unmittelbaren Gleisbereich dar. Für die Ausbreitung des Bahndamms gibt es kein Fixmaß, diese hängt von mehreren Faktoren ab (Entwässerungsanlagen, Lärmschutzwand etc). Der Gleisachsabstand wird von der Mitte des einen Gleises bis zur Mitte des anderen Gleises gemessen. Folie 16 und 19 zeigen den grundsätzlichen Aufbau der Abstände: Es gibt einen Gefahrenbereich mit anschließendem Sicherheitsraum, in dem sich beispielsweise Gleisarbeiter aufhalten können. Danach können beispielsweise Lärmschutzwände errichtet werden. Bei 160 km/h maximaler Geschwindigkeit ist der Gefahrenbereich (Sicherheitsabstand) geringer als bei 230 km/h. Der viergleisige Abschnitt (Folie 18) könnte beispielsweise in einer Verknüpfungsstelle sein. Die lichte Höhe auf Folie 20 beträgt ca 6,70 Meter zwischen Schienenoberkante und Brückenunterkante. Die Gesamthöhe hängt zusätzlich u.a. vom statischen Aufbau der Straßenbrücke und dem Fahrbahnaufbau etc. ab. Die Darstellung auf Folie 22 könnte beispielsweise eine Querung der NBS über die BS darstellen. Exemplarisch wird hier auch eine Lärmschutzwand auf der Brücke gezeigt (links ca 5 Meter Höhe, rechts ca 3 Meter Höhe). Folie 23 zeigt einen eingleisigen Tunnelquerschnitt. Der genaue Durchmesser des Tunnelquerschnitts sowie die Form (diese muss nicht kreisförmig sein) sind Gegenstand der Detailplanung. Man kann aber von einem Richtwert von ca 10 Metern Durchmesser ausgehen. Folie 24 verdeutlicht, dass Tunnelportale unterschiedlich ausgestaltet sein können. Es sind auch Mischformen denkbar.

## Diskussion

*Wenn man von 400 Zügen ausgeht, gilt dies für beide Richtungen (nach Norden und Süden)?*

- Ja.

*Was heißt Kurven-Mindestradius?*

- Das ist der engste mögliche Bogen, den die NBS in Abhängigkeit der jeweiligen Planungsvorgaben machen kann. Nach Regelwerten für eine NBS mit 230 km/h sind das 2850 Meter Radius.

*Wie sieht der Kurven- Mindestradius bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h aus?*

- Die Projektleitung wird das als Aufgabe mitnehmen.

*Wie hoch ist die lichte Höhe beim Beispiel auf Folie 22? Gibt es einen Sicherheitsabstand über dem Kabel? Das ist wichtig, weil der Stromabnehmer ja auch Schall erzeugt.*

- Im Regelfall beträgt die lichte Höhe des Fahrdrachtes ca. 5,50 m, das hängt aber u.a. von der genauen Positionierung ab. Der Sicherheitsabstand zur Unterkante Brückenkonstruktion ist hier in den 6,70m schon inkludiert und die Oberleitungsmasten befinden sich in diesem Fall vor und nach der Brücke.

*Wie hoch ist das dann von ganz unten bis oben? Sind das 13,40 Meter?*

- Das kann man pauschal nicht sagen, aber es sind mind. 12,2 Meter zuzüglich Brückenaufbau und Gleiskörper. Diese mind. 12,2 Meter setzen sich aus den 6,70 Metern lichter Abstand zwischen der Schienenoberkante und der Unterkante des Brückenbauwerks und den 5,50 Meter Fahrdrachthöhe für das obere Gleis zusammen. Die genaue Gesamthöhe hängt von der Ausgestaltung des Brückenaufbaus und des Gleiskörpers sowie von den statischen Gegebenheiten der Brücke ab.

*Folie 18 und Folie 25 sind beide viergleisig und haben unterschiedliche Breiten. Wo ist der Unterschied*

- Folie 18 zeigt einen viergleisigen Regelquerschnitt. Die 25,70 Meter Breite sind eine Größenordnung mit den entsprechenden Mindestabständen. Darin sind beispielweise noch keine Stützbauwerke oder Wannen enthalten. Folie 25 zeigt das Beispiel Verknüpfungsstelle Stans (ca. 30 Meter) mit beidseitigen Kabeltrögen, Stützwände des Trogs, zusätzlichen Mastgassen etc.

*Wird der Tunnel der NBS ein- oder zweigleisig sein?*

- Laut aktueller Vorschriftenlage muss in Deutschland ein Tunnel bei Mischverkehr mit 2 Röhren mit je einem Gleis gebaut werden.

*In Österreich sind ja u.a. Rettungstunnel vorgeschrieben. Wie sieht das im Fall einer NBS aus?*

- In einem Tunnel mit 2 eingleisigen Röhren werden in regelmäßigen Abständen Querverbindungen zwischen den Röhren gebaut, sodass sie wechselseitig jeweils als sicherer Bereich dienen können. .

*Wie wird der Lärmschutz in die Planungen miteinbezogen, wenn man noch nicht weiß, wie die Kreuzungen ausgestaltet sind? SchallmäÙig macht es einen großen Unterschied, ob man auf Ebene Null oder Ebene 1 fährt.*

- Derzeit steht noch nicht fest, wo es welchen Lärmschutz geben wird. Die jeweilige Ebene der Trassenführung wird jedenfalls in der Planung zum Schallschutz berücksichtigt.
- Es gibt mehrere Faktoren, die Lärm verursachen, diese fließen auch alle ein. Es gibt dazu auch diverse Richtlinien wie beispielweise die „Schall03“ in Deutschland.

*Wie sieht das mit dem Überholgleis aus? Laut den Skizzen könnte es also möglich sein, dass es in Brannenburg eine Verknüpfungsstelle mit 6 Gleisen gibt. Müssen wir damit rechnen?*

- Überholgleise sind Gleise, wo Güterzüge kurzfristig „platziert“ werden können, sodass schnellere Züge überholen können.
- Die Notwendigkeit und die Position solcher Überholgleise hängt von verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen ab. Diese können erst gemacht werden, wenn der Trassenverlauf feststeht und sind daher Gegenstand der vertiefenden Detailplanung. Wir wissen also derzeit noch nicht, ob es überhaupt Überholgleise braucht bzw. wo diese liegen könnten.

*Kann man nicht auch die Verknüpfungsstelle zum Überholen verwenden?*

- Verknüpfungsstellen bieten keine Möglichkeit zum Abstellen der Güterzüge, es ist aber eine betriebliche Überholung möglich. Daher fließt die Lage und Ausgestaltung der Verknüpfungsstellen in die Untersuchungen zur Notwendigkeit von Überholstellen auch mit ein.

Die Projektleitung informiert, dass im Forum Nord 1 das Thema Begleitwege diskutiert wurde. Bei Verknüpfungsstellen gibt es die gesetzliche Vorschrift, dass es für Instandhaltungsarbeiten, Katastrophenschutz und allgemeine Sicherheitsanforderungen einen Zugangsweg geben muss, der auch als Fluchtweg genutzt werden kann. Das muss kein extra angelegter Zugang sein, es kann beispielweise auch ein vorhandener Feldweg etc. genutzt werden. In der Regel wird dafür das bestehende Wegenetz genutzt.

In der Präsentation wird außerdem eine Folie mit der Darstellung von Überholgleisen ergänzt.

### **Grobtrassen-Entwicklung: Vorschläge aus der Region**

Alexander Buchner erläutert den Mitgliedern die Vorgehensweise bei neuen Trassenvorschlägen aus der Region. Das Planungsteam schaut sich alle eingehenden Vorschläge an und prüft, ob sie den Projektanforderungen und Planungsgrundsätzen entsprechen. Auch wenn ein Vorschlag noch nicht den Trassierungsgrundsätzen entspricht (es wird nicht vorausgesetzt, dass Laien richtlinienkonform trassieren können), wird das Planungsteam versuchen, den Grundgedanken der Idee zu erfassen und daraus eine Grobtrasse zu entwickeln. Diese werden dann, gleich wie alle bisherigen Grobtrassen, hinsichtlich Raum & Umwelt und Verkehr & Technik geprüft. Alle eingehenden Vorschläge

werden nach gleichen Maßstäben geprüft. Je früher Trassenvorschläge eingehen, desto eher können die Planer mit der Prüfung beginnen. Allein aus den Infoveranstaltungen sind über 150 Trassenvorschläge eingegangen. Zusätzlich gab es noch viele Vorschläge per e-mail, aus den Foren oder im Infobüro. Beispielhaft werden heute einige der Trassenvorschläge präsentiert und am Beispiel „Verknüpfungsstelle Niederaudorf“ exemplarisch gezeigt, wie diese geprüft werden (Folie 41). Hier ging es darum, die BS zur Autobahn zu verlegen, sodass ggf. eine vollständige Verknüpfungsstelle Platz hat. Die Prüfung hat gezeigt, dass das trassierungstechnisch mit der Variante „Bundesautobahn Süd“ möglich ist. Der Vorschlag wird nun auf weitere Kriterien (z.B. Raum und Umwelt) geprüft. Wenn es auch hier ein positives Ergebnis gibt, wird er als Grobtrasse aufgenommen.

## Diskussion

*Wie lange ist Zeit, Trassenvorschläge einzubringen?*

- Bis zum letzten Forentermin des heurigen Jahres (26.11.2018) können Vorschläge im Forum eingebracht werden. Je früher desto besser, denn dann können die Planer damit arbeiten. Trassenvorschläge können außerhalb der Foren bis Ende 2018 eingebracht werden.

*Beim Beispiel „Trasse durch Rosenheim“ führt die Trasse auch durch landwirtschaftliche Flächen und Wohngebiete. Dort gibt es sicher gesetzliche Mindestabstände, die man berücksichtigen muss. Solche Vorgaben machen es uns schwierig, Vorschläge einzubringen.*

- Die gesetzlichen und technischen Anforderungen bei Trassenvorschlägen prüft das Planungsteam. Vorschläge müssen nicht fachlich ausgereift sein und das wird auch nicht erwartet. Das Planungsteam versucht die Grundidee des Vorschlags zu erfassen und diese, wenn möglich, in Form einer weiteren Grobtrassenvariante darzustellen.
- Skizzen oder genaue Beschreibungen helfen, die Grundidee zu verdeutlichen.

*Ein Mitglied fordert, dass man nochmal prüft, ob es wirklich Verknüpfungsstellen im deutschen Inntal braucht. Bei der kurzen Distanz zwischen Rosenheim und Kufstein ist die Frage, ob es das wirklich braucht. Die NBS soll ja hauptsächlich Güterverkehr aufnehmen.*

*Die genauen Örtlichkeiten für die Verknüpfungsstellen sind ja im BVWP nicht hinterlegt. Zwischen Schaftebau - Einöden ist die Distanz sehr kurz. Wenn eine Verknüpfung wie Reischenhart realisiert wird, sind die Auswirkungen für die Anrainer enorm.*

- Die NBS wird für Güterverkehr und schnellen Personenverkehr gebaut. Das sind die verkehrlichen Ziele laut dem BVWP und die politischen Rahmenbedingungen.
- Die Notwendigkeit einer Verknüpfungsstelle deutsches Inntal ist ebenfalls im BVWP hinterlegt. Jede Grobtrasse braucht aber eine Verknüpfung oder Anbindung im Bereich deutsches Inntal. Die Frage, ob eine vollständige oder halbe Verknüpfung, oder nur eine Anbindung realisiert wird, ist noch offen. Eine Anbindung ist immer ein zusätzlicher 2-gleisiger Streckenabschnitt. Es soll die beste Lösung gefunden werden als Kompromiss aus Verträglichkeit und betrieblichen Vorgaben.
- Für Rosenheim ist eine möglichst nahe Verknüpfungsstelle ideal.

Die ILF hat auf ihrer Webseite stehen, dass nur eine Verknüpfungsstelle von Grafing bis Kufstein zu planen ist.

- Im BNZ (Abschnitt Tuntenhausen - Schaftenau) hat man insgesamt 3 Verknüpfungsstellen: in Großkarolinenfeld/ Tuntenhausen, im deutschen Inntal (südlich von Rosenheim) und in Schaftenau.
- Die ILF wird die Formulierung auf ihrer Homepage prüfen und ggf. anpassen.

Ist die Verknüpfungsstelle ein Wunsch seitens der Bahn oder gibt es einen politischen Hintergrund, warum das im BVWP steht?

- Der BVWP basiert nicht allein auf dem Willen der Politik. Da stehen jahrelange, umfangreiche, wissenschaftliche Untersuchungen und Gutachten dahinter. Daraus werden Zugzahlen errechnet, welche über das bestehende Liniennetz der DB gelegt werden. Dadurch errechnen sich Engpässe und es wird überlegt, wie diese beseitigt werden können. Die Möglichkeiten werden mit der Öffentlichkeit diskutiert.
- Sowohl aus fachlicher als auch betrieblicher Sicht sind Verknüpfungsstellen notwendig.

Wie schnell kann man in Verknüpfungsstellen maximal fahren?

- Auf der NBS kann mit 230 km/h gefahren werden, auch in der Verknüpfungsstelle auf den NBS-Gleisen bei Geradeausfahrt. Wechselt der Zug auf die BS, kann er in der Ablenkung über die Weichen und der BS maximal 160 km/h fahren.

Wer kann Vorschläge einbringen? Kommen diese von Personen, die in der Region wohnen?

- Grundsätzlich kann jeder Vorschläge einbringen (z.B. per e-mail, in den Infoveranstaltungen, im Infobüro). Forenmitglieder können ihre Vorschläge an [moderation@brennernordzulauf.eu](mailto:moderation@brennernordzulauf.eu) schicken.

Wird das Infobüro auch telefonisch besetzt?

- Die Projektleitung hat diese Anregung mitgenommen, es gibt aber noch keine abschließende Entscheidung dazu.

Wie sind die aktuellen Zugzahlen in Rosenheim und wie werden Zugzahlen generell gezählt?

- Im Durchschnitt sind täglich 194 Züge von Rosenheim nach Kiefersfelden und 191 von Rosenheim nach Salzburg gefahren (in beide Richtungen) (Stand 2017).
- Das sind repräsentative Zahlen, die nach einem normierten Verfahren berechnet werden. Deutschlandweit gibt es 2 exemplarische Zählwochen pro Jahr. Es handelt sich also um Durchschnittszahlen.
- Genaue Statistikdaten zu Zugzahlen können kostenpflichtig bei einer regionalen Servicestelle der DB bestellt werden. Bei Interesse kann der Kontakt dazu hergestellt werden. Eine Online-Abfrage zu den Zugzahlen gibt es nicht.

Wie ist der aktuelle Stand zu den Planungen im Ost-Korridor (Richtung Salzburg)? Gibt es dazu eine eigene Untersuchung?



- Der Ost-Korridor ist nicht mehr Teil des Projektes Brenner-Nordzulauf und wird daher im Trassenauswahlverfahren nicht mehr weiterverfolgt. Derzeit wird eine Kostenschätzung fertiggestellt, um die Planungen qualifiziert abschließen zu können.

### **Ausblick und nächste Termine**

*Siehe Folie 43-46 der beiliegenden Präsentation*

Das nächste Gemeindeforum Nord 1 findet am 22.10.2018 statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation. Dieser Tag (Kirchweihmontag) ist für manche Gemeinden ungünstig; er wurde aber bereits im Juli kommuniziert. Einige Mitglieder haben sich diesen Termin auch extra freigehalten und es konnte nach Rücksprache auch kein Ersatztermin gefunden werden, an dem alle Mitglieder Zeit haben. Daher wird das Forum am 22.10. wie geplant stattfinden. Gegebenenfalls kann für verhinderte Mitglieder ein Zusatztermin vereinbart werden.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder betonen, dass die Trassenvorschläge sobald wie möglich reduziert werden sollen, sodass es eine diskutierbare Anzahl an Trassen gibt, zu denen auch detailliertere Angaben gemacht werden können. Man muss bei dem ganzen Prozess auch sehen, dass die Projektleitung hier ihren Job macht und nicht das Ziel hat, mutwillig Landschaft zu zerstören. Ziel ist es, eine verträgliche Trasse mit so viel Untertunnelung wie möglich zu finden. Andere Mitglieder sind überzeugt davon, dass diese NBS nicht gebaut wird. Es ist wichtig, dass die Projektleitung auf die Stellungnahme von Vieregg-Rössler reagiert. Auch die Notwendigkeit einer Verknüpfungsstelle im deutschen Inntal wird von einigen Mitgliedern bezweifelt.

Das Planungsteam ist gespannt auf weitere Trassenvorschläge und hofft, dass durch die heute präsentierten Regelquerschnitte offene Fragen geklärt werden konnten. Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme am Gemeindeforum und die konstruktive Diskussion.

---

Zusammengestellt am 01.10.2018

*Moderation Gemeinsamer Planungsraum (wikopreventk GmbH)*

### **Anlagen:**

- Präsentation GF Nord 2 vom 24.09.2018
- Anwesenheitsliste

# 12. GEMEINDEFORUM NORD 2

24.09.2018, BRANNENBURG

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktivitäten im Projekt
  - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- Ausblick und nächste Termine
  - Ausblick Zusammenarbeit
  - Nächste Termine

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktivitäten im Projekt
  - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- Ausblick und nächste Termine
  - Ausblick Zusammenarbeit
  - Nächste Termine

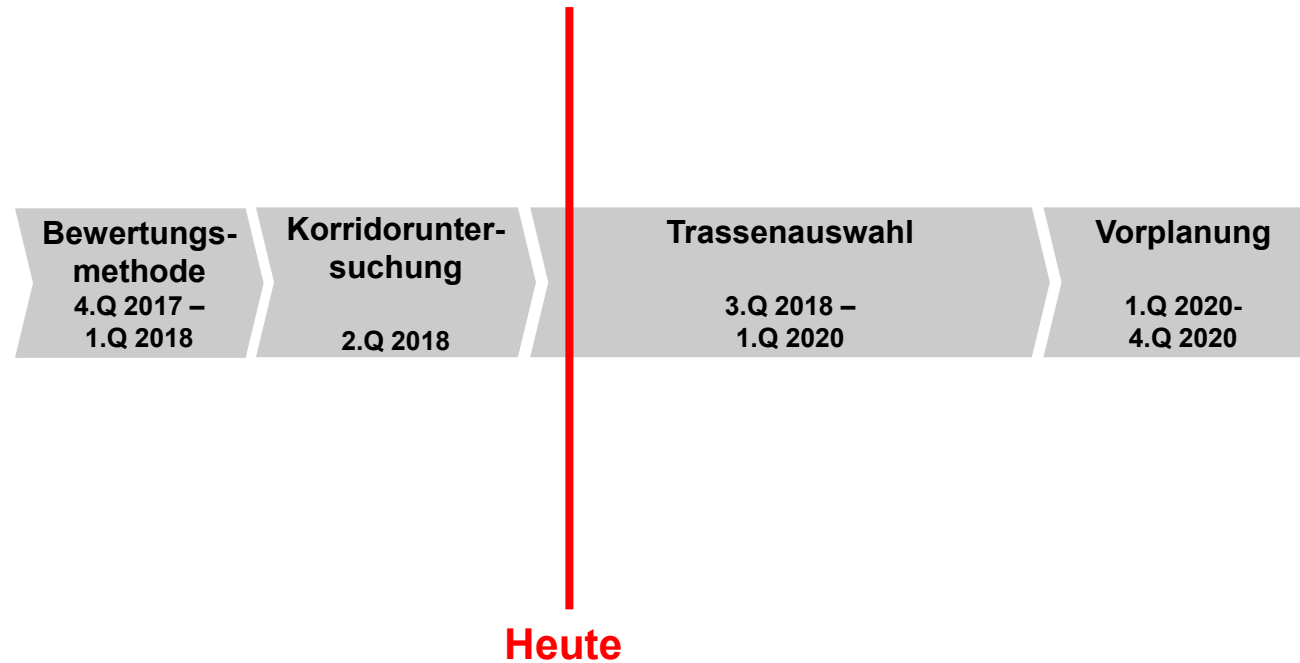
# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
  - **Aktivitäten im Projekt**
  - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- Ausblick und nächste Termine
  - Ausblick Zusammenarbeit
  - Nächste Termine

# 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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
  - Aktivitäten im Projekt
  - **Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen**
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- Ausblick und nächste Termine
  - Ausblick Zusammenarbeit
  - Nächste Termine



# 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 Schaftebau –Radfeld statt.

# Feedbacks Infomärkte Neubeuern (1/2)

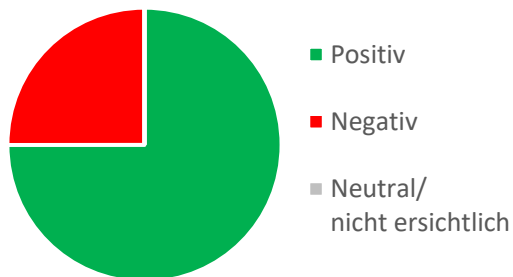
Termin:	05.07.2018, 16-20 Uhr
Ort:	Beurer Halle
Eingeladene Kommunen:	Neubeuern, Samerberg
Besucherzahl:	128
Feedbacks:	27
Trassenvorschläge:	3
Anmeldungen Newsletter:	11

## Häufige Themen:



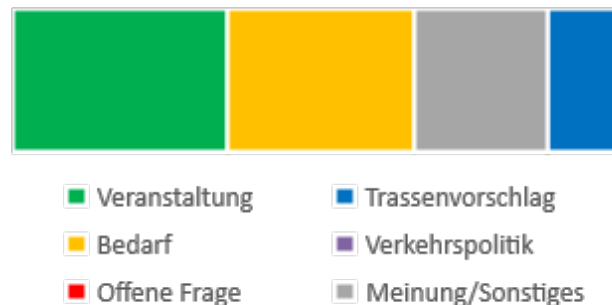
## Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



## Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



## Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



# Feedbacks Infomärkte Neubeuern (2/2)

## Beispiel: Trassenvorschlag

Im Raum Erl muß unbedingt eine Tunnellösung gefunden werden. Durch das enge Tal und die Bergsituation ist die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr jetzt schon extrem. Die beiden jetzigen Überlandtrassen sind unter Lärmgesichtspunkten nicht tragbar.

## Beispiel: Meinungen zum Projekt

Trassenbewertungsverfahren sehr gut.  
Damit wünsche ich viel Erfolg.

## Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

Veranstaltung war gut gemacht! Gutes Personal  
alle Fragen fachgerecht beantwortet!



! Bedarf ist nicht nachvollziehbar bitte neutrale  
Bedarfsentwicklung aufzeigen. Warum nicht erst  
die bestehende Trasse voll nutzen und in 20 Jahren nochmal  
prüfen ob noch ein weiterer Bedarf für  
zusätzliche Trassen besteht

Für mich eine reine Showveranstaltung um nachher  
sagen zu können, daß die Bürger die Möglichkeit  
gehabt haben mitzubestimmen, sich zu beteiligen

# Feedbacks Infomärkte Raubling (1/2)

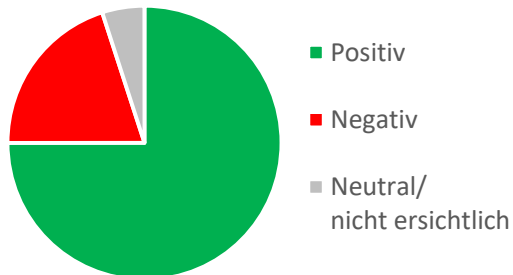
Termin:	10.07.2018, 16-20 Uhr
Ort:	Gemeindehalle Raubling
Eingeladene Kommunen:	Raubling
Besucherzahl:	274
Feedbacks:	84
Trassenvorschläge:	18
Anmeldungen Newsletter:	35

## Häufige Themen:



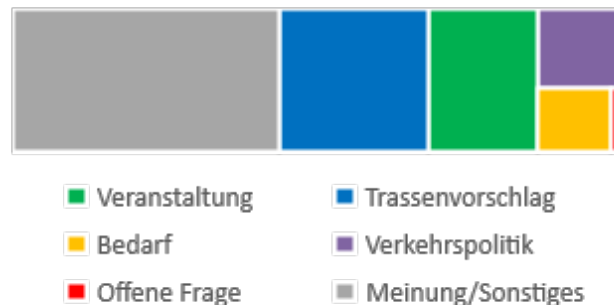
## Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



## Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



## Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



# Feedbacks Infomärkte Raubling (2/2)

## Beispiel: Trassenvorschlag

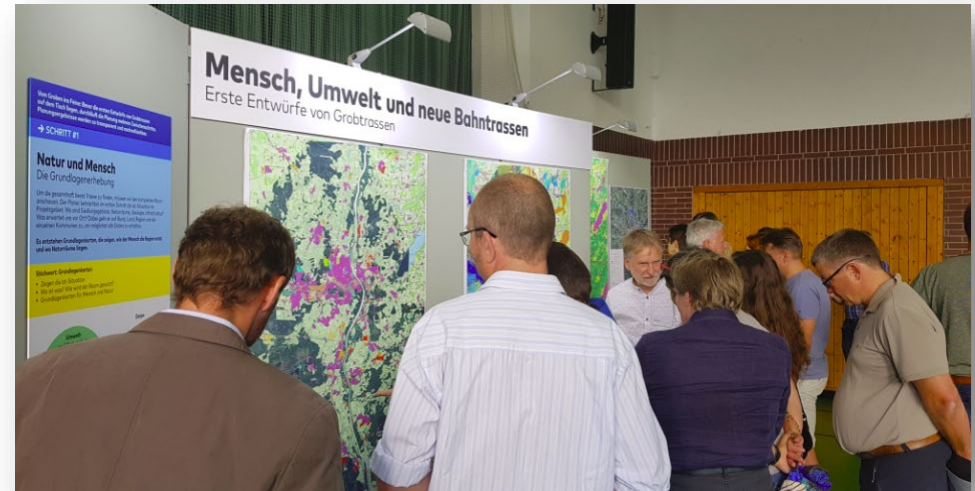
Vorschlag: Trasse der NBS über der BS führen. So kann der Flächenverbrauch & Baukosten minimiert & der Ausbau schneller voran gehen. Entsprechender Schallschutz notwendig.

## Beispiel: Meinungen zum Projekt

Wir wohnen neben der Bahn & Autobahn. Die Bahn ist wesentlich weniger störend als der permanente Lärmpegel der Autobahn. Jedes Fahrzeug auf der Bahn ist gut. Insoweit ist für mich der Bahnausbau das weitaus geringere Übel! Bitte die Planungen weitertreiben & nicht entmutigen lassen! Man kann nicht immer zu Allem Nein sagen und sich dann von der Realität überholen lassen! Bitte der Ausbau vorantreiben!

## Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

Sehr informativ & verständlich. Lob für die Mitarbeiter für die beständig gute Laune & Geduld - besonders bei den nicht so netten Besuchern.



Genauso "schlau" wie vorher! Brauchen wir wirklich eine neue Trasse? Anwohner egal? -> jahrelang gespart für Baugrund -> futsch, nichts mehr Wert

Die Veranstaltung hier ist die große Verarsche der Bevölkerung im Inntal

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktivitäten im Projekt
  - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
  - **Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS**
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- Ausblick und nächste Termine
  - Ausblick Zusammenarbeit
  - Nächste Termine

# Grundlegende Informationen

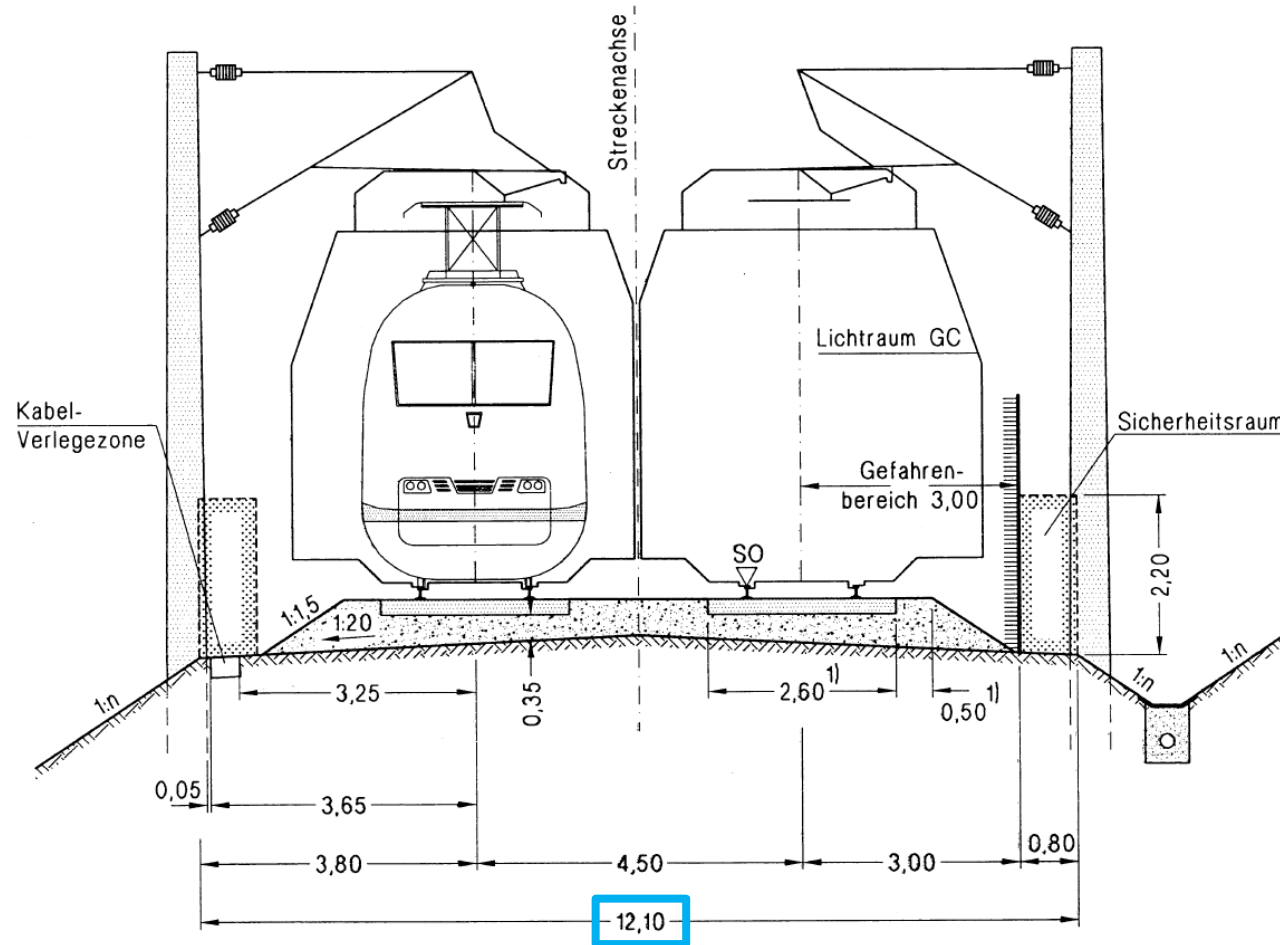
## Trassierungsvorgaben und -parameter für Neubaustrecke

- 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



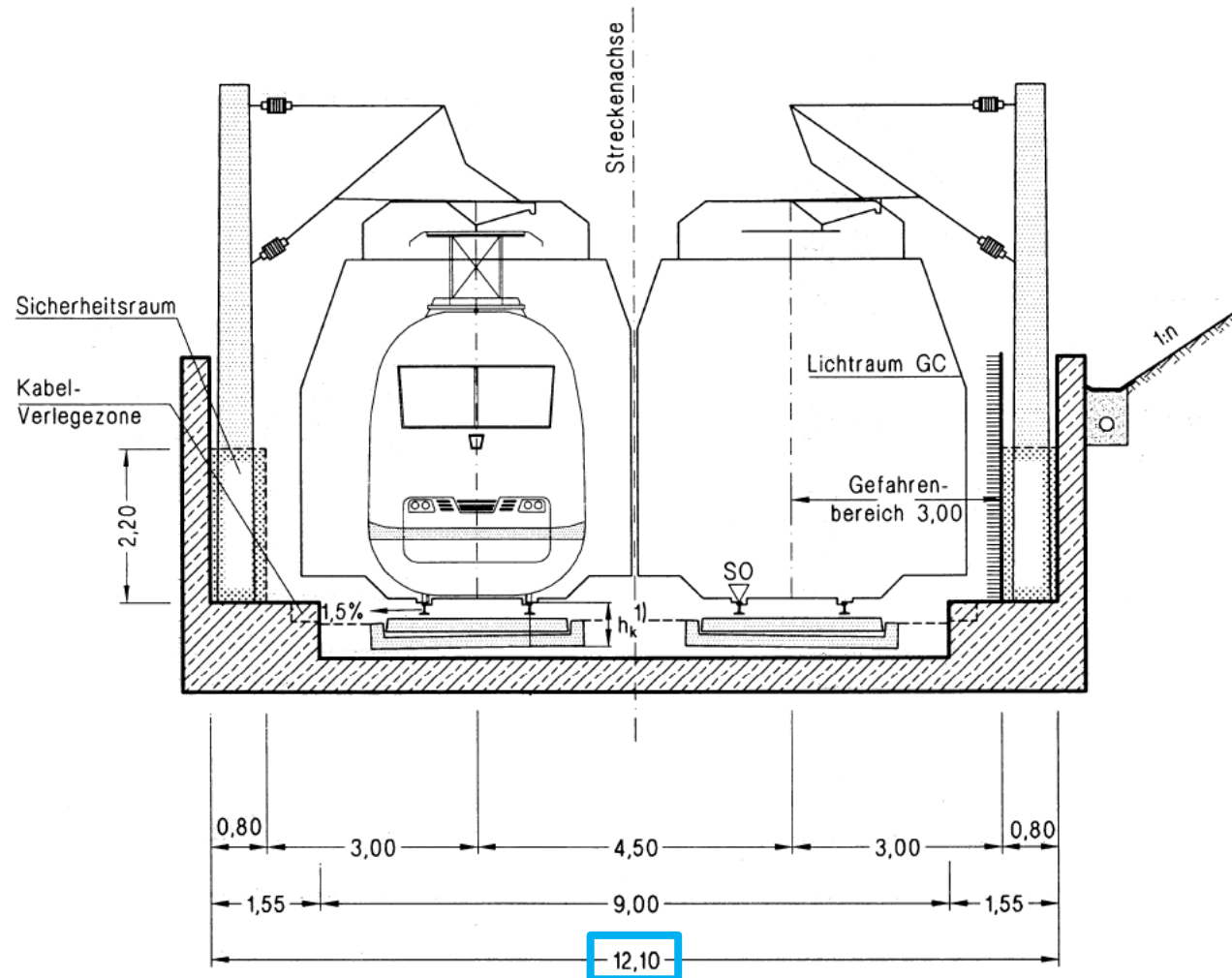
# Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

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



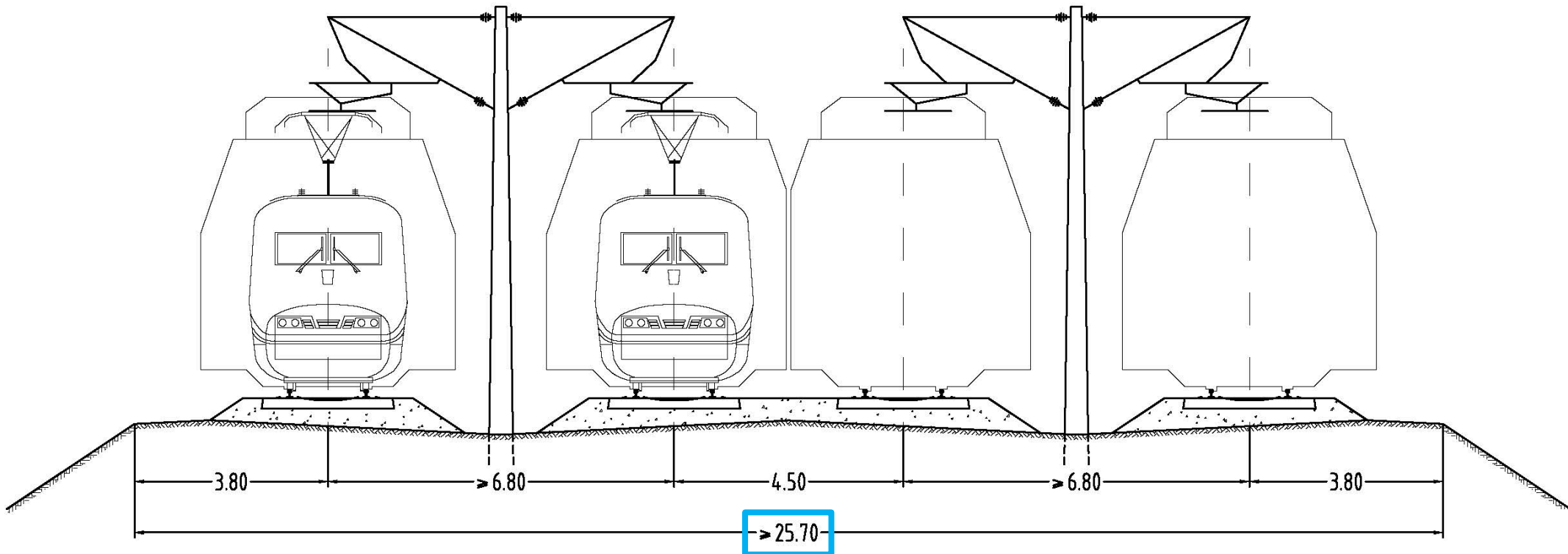
# Zweigleisiger Streckenquerschnitt in Trogbauwerk

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

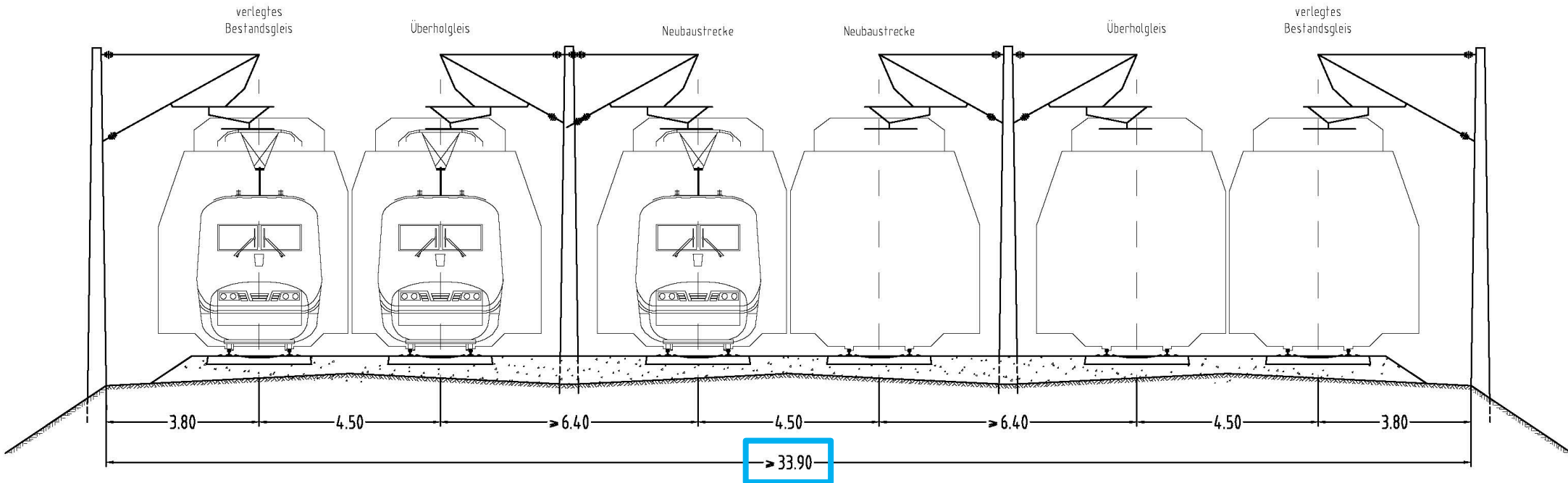


# Viergleisiger Streckenquerschnitt auf Erdbauwerk - Beispiel

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

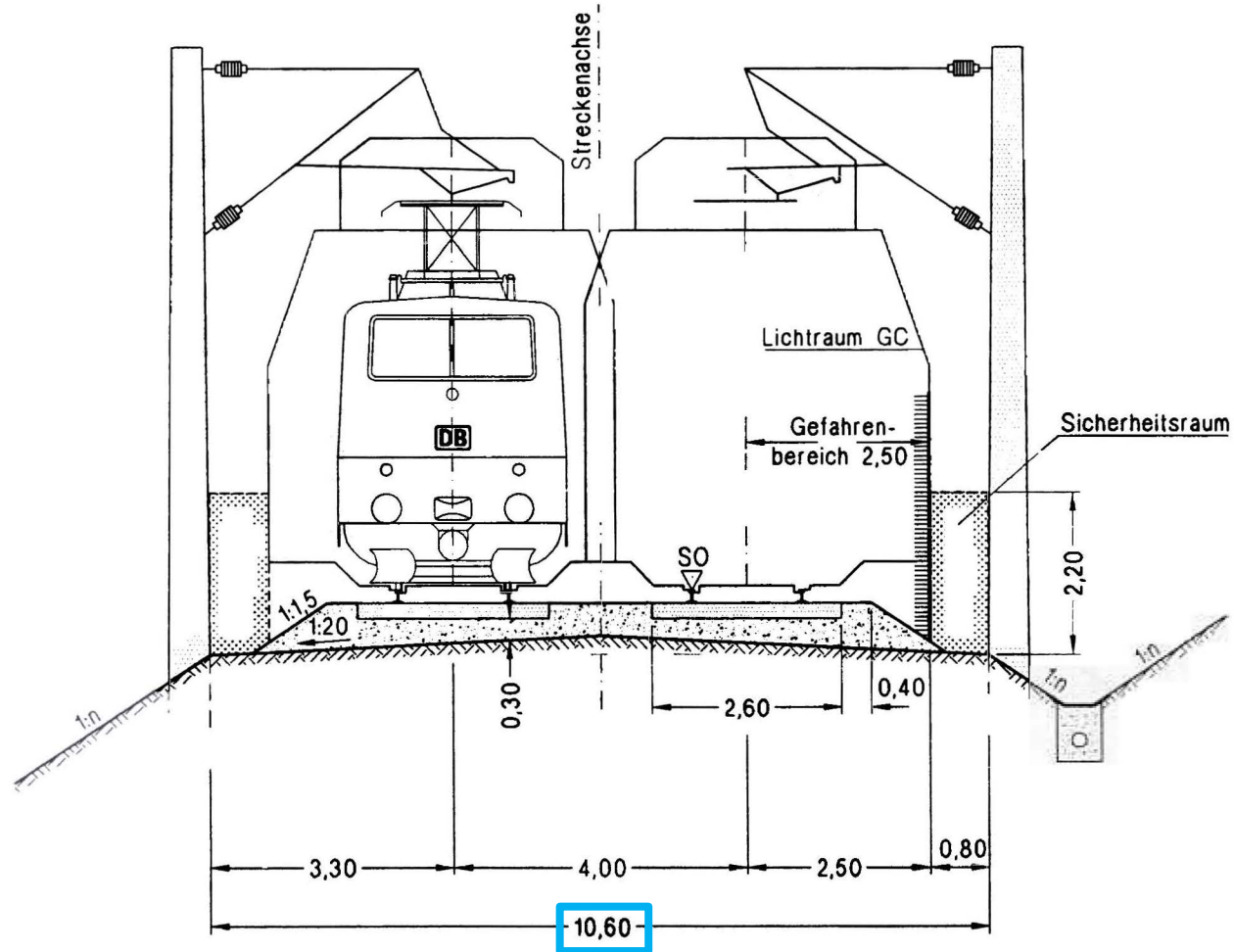


# Sechsgleisiger Streckenquerschnitt auf Erdbauwerk - Beispiel



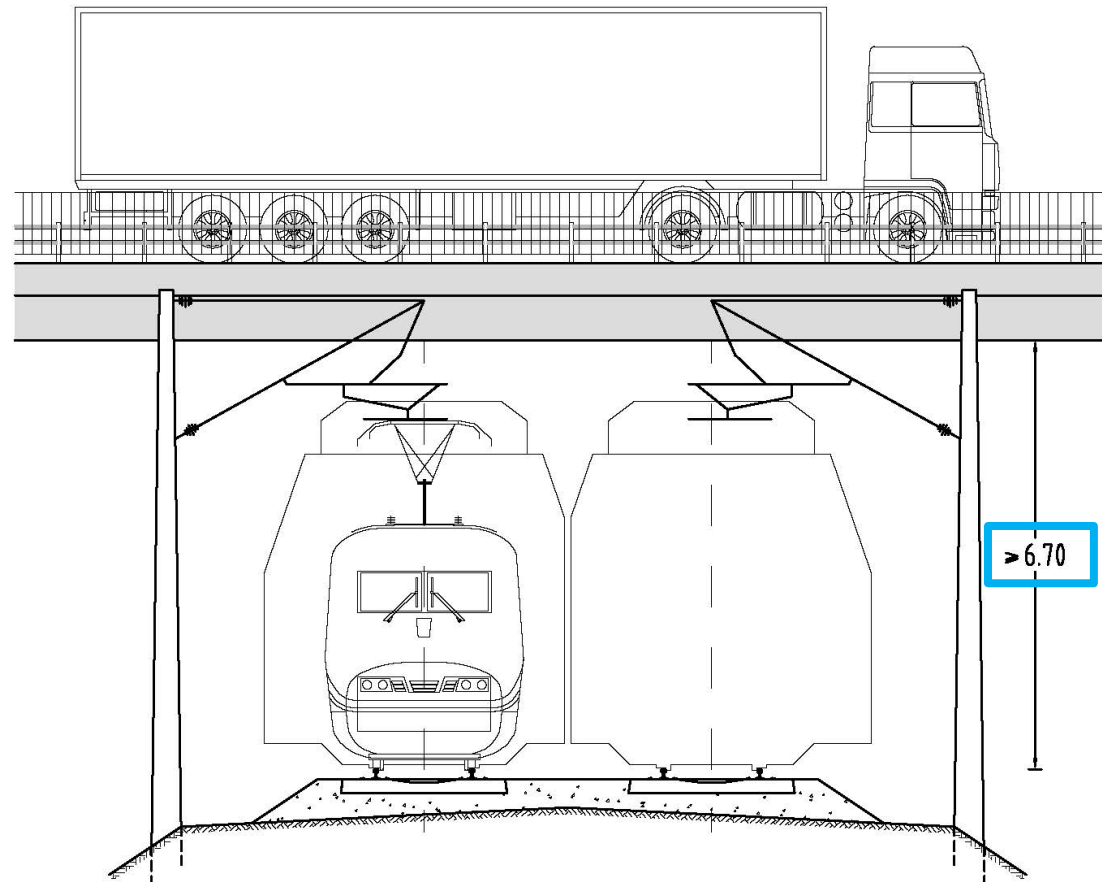
# Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

$v_e \leq 160$  km/h



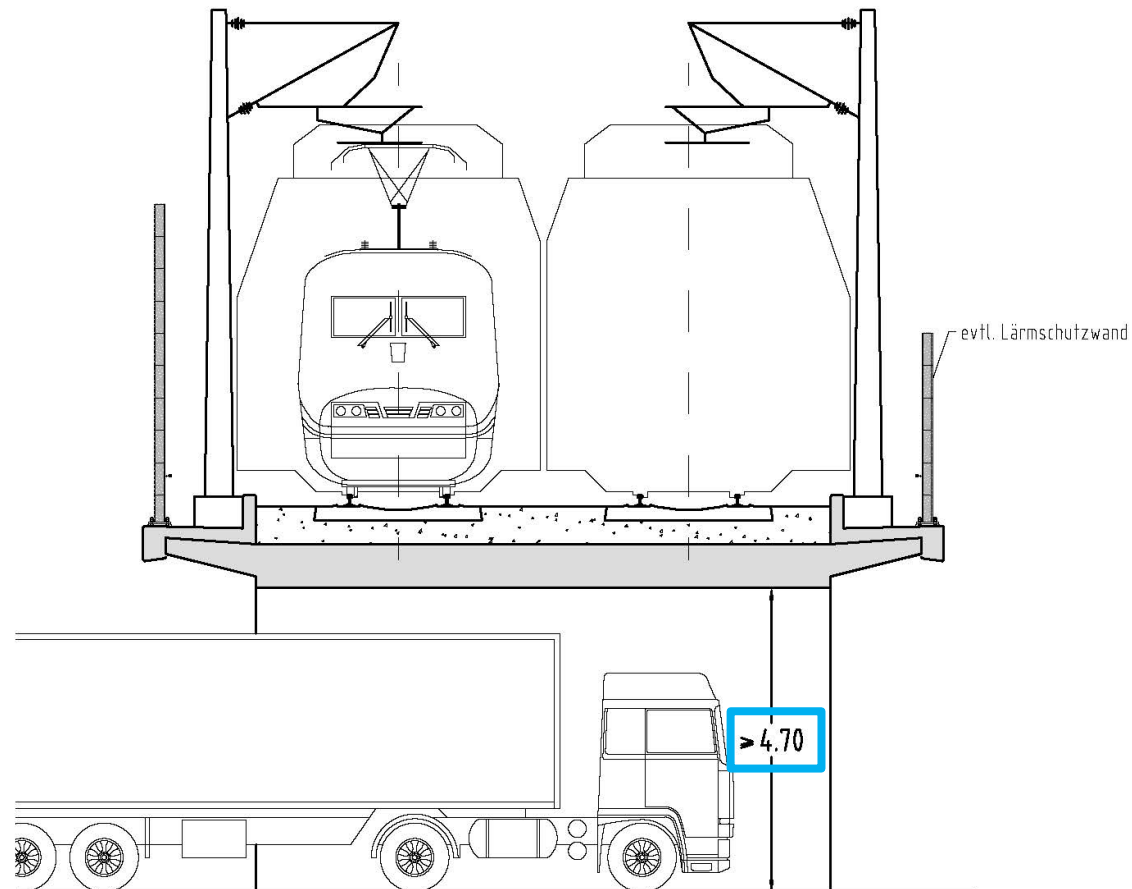
# Regelhöhe

## Beispiel Straßenbrücke über Gleisen



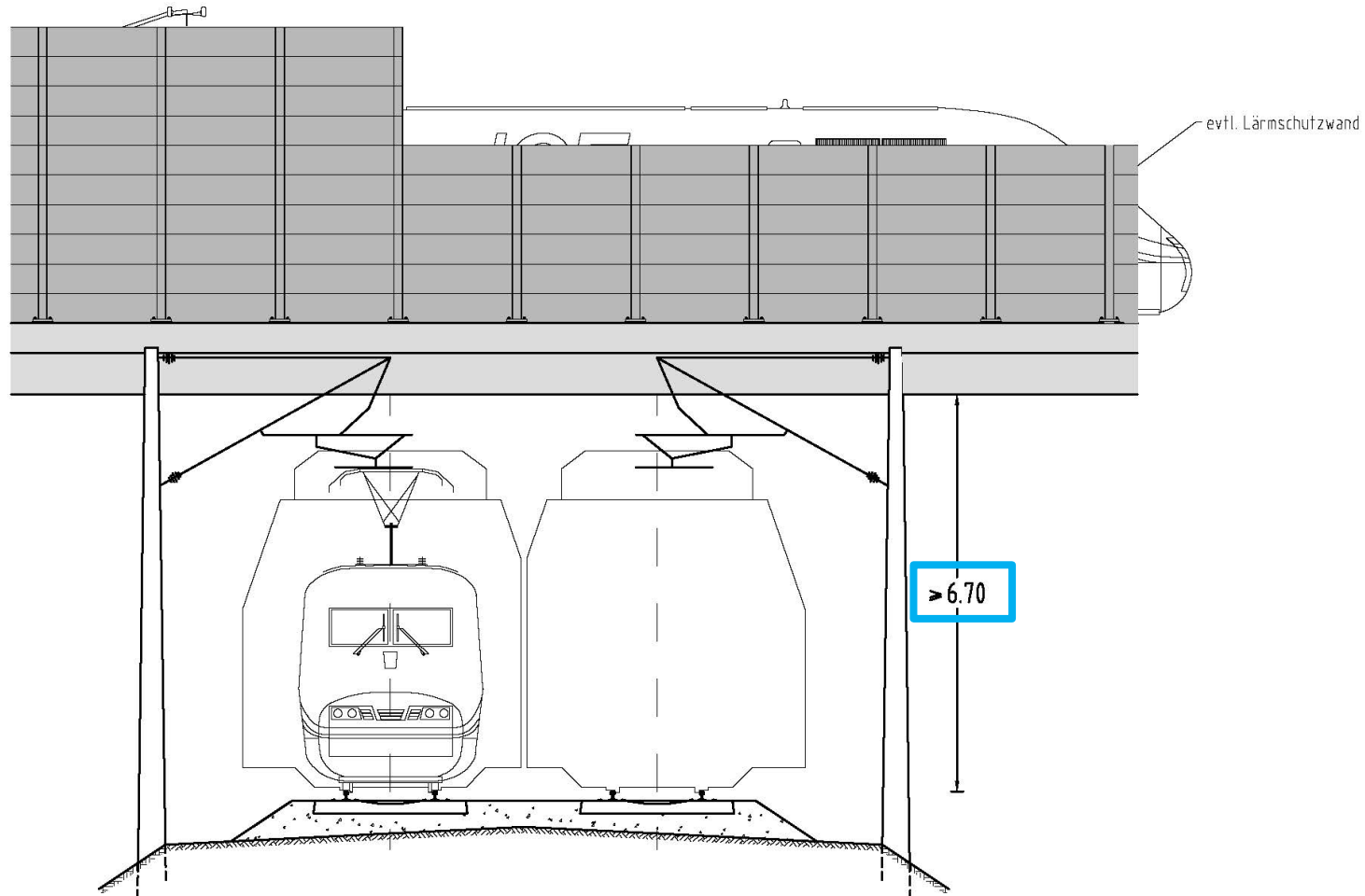
# Regelhöhe

## Beispiel Eisenbahnbrücke über Straßen



# Regelhöhe

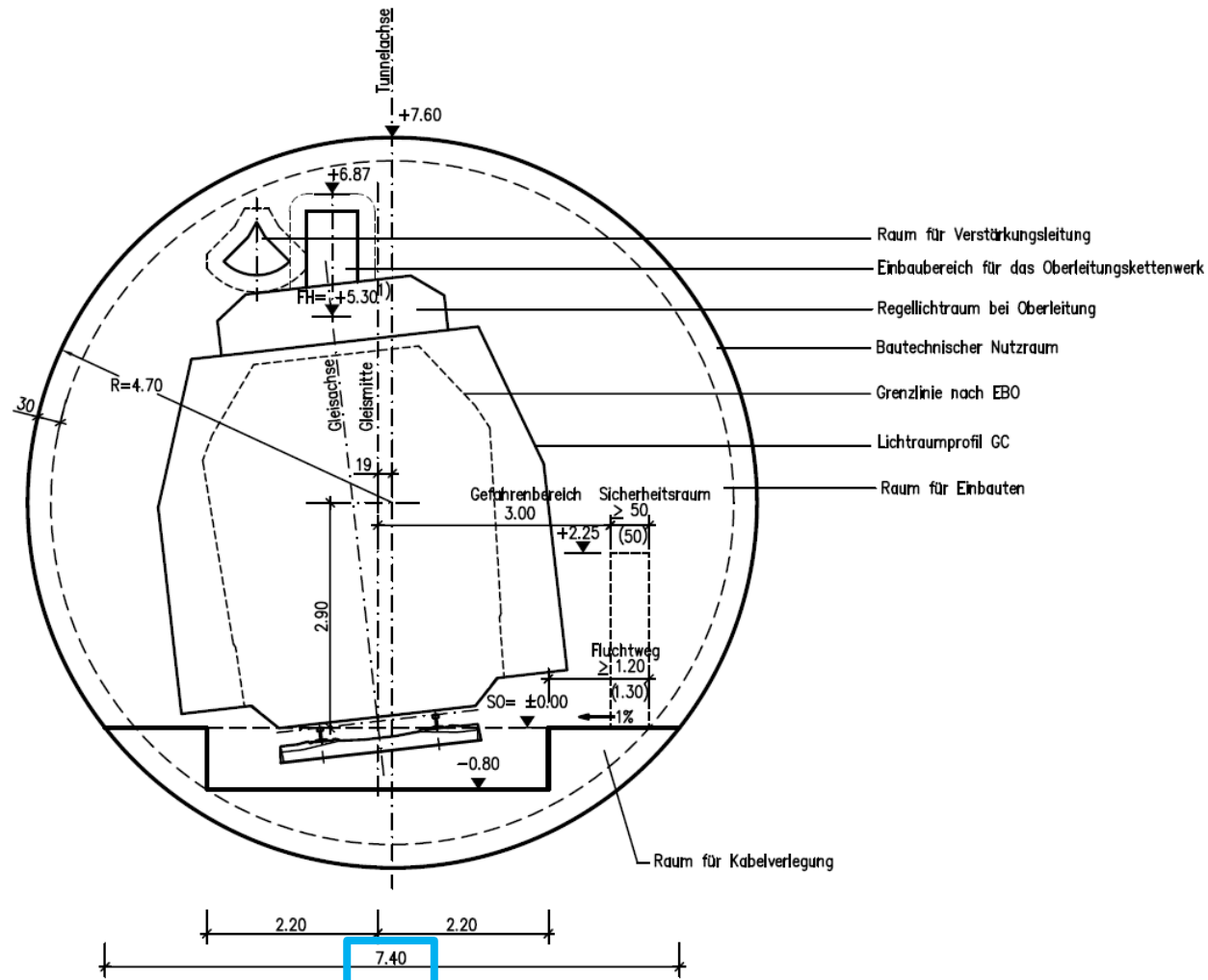
## Beispiel Eisenbahnbrücke über Gleisen





# Eingleisiger Tunnelquerschnitt

200 km/h < v<sub>e</sub> ≤ 300 km/h



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



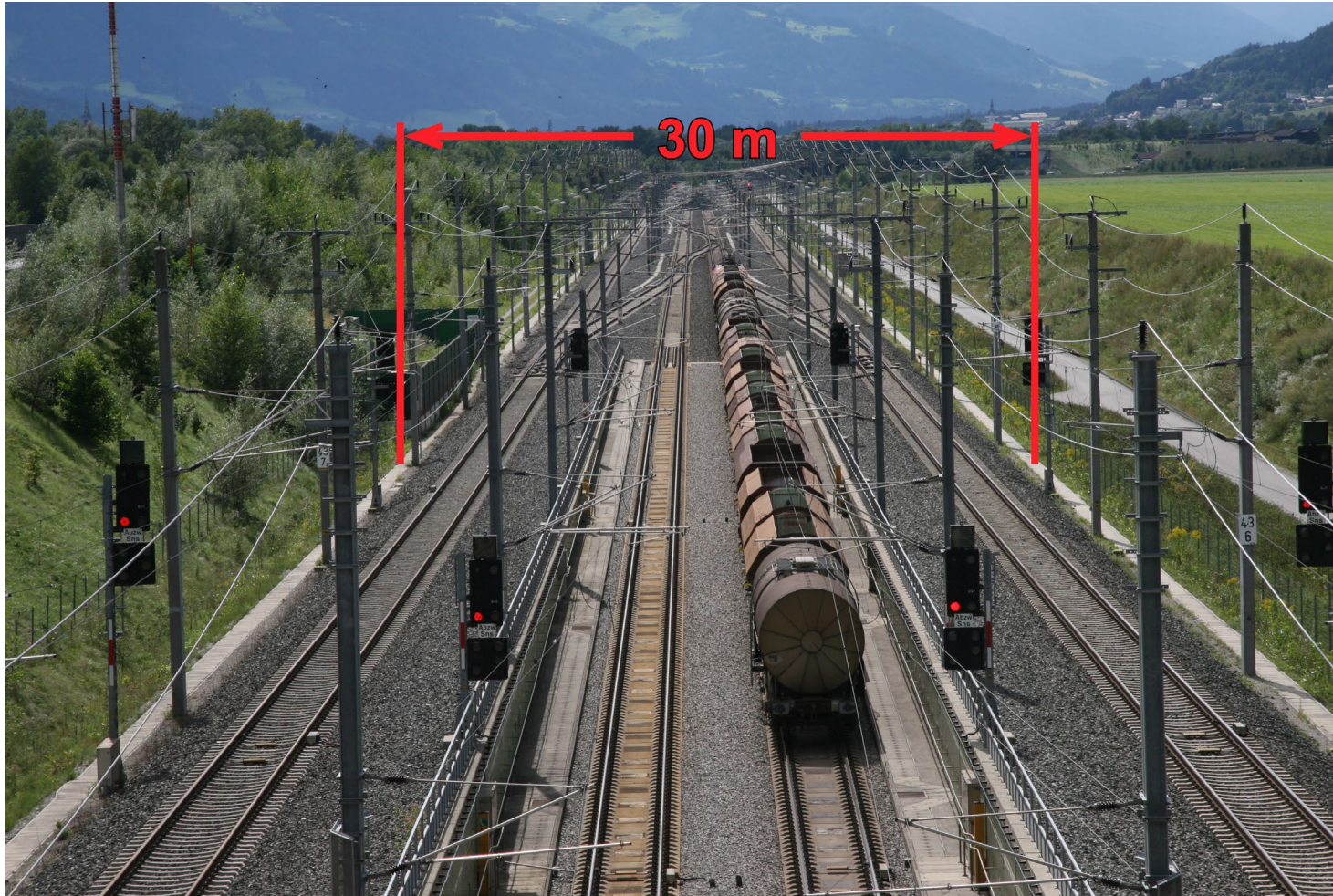
Katzenbergtunnel - Innenaufnahme

Katzenbergtunnel - Südportal



# Allgemeine Informationen

## Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktivitäten im Projekt
  - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
  - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
  - **Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise**
- Ausblick und nächste Termine
  - Ausblick Zusammenarbeit
  - Nächste Termine

# 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, Brünstein und Pendling bis  
Kirchbichl in Tirol, mit einem Seitenasttunnel in Höhe von Oberaudorf bis zur  
Verknüpfung bei Fischbach/Einöden

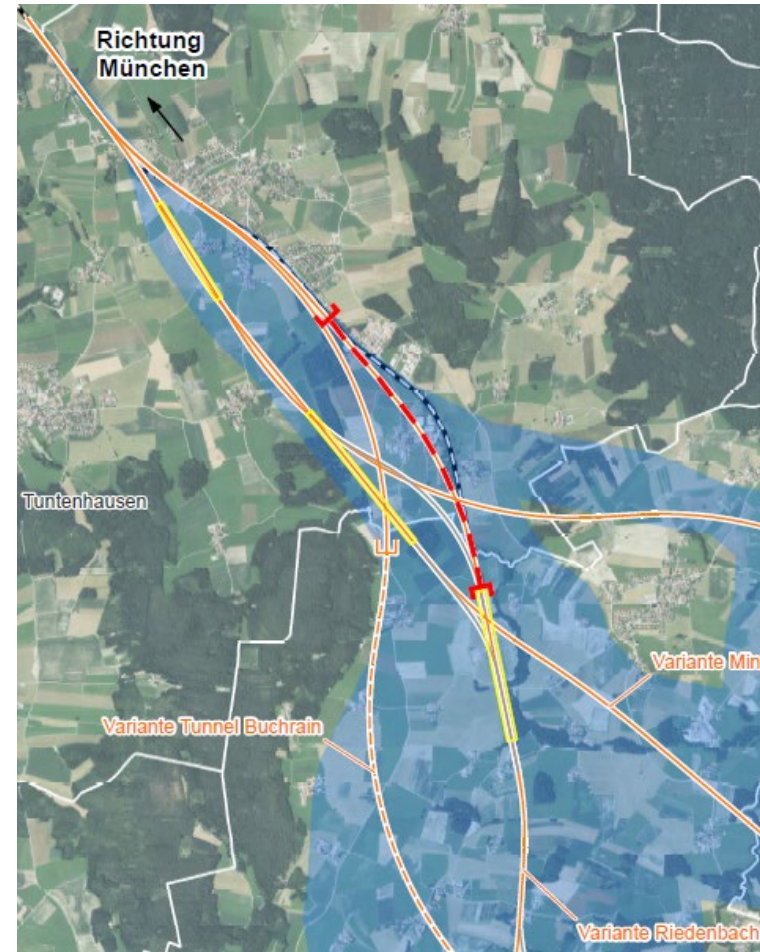




# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



# Grobtrassen-Entwicklung

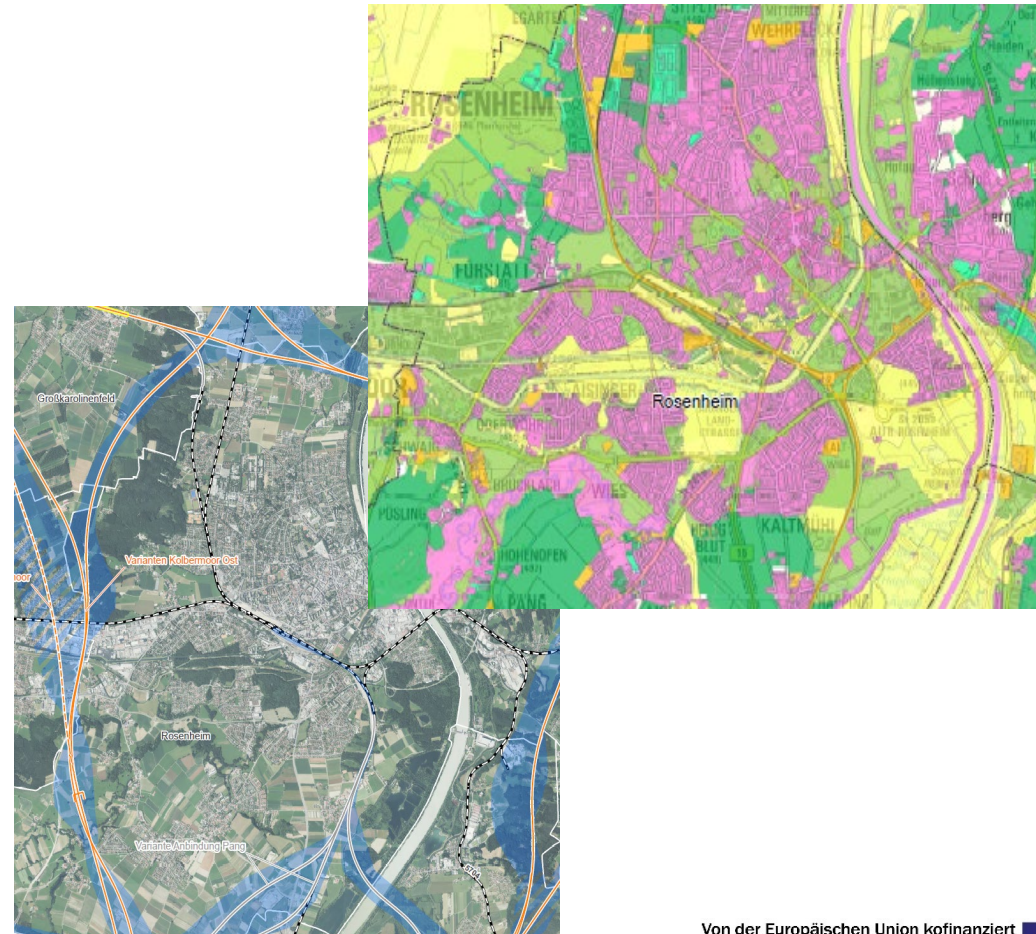
## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- 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

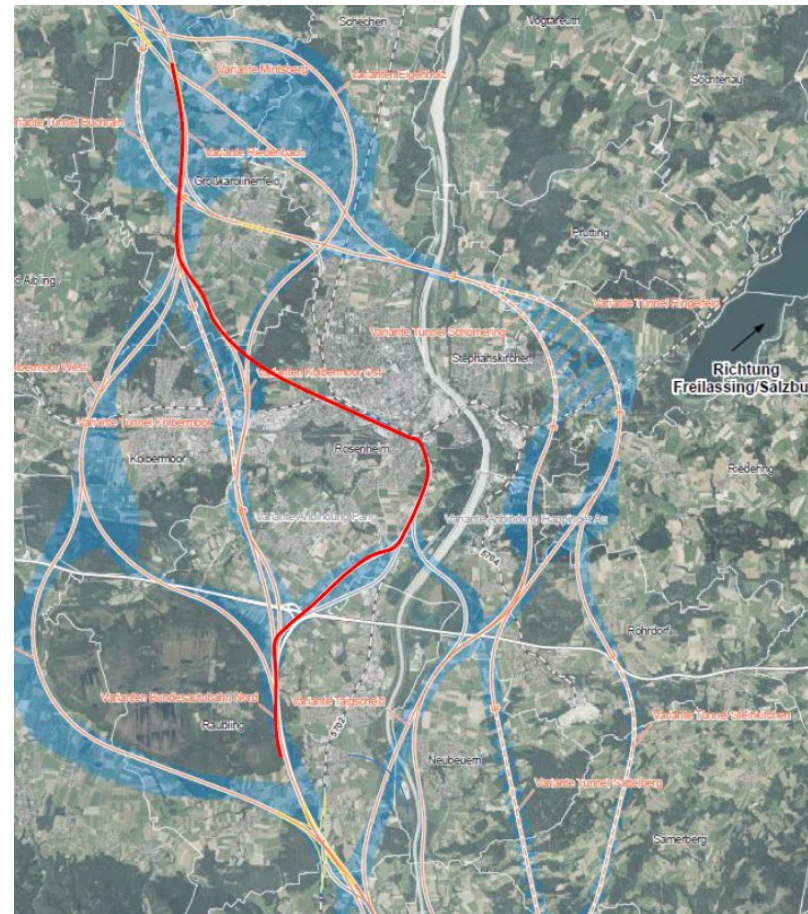
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
  - von der Variante Taigscheid, Tunnel Sattelberg oder Inn Ost: Umfahrung des Gewerbegebiets am Griesenholz bzw. Thansau, Querung Inn, Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim, westl. Rosenheim Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge durch Rosenheim:



# 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

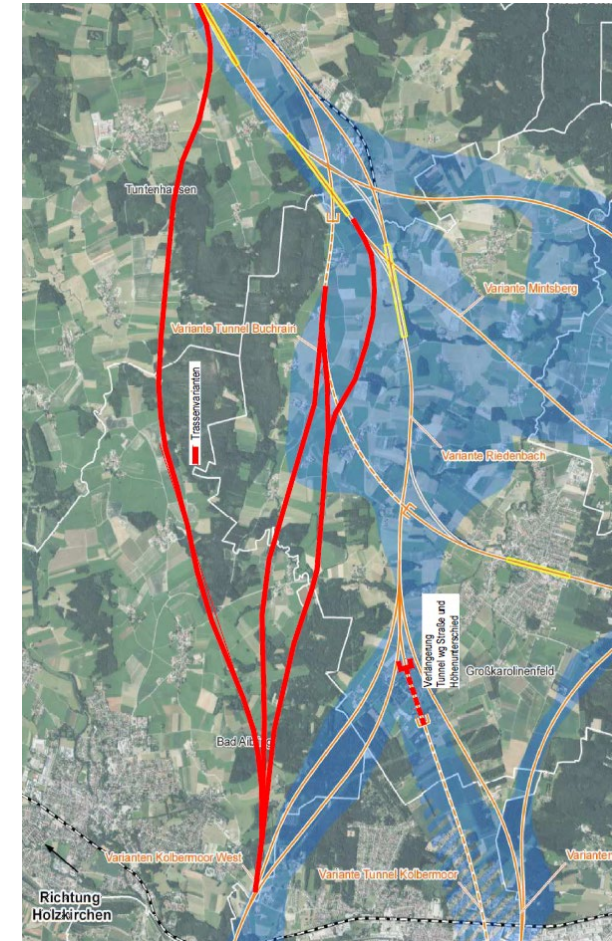




# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

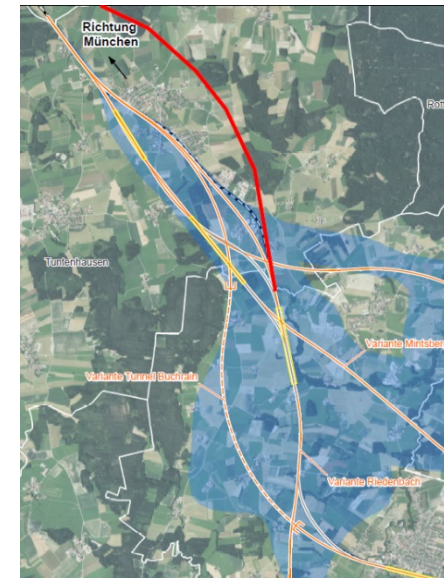
- Trassenvorschläge westlich von Großkarolinenfeld
  - ab Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Seefilze, Einfädelung nördl. von Ostermünchen
  - ab Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Harthäuser Filze, westl. oder östl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Tunnel Buchrain oder in Variante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



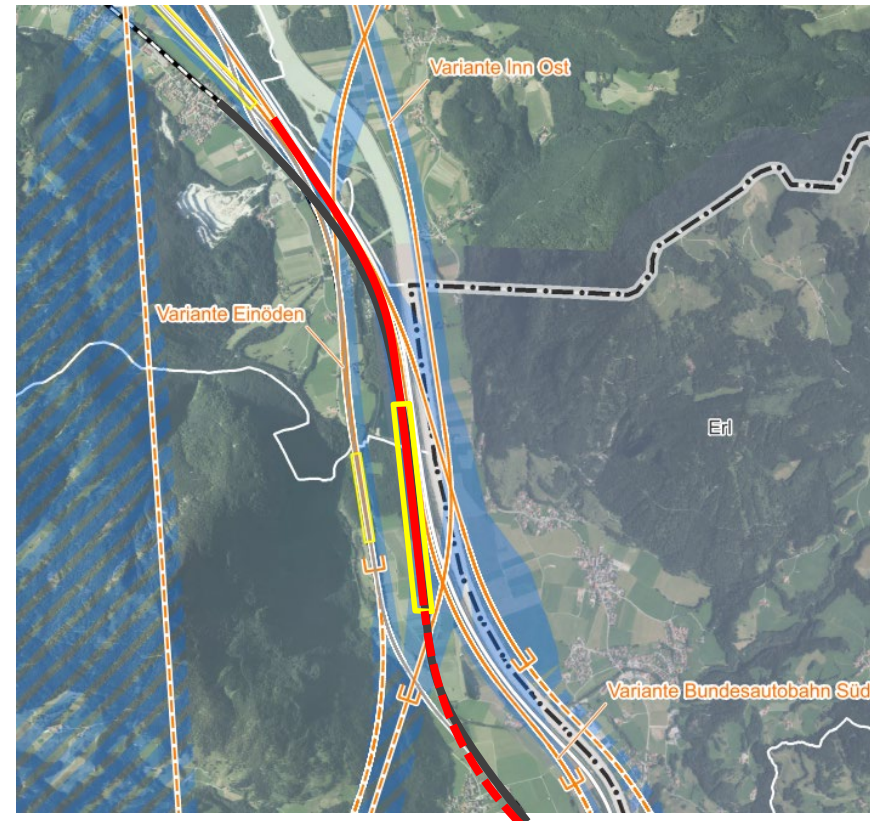
# Grobtrassen-Entwicklung

## 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



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktivitäten im Projekt
  - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- **Ausblick und nächste Termine**
  - **Ausblick Zusammenarbeit**
  - Nächste Termine

## 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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktivitäten im Projekt
  - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
  - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
  - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- **Ausblick und nächste Termine**
  - Ausblick Zusammenarbeit
  - **Nächste Termine**

## Nächste Termine

- Nächster Forentermin: **22. Oktober 2018**
- Weitere Forentermine geplant: 26. November 2018, 21. Januar 2019
- 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 PLANUNGSRAUM