

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

### PROTOKOLL

---

Thema:	<b>9. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1</b>
Datum und Uhrzeit:	07.05.2018, 16:00-18.00 Uhr
Ort:	Rathaus Brannenburg

---

TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Matthias Jokisch (Brannenburg)
	Andreas Schwaiger (Brannenburg)
	Josef Steer (Brannenburg)
	Stefan Lederwascher (Flintsbach)
	Michael Rusp (Flintsbach)
	Michael Mayer (Flintsbach)
	Rudolf Birkingner (Flintsbach)
	Winfried Niebler (Flintsbach)
	Sepp Oberauer (Nußdorf)
	Susanne Grandauer (Nußdorf)
	Balthasar Kogler (Nußdorf)
	Georg Dettendorfer (Nußdorf)
	Josef Reisinger (Nußdorf)
	Horst Wessiak (Expertenteam)
	Eva Böss (Expertenteam)
	Martin Eckert (IPBN)
	Stefan Eder (IPBN)
	Wieland Steigner (IPBN)
	Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
	Franz Lindemair (Deutsche Bahn AG)
	Christian Tradler (DB Netz AG)
Bernd Reiter (DB Netz AG)	
Martin Gradnitzer (ÖBB Infra)	
Peter Hofer (ÖBB Infra)	
Martin Pellizzari (ÖBB Infra)	
Tabea Ibele (ÖBB Infra)	
Sabine Volgger (wikopreventk)	
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)	

---

#### Agenda:

1. Begrüßung
2. Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung

3. Information und Austausch zu den Aktivitäten seit Oktober 2017
  4. Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
  5. Gewichtung neues Hauptkriterium
  6. Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm im GPR
  7. Ausblick und nächste Termine
- 

## 1. Begrüßung

Matthias Jokisch, erster Bürgermeister von Brannenburg, eröffnet die Sitzung des 9. Gemeindeforums. Er betont, dass die Zusammenarbeit bisher auf vertrauensvoller Basis verlaufen ist und dies, trotz intensiver Diskussionen auch in Zukunft so bleiben soll. Die Projektleitung begrüßt die Mitglieder im Rahmen des gesamten Planungsteams und bedankt sich für die Teilnahme an der 9. Sitzung des Gemeindeforums.

Die Moderation leitet daraufhin die Sitzung ein und stellt den Ablauf vor. Neben Informationen zu den Aktivitäten seit Herbst 2017 gibt es für diese Sitzung zwei Schwerpunkte: die Weiterentwicklung des Kriterienkatalogs sowie erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm. Abschließend wird es noch einen kurzen Ausblick und Informationen zu Projekthintergründen geben. Die Projektleitung stellt die neuen Mitglieder im Projektteam vor: Franz Lindemair (DB Projektkommunikation), Christian Tradler (Projektleitung EPR), Eva Böss (Expertenteam), Tabea Ibele (ÖBB Projektkommunikation). Die Moderation stellt ihre Kollegin Mariella Schimatzeck vor, die künftig die Protokollierung übernehmen wird.

## 2. Rückmeldung zum Protokoll und offene Punkte aus der 8. Sitzung (Moderation)

Zum Protokoll der 8. Sitzung gab es eine Rückmeldung von Josef Reisinger. Die Moderation zeigt den Teilnehmern den neuen Entwurf des Protokolls: Die Fragen und Statements von Herrn Reisinger wurden ergänzt und dieser namentlich genannt. Die Teilnehmer stimmen den Änderungen zu. Es liegen keine weiteren Rückmeldungen zum Protokoll der 8. Sitzung vor. Das finale Protokoll wird anschließend auf der Projektwebsite [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht.

In der letzten Sitzung wurde die Frage gestellt, wie die Gleise von Bewuchs befreit werden. Die Projektleitung erläutert, dass dies durch einen sogenannten Spritzzug erfolgt, welcher im Normalfall jedes Gleis einmal pro Jahr befährt. Normalerweise wird dafür das vom Eisenbahn-Bundesamt freigegebene Mittel Glyphosat verwendet. In ökologisch sensiblen Bereichen kann es Zusatzaufgaben von der Naturschutzbehörde geben.

## Diskussion

*Wie weit ist man mit der Kostenschätzung für den Korridorbereich Ost? Ursprünglich wurde ja kommuniziert, dass diese bis Ende des ersten Quartals 2018 fertig sein soll.*

- Die Kostenschätzung ist noch in Arbeit und diesbzgl. finden noch Abstimmungen statt. Die Mitglieder des Gemeindeforums werden informiert, sobald es dazu Neuigkeiten gibt.

*Werden die Planungen zum Korridorbereich Ost noch weiterverfolgt oder ist dieses Projekt ‚gestorben‘?*

- Die Deutsche Bahn wird dieses Projekt im Rahmen des Projektes Brenner-Nordzulauf nicht weiterverfolgen und es gibt derzeit auch kein anderes Projekt dazu.

### **3. Information und Austausch zu den Aktivitäten seit Oktober 2017**

*Siehe Folien 5-12 der beiliegenden Präsentation*

#### **Gemeinsamer Planungsraum – Status (Peter Hofer)**

Peter Hofer erklärt, dass es intensive Abstimmungen mit den Landwirtschaftskammern bzw. dem Bauernverband in Deutschland und Österreich gab. Weiteres fanden im November 2017 Infotermine zum geologischen Erkundungsprogramm, und im März 2018 zur Geophysik statt, welche von vielen Interessierten sowie Grundstücksbesitzern besucht wurden. Zur ursprünglich vereinbarten Vorstellung des geologischen Erkundungsprogrammes im Gemeinderat Neubeuern kam es leider nicht. Der Tagesordnungspunkt wurde kurzerhand, noch am selben Abend, per Beschluss vom Gemeinderat von der Agenda gestrichen. Es fanden in den letzten Monaten auch weitere Treffen mit Bürgerinitiativen statt. Die Grundlagenaktualisierung im GPR wurde gestartet. Die Projektleitung war im April in Ljubljana bei den TEN-T Days um das Projekt auf europäischer Ebene zu präsentieren. Das Projekt stieß bei den Vertretern der EU auf großen Zuspruch und soll nach deren Aussagen so weitergeführt werden.

#### **Planungsraum Verknüpfung Schafteu-Knoten Radfeld – Status (Martin Gradnitzer)**

Martin Gradnitzer berichtet, dass das Trassenauswahlverfahren 2009 abgeschlossen wurde und der Planungsprozess seit 2016 weitergeführt wird. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung im Jahr 2019 (ähnlich wie ein Teil des Planfeststellungsverfahrens in DE) sowie parallel dazu ein umfassendes Erkundungsprogramm. Die Gemeinden werden laufend eingebunden, unter anderem durch ein Regionalforum, welches zwei Mal jährlich stattfindet, und z. B. mit Planausstellungen. Insgesamt schreiten die Planungen zügig voran und man liegt gut im Zeitplan.

#### **Erweiterter Planungsraum – Status (Manuel Gotthalseder)**

Manuel Gotthalseder erläutert, dass nach den konstituierenden Sitzungen der Gemeindeforen Rosenheim Nord und Süd bisher 5 Forenrunden stattgefunden haben. Die Diskussionen sind intensiv und im Forum Süd teilweise sehr kritisch. Derzeit befindet man sich in der finalen Abstimmung des Kriterienkataloges. Ähnlich wie im GPR wurden die Grundlagen von den Gemeinden abgefragt und aktualisiert, damit ein einheitliches und aktuelles Datenbild von beiden Planungsräumen vorliegt.

## Diskussion

*Wie sind die geologischen Erkundungsbohrungen im Planungsraum Schaftenau -Radfeld verlaufen? Gab es ähnlich wie in Neubeuern Diskussionen und Probleme mit den Bohrpunkten?*

- Nein, dort konnten alle Bohrungen wie geplant durchgeführt werden.

*Gibt es bereits eine finale Geschäftsordnung im EPR und wo kann man diese nachlesen?*

- Das Gemeindeforum Rosenheim Nord hat seine Geschäftsordnung verabschiedet und die aktuelle Version steht auch auf der Projektwebsite. Das GF Rosenheim Nord hat sich die Möglichkeit vorbehalten, seine Geschäftsordnung nochmals anzupassen, wenn jene des Forums Süd finalisiert ist.
- Das Gemeindeforum Rosenheim Süd hat die Geschäftsordnung in der letzten Sitzung final abgestimmt. Den Teilnehmern wird nochmals die Möglichkeit gewährt, bis zum nächsten Forentermin eine Stellungnahme zur grundsätzlichen Ablehnung des Projekts als Anhang einzubringen. Anschließend wird die Geschäftsordnung ebenfalls auf der Projektwebsite veröffentlicht.

*Ist das Bewertungsschema identisch mit jenem im GPR?*

- Die Mitglieder des EPR bekommen genauso die Möglichkeit, die Hauptkriterien ihres Kriterienkataloges zu gewichten. Das Bewertungsschema funktioniert gleich wie im GPR.

*Ein Teilnehmer berichtet, er habe die Information bekommen, dass es den Teilnehmern im EPR zu schnell geht und sie mehr Zeit brauchen.*

- Die Projektleitung teilt diese Einschätzung nicht. Das Gemeindeforum Rosenheim Nord ist grundsätzlich fertig mit der Abstimmung des Kriterienkataloges und das wurde ohne Zeitdruck erreicht. Im Forum Rosenheim Süd wurde sehr viel Zeit für Formalien aufgewandt, welche dann bei der inhaltlichen Diskussion fehlt. Die Deutsche Bahn hat daraufhin reagiert und eine Zusatzsitzung angeboten, um dem Diskussionsbedarf gerecht zu werden. Auch in der nächsten Sitzung wird Zeit für kritische und konstruktive Fragen sein.

## Aktualisierung Grundlagen (Wieland Steigner)

Wieland Steigner erklärt, dass seit der Grundlagenergebung 2016 fast 2 Jahre vergangen sind, und die Gemeinden daher gebeten wurden, die Aktualität der Grundlagen zu prüfen und etwaige Änderungen bekannt zu geben. Alle Gemeinden sind dieser Bitte nachgekommen. Herr Steigner erläutert die Änderungen der einzelnen Gemeinden, welche nun in die Grundlagenkarten Mensch & Natur und die Raumwiderstandskarten eingearbeitet werden. Diese Karten sind dann die Grundlage für die Aktualisierung der Raumwiderstandskarten, sowie der Korridorkarten und die Entwicklung der ersten Entwürfe von Grobtrassen.

## Diskussion

*Steht bereits fest, ob es eine Verknüpfungsstelle geben wird oder auch „nur“ Anbindungen an die Bestandsstrecke ausreichen? Muss nicht vorher geklärt werden, ob und welche Art der Verbindung es braucht?*

- Der Planungsprozess läuft parallel zu beiden Themen - erste Entwürfe von Grobtrassen und Verknüpfung Bestandsstrecke (BS) mit Neubaustrecke (NBS). Die Möglichkeiten der Verbindung von NBS zu BS haben Auswirkungen darauf, wo die Grobtrassen verlaufen bzw. umgekehrt. Für verschiedene Grobtrassen kann es auch jeweils unterschiedliche Verbindungsmöglichkeiten geben.
- Eine Anbindung an die Bestandsstrecke braucht es jedenfalls. Diese Verbindung wird im Bereich deutsches Inntal, südlich von Rosenheim liegen. Wie diese genau ausgestaltet ist, wird aber erst im Laufe der Planungen erarbeitet.
- Jene Verbindungsvarianten, die derzeit in Planung sind, werden auch im Juni mit den Grobtrassen präsentiert. Das sind aber nur erste Entwürfe, die sich auch noch ändern können.

*Sind Verknüpfungsstellen immer oberirdisch?*

- Ja, das entspricht dem aktuellen Stand der Technik und ist aus Sicherheitsgründen notwendig.

*Wo genau wird die Verknüpfung sein?*

- Die Verknüpfungsstelle in Schaftenau ist bereits vorgesehen. Üblicherweise befinden sich Verknüpfungsstellen in einem Abstand von ca 20-25 Kilometer, abhängig von den örtlichen Gegebenheiten. Daher wird die Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal nach derzeitigem Stand nicht in Kiefersfelden, aber jedenfalls südlich von Rosenheim sein.

*Bei den Planungen zum Brenner-Nordzulauf wird von einer Zuglänge von maximal 740 Metern ausgegangen. Sollte man nicht auch an die fernere Zukunft, und die Möglichkeit längerer Züge denken?*

- Die Zuglänge von 740 Metern ist eine Vorgabe der EU für das Kernnetz, um die Durchgängigkeit sicherstellen zu können und wettbewerbsfähig zu sein. Auch der Brenner-Basistunnel ist auf diese Zuglänge ausgelegt.

*Es wurde in der Vergangenheit davon gesprochen, dass es eventuell keine Verknüpfung braucht, weil es ja schon die Anknüpfung in Rosenheim gibt. Stimmt das?*

- Es braucht jedenfalls eine Verbindung der NBS mit der BS. Derzeit ist noch nicht klar bzw. wird es von den Grobtrassenentwürfen abhängen, ob es eine Verknüpfungsstelle und nur eine Anbindung an die BS braucht.

*Die Entscheidung ob Verknüpfung oder Anbindung macht für die Gemeinden einen erheblichen Unterschied. Eine potentielle Verknüpfungsstelle muss in der Nähe von Bahnhof und Autobahn sein und führt zu einem erheblichen Flächenverlust für die Landwirte. Der Hinweis, auch über eine Anbindung nachzudenken, kam aus den Gemeindeforen. Hier erwartet man mehr Feingefühl von der Projektleitung, insbesondere in der Wortwahl.*

- Wir haben immer von der Notwendigkeit einer Verknüpfung deutsches Inntal, südlich von Rosenheim gesprochen, welche in den ursprünglichen Überlegungen auch die Abgrenzung des gemeinsamen Planungsraumes im Norden zum erweiterten

darstellt. Es gibt aber auch andere Lösungen, die technisch möglich sind. Um Korridore, z. B. östlich des Inns, bei denen eine Verknüpfung im herkömmlichen Sinn schwer möglich ist, nicht von vorne herein auszuschließen, gilt es die Möglichkeiten von Anbindungen an die BS südlich von Rosenheim zu untersuchen. Es ist die Aufgabe der Planer, diese dann mit den Grobtrassen entsprechend darzustellen.

Die Projektleitung erklärt weiter, dass nunmehr der Fokus der Planungen am Brenner-Nordzulauf nach Norden Richtung München liegt. Ein Streckenausbau Rosenheim – Mühldorf ist lt. BVWP 2030 im potentiellen Bedarf gelistet und wird aktuell noch von den Gutachtern des Bundes geprüft.

Eine oberirdische Verknüpfungsstelle bedingt nicht, dass auch die direkt anschließenden Streckenabschnitte oberirdisch sein müssen. Genauere Infos zu Verknüpfungen und Anbindungen und deren Unterschiede wird es im Juni geben, wenn die ersten Entwürfe von Grobtrassen präsentiert werden.

#### **4. Weiterentwicklung Kriterienkatalog (Horst Wessiak)**

*Siehe Folien 14-23 der beiliegenden Präsentation*

Horst Wessiak erklärt den Mitgliedern des Gemeindeforums nochmals den Bewertungs- und Gewichtungprozess zum Trassenauswahlverfahren, welcher in zwei Phasen abläuft. In Phase I wird die Beurteilungsmethode – der Kriterienkatalog – festgelegt. Für jedes Teilkriterium wird ein Ziel festgelegt und Indikatoren, mit denen die Zielerfüllung gemessen wird. In Phase II werden erste Grobtrassen entwickelt, welche dann im Zuge einer vereinfachten Variantenprüfung ggf. reduziert werden können. Diese reduzierten Trassen sind dann Gegenstand der vertieften Trassenplanung. Für diese wird dann die Bewertung gemäß Kriterienkatalog, die Kosten- und Risikoabschätzung und, nach Abstimmung der Bewertung in den Gremien, die Gewichtung vorgenommen. Ziel ist eine Trassenempfehlung.

Auf Grundlage einer EU Richtlinie wurde in Deutschland eine Änderung im UVP-Gesetz vorgenommen. (§ 2 (1)). Diese sieht ein weiteres Schutzgut „Fläche“ vor, welches als neues Hauptkriterium im Kriterienkatalog ergänzt wurde. Ziel ist dabei ein möglichst geringer Flächenverbrauch - im Sinne versiegelter Fläche - der Trasse, welcher an zwei Indikatoren gemessen wird: obertägiger Flächenverbrauch während der Bau- und während der Betriebsphase.

#### **5. Gewichtung neues Hauptkriterium (Horst Wessiak und Moderation)**

*Siehe Folien 25-28 der beiliegenden Präsentation.*

Alle Mitglieder der Gemeindeforen erhalten die Möglichkeit, das neue Hauptkriterium „Fläche“ zu gewichten. Die Gewichtung erfolgt wie bisher in Stufen von 1 (unwichtig) bis 9 (extrem wichtig) gemäß Reglermodell. Ein frankiertes Kuvert mit dem ergänzenden Gewichtungsbogen und dem aktuellen Kriterienkatalog wird an alle Teilnehmer verteilt. Die anwesenden Teilnehmer können die Gewichtungsbögen stellvertretend für heute abwesende Vertreter mitnehmen. Die Übernahme wird durch eine Unterschrift bestätigt. Die Kuverts

können bis 30.5.2018 an die Moderation (wikopreventk) geschickt werden, die diese dann bis zum Schluss der fachlichen Beurteilung ungeöffnet in einem Safe aufbewahrt.

## 6. Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm (Stefan Eder)

*Siehe Folien 30-39 der beiliegenden Präsentation*

Stefan Eder beschreibt das Erfordernis und die Ziele der geologischen Erkundungsmaßnahmen. Auf Nachfrage in der letzten Forenrunde werden Karten präsentiert, auf denen alle bereits zusätzlich bestehenden Bohrungen eingezeichnet sind. Aktuell sind rund 80 % der Bohrungen abgeschlossen und etwa 30 % der Geophysik. In manchen Regionen, wie beispielsweise im Kieferbachtal, gibt es komplizierte geologische Strukturen. Die Qualität der Bohrkerne ist sehr hoch und die Bohrungen haben bisher gute Aufschlüsse geliefert, die im Weiteren noch ausgewertet werden müssen. Einige wichtige Bohrungen sind noch ausständig oder haben erst kürzlich begonnen. Die Bohrung am Hocheck in Oberaudorf wurde aufgrund einer längeren Wintersaison als üblich und unter Rücksichtnahme auf die Sommersaison im Tourismus auf Herbst verschoben. Die Gemeindeforen werden bei Neuigkeiten aus dem geologischen Erkundungsprogramm informiert. Die meisten Bohrungen werden zu Grundwasser-Messpegeln ausgebaut und bleiben somit auch nach Abschluss des Erkundungsprogrammes zur Beobachtung des Grundwasserspiegels bestehen. Sie dienen auch der Beweissicherung im Zuge des Projektes.

### Diskussion

*Wie wirkt sich der Unterschied zwischen Festgestein und sandigem Kies auf mögliche Tunnel aus?*

- Grundsätzlich ist das Bohren eines Tunnels im Festgestein einfacher. In manchen geologischen Strukturen ist das Bohren nicht möglich oder aufgrund nicht vertretbarer Umweltauswirkungen nicht genehmigungsfähig, aber solche wurden bisher nicht gefunden. Es gibt auch noch andere Kriterien, die beim Tunnelbau eine Rolle spielen, wie beispielsweise die Grundwassersituation.

*Wie wird mit Bohrungen umgegangen, wo man sich nicht mit den Grundeigentümern einigen kann?*

- Bis jetzt gab es diese Situation nur bei einer Bohrung auf dem Grund der Gemeinde Neubeuern. Man hat hier mehrfach versucht eine Einigung zu erzielen bzw. andere Bohrpunkte zu identifizieren, aber der Gemeinderat hat sich wiederholt dagegen ausgesprochen. Als letzte Möglichkeit kann die Bahn eine Duldung beim Eisenbahn-Bundesamt beantragen, welchem dann die Verfahrenshoheit obliegt.

*Können überhaupt schon Grobtrassen präsentiert werden, wenn die geologische Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist? Kann sich die Planung verzögern, wenn die Bohrungen nicht zeitnah abgeschlossen werden?*

- Die Planungen laufen bis dahin unabhängig vom Stand der Geologie weiter. Den geologischen Endbericht mit den finalen Ergebnissen braucht es erst für die Trassenbewertung. Die ersten Entwürfe der Grobtrassen, die im Juni präsentiert werden, sind der Start des Diskussionsprozesses und basieren auf derzeitigen

Annahmen. Wenn es relevante Erkundungsergebnisse gibt, werden diese in der Planung berücksichtigt.

*Gibt es eine Frist, wie lange solche Duldungsverfahren dauern dürfen?*

- Nein, hier gibt es keine gesetzlichen Fristen. Das geologische Erkundungsprogramm und die Geophysik sollen aber zeitnah abgeschlossen werden.

## 7. Ausblick und nächste Termine

*Siehe Folie 41 der beiliegenden Präsentation*

Am Montag den 18. Juni 2018 werden die ersten Entwürfe von Grobtrassen allen Mitgliedern der Gemeindeforen im GPR und EPR gemeinsam in einer Informationsveranstaltung präsentiert. Am selben Tag werden die Presse und die politischen Vertreter (über den Regionalen Projektbeirat) informiert, sowie die Entwürfe auf der Projektwebsite veröffentlicht. Weiter finden in derselben Woche Sitzungen von allen Gemeindeforen statt, um einen zeitnahen Start der Diskussion der ersten Entwürfe von Grobtrassen zu ermöglichen.

Um der gesamten Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, sich umfassend informieren zu können, werden in den Gemeinden des GPR ca. im Zeitraum Mitte Juni bis Mitte Juli etwa 8 Planausstellungen mit der Projektleitung und dem Planungsteam stattfinden, die öffentlich zugänglich sind.

Darüber hinaus wird es am 17.5.2018 einen allgemeinen Infotermin der Deutschen Bahn zum Thema Schallschutz geben. Eine Einladung dazu wurde bereits an alle Forenmitglieder versandt.

Das nächste Gemeindeforum Nord 1 wird am Dienstag, den 19.6. von 17:00-19:00 in Raubling stattfinden. Die Teilnehmer werden zeitgerecht eine Einladung zur Informationsveranstaltung und zur 10. Forenrunde von der Moderation erhalten.

## Diskussion

*Wie wird sichergestellt, dass das Zusammenspiel von GPR und EPR funktioniert, und sich die Situation vom Herbst 2015 nicht wiederholt, wenn im Juni Grobtrassen präsentiert werden?*

- Das soll natürlich vermieden werden. Die Planungen für die ersten Entwürfe der Grobtrassen sollen gemeinsam für beide Planungsräume erfolgen und diese werden allen Forenmitgliedern im Juni gleichzeitig präsentiert. Anschließend sollen die Planungen parallel weiterlaufen.

*Wie sehen die ersten Entwürfe zu den Grobtrassen aus? Wo gibt es Tunnel und werden diese dargestellt?*

- Es wird eine Karte präsentiert, auf der die Grobtrassen als erste Entwürfe in Linienform dargestellt sind. Großbrücken, Tunnelabschnitte oder Verknüpfungsstellen werden ebenfalls dargestellt. Diese können sich aber im Laufe der Diskussion und Planung noch verändern.
- Tunnelabschnitte sind derzeit dort geplant, wo es entweder topografisch nicht anders möglich ist bzw. wo ggf. eine Trasse ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchqueren

würde. In allen anderen Bereichen wird grundsätzlich oberirdisch geplant, was aber nicht heißt, dass nicht auch ggf. eine Tunnellösung möglich wäre.

## Exkurs zu Projekthintergründen

*Siehe Folien 42-43 der beiliegenden Präsentation*

Die Projektleitung verweist auf eine Präsentation über die wichtigsten Zahlen und Fakten zur Verkehrsentwicklung auf Straße und Schiene und stellt Auszüge daraus vor.

Die gesamte Präsentation ist auf der Projektwebsite unter folgendem Link zu finden:

<http://brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>

Insgesamt gab es in den letzten Jahren einen Anstieg der Mobilität. Das BMVI sieht nach wie vor erhebliches Potential für den Güterverkehr.

Die Realisierung der nördlichen Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel erfolgt stufenweise, um die Diskrepanz zwischen der Inbetriebnahme des BBT 2027 und der Fertigstellung der Neubaustrecke im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum auszugleichen. Dazu gibt es die Vorgabe der EU, das komplette Kernnetz signaltechnisch einheitlich auszurüsten, um die Basis für grenzüberschreitenden Verkehr zu bilden. Daher soll in erster Stufe auf der Bestandsstrecke München-Rosenheim-Kufstein auf ECTS umgerüstet werden. Die Finanzierung dazu muss aber noch geklärt werden. Bis 2032 wird der Abschnitt Schaftenausradfeld realisiert. Stufe 3 ist dann die Realisierung der Neubaustrecke im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum. Derzeit wird von einer Realisierungsphase von 2026-2038 ausgegangen. Die Projektleitung wird die Forenteilnehmer informieren, wenn es diesbezüglich Neuigkeiten gibt.

## Diskussion

*Herr Dettendorfer bemerkt, dass diese Zahlen und Prognosen super sind, aber das hätten wir schon vor 2 Jahren gebraucht. Wir haben immer wieder diese Zahlen etc. gefordert, aber die Projektleitung hat sie nicht geliefert. Gut, dass es das jetzt gibt. Es ist auch gut, dass die Zeit überbrückt wird, bis der Brenner-Nordzulauf fertiggestellt ist. Wir ersticken im Verkehr und die Verlagerung auf die Schiene ist eine ökologische Lösung. Für die Wirtschaft braucht es aber Verladeterminale und das muss auch schon vor 2038 berücksichtigt werden. In den letzten Jahren wurden die Gleisanschlüsse weniger statt mehr. Derzeit muss man erst nach München fahren, um nach Verona zu kommen. Hier muss sich etwas ändern.*

- Der Bedarf von Anbindungen der Bahnstrecke ist ein wichtiges Thema, das vor allem auch in größerem Kontext geplant werden muss. Es gibt im Rahmen der Brennerkorridorplattform eine Arbeitsgruppe „Terminals“, wo diese Themen trilateral zwischen Deutschland, Österreich und Italien diskutiert werden.

*Bundesverkehrsminister Dobrindt hat damals eine Szenarienstudie mit Verkehrsprognosen und Güterprognosen versprochen. Sind diese Zahlen schon ein Teil davon?*

- Die Studie ist derzeit in Arbeit, dafür ist aber das Ministerium zuständig.

Herr Reisinger stellt die Fragen, wie sieht es mit der Aktualisierung der Zahlen im Bundesverkehrswegeplan aus? Diese sind von 2008 und laut dem Rosenheimer Staatsvertrag muss es alle 5 Jahre eine Überprüfung geben.

- Die Bedarfsplanüberprüfung liegt beim Ministerium. Der Bund hat bisher noch keine neuen Zahlen veröffentlicht.

Herr Reisinger weist nochmals explizit darauf hin, dass es sich nun nicht mehr nur um eine Vorratsplanung handelt, sondern die Absicht, die Trassen zu bauen, jetzt klar erkenntlich ist.

- Die Projektleitung bestätigt das.

Wie sieht es mit der Wirtschaftlichkeit aus? Wird das Thema auch später im Projekt noch behandelt?

- Nachdem eine Trassenempfehlung vorliegt, überprüft das Ministerium, wie im BVWP vermerkt, die Bewertung des Projekts. Nach vorliegender Vorplanung beschließt der Deutsche Bundestag, wie mit dem Projekt weiter vorgegangen wird und im Zuge dessen werden auch die Kosten nochmals überprüft werden.

## Abschluss

Die Moderation leitet zu einer Abschlussrunde mit kurzen Statements der Forenmitglieder ein. Die meisten Teilnehmer sind bereits gespannt auf die Präsentation der Entwürfe der Grobtrassen und die darauffolgende Diskussion, welche sicherlich intensiv wird. Einige Teilnehmer betonen, dass es gut war, sich nach längerer Zeit in diesem Kreis wieder zu treffen und loben die Foren als eine gute demokratische Form der Beteiligung. Andere Teilnehmer vermissen noch Prognosen und verlässliche Zahlen, wie von Bundesminister Dobrindt zugesagt und bezweifeln die Notwendigkeit eines dritten und vierten Gleises. Die Teilnehmer betonen nochmals, dass das Thema Verknüpfung/Anbindung für die Gemeinden sehr wichtig ist.

---

Zusammengestellt am 08.05.2018

Mariella Schimatzek

## Anlagen:

- Präsentation GF Nord 1 vom 07.05.2018
- Anwesenheitsliste

# GEMEINDEFORUM NORD 1

7.5.2018, BRANNENBURG

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ **Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017**
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

## Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017

- ❖ Konstituierung der Gemeindeforen im Erweiterten Planungsraum
- ❖ Veranstaltungen
  - Intensive Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Tirol und dem bayerischen Bauernverband im Zusammenhang mit dem geologischen Erkundungsprogramm
  - Infotermine zum Erkundungsprogramm im November '17 zu den Bohrungen und März '18 zur Geophysik
  - Geplante Vorstellung zum Thema geologisches Erkundungsprogramm im Gemeinderat Neubeuern – wurde im Zuge der Gemeinderatssitzung leider abgesagt
  - Treffen mit Bürgerinitiativen
  - Aktualisierung der Grundlagen wurde gestartet
  - Gemeinsame Präsentation der Projekte auf der Brennerachse bei den TEN-T Days der EU-Kommission in Ljubljana



# Planungsraum Verknüpfung Schaftenau–Knoten Radfeld – Status

## Eckdaten und Termine

- Neubaustrecke zwischen Verknüpfung Schaftenau und Knoten Radfeld (zirka 20 km)
- $V = 230$  km/h, Mischverkehr
- Trassenauswahlverfahren wurde 2009 abgeschlossen – Vorschlagstrasse fixiert
- Weiterführung der Planung seit 2016
- Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung 2019



# Planungsraum Verknüpfung Schafte nau–Knoten Radfeld – Status

## Umweltverträglichkeitsprüfung

- Geologisches Erkundungsprogramm (> 50 Bohrungen, Bohrlänge ca. 2,2 km, 67 km Geophysikalische Profile) im Jänner 2018 gestartet
- Umweltuntersuchungen werden voraussichtlich Ende 2018 abgeschlossen
- Planungsaktivitäten für die Erstellung der UVE im Abschnitt VK Schafte nau–Knoten Radfeld laufen seit Herbst 2016
- Regionalforum und Abstimmung mit Gemeinden laufend
- Planausstellungen im Juni ´18 vorgesehen



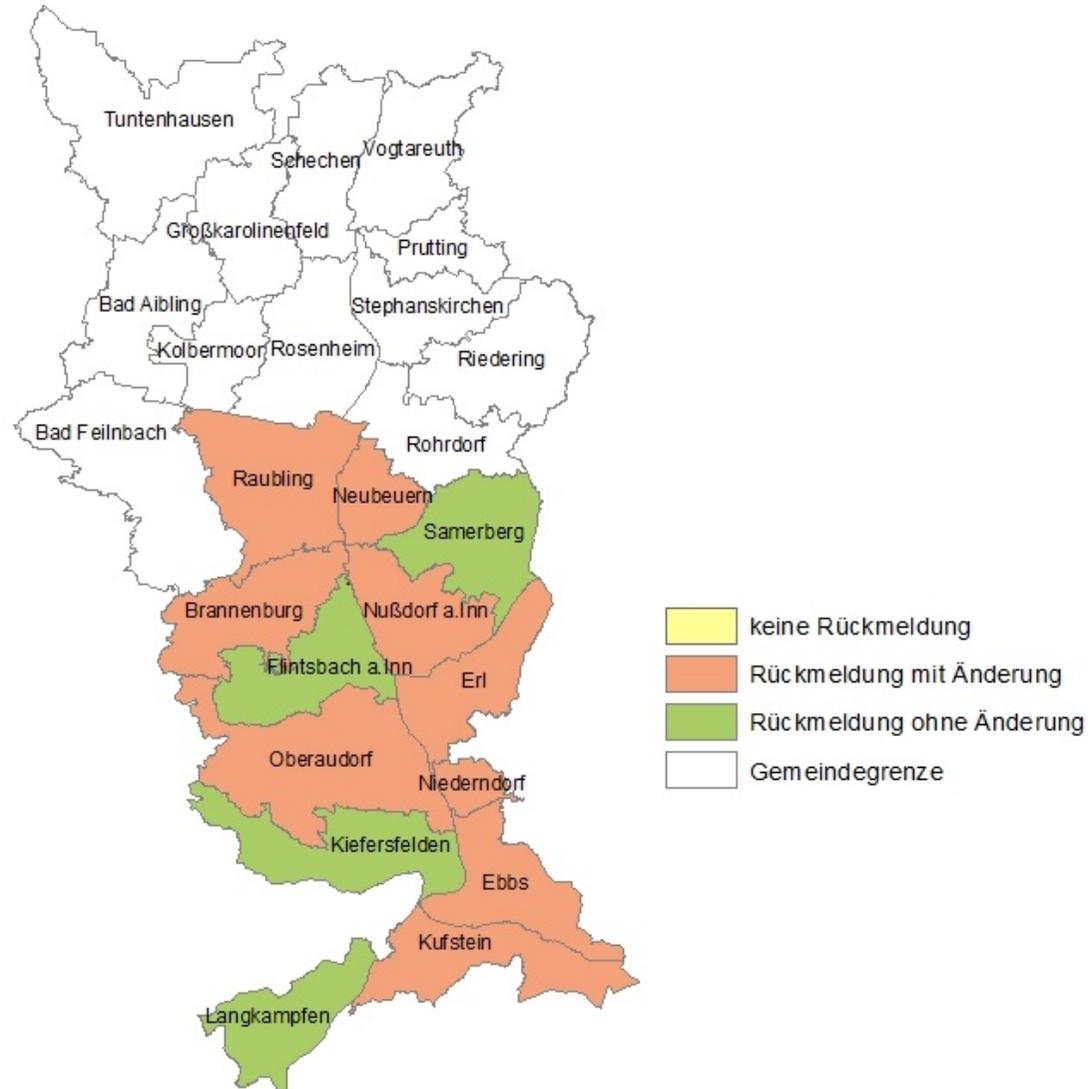
# Erweiterter Planungsraum – Status

## Beurteilungsmethode, Kriterienkatalog, Grundlagenaktualisierung

- ❖ Konstituierende Forensitzung der zwei Gemeindeforen  
Rosenheim Nord und Rosenheim Süd am 08. November 2017
- ❖ 2. Forensitzung am 18. Dezember 2017 (GF Nord + Süd)
- ❖ 3. Forensitzung am 24. Januar 2018 (GF Nord + Süd)
- ❖ 4. Forensitzung am 14. bzw. 15. März (GF Nord + Süd)
- ❖ 5. Forensitzung am 11. bzw. 12. April (GF Nord + Süd)
- ❖ Derzeitiger Inhalt ist die (finale) Abstimmung des  
Kriterienkatalogs im EPR
- ❖ Aktualisierung der Grundlagen wurde gestartet



# Aktualisierung Grundlagen – Rückmeldungen Gemeinden



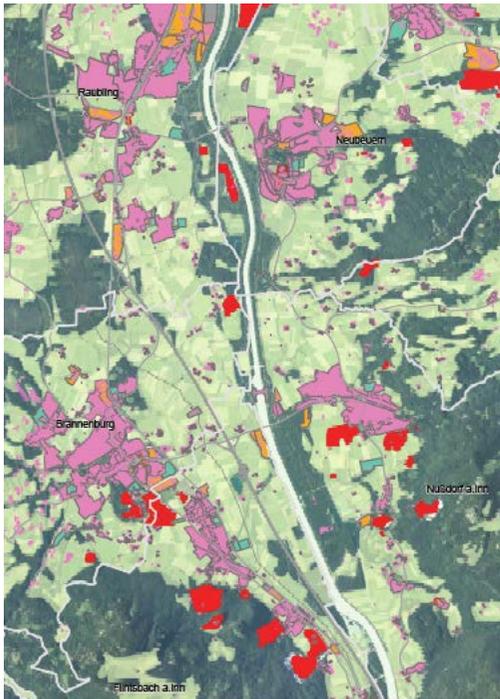
# Aktualisierung Grundlagen – Inhalte der Änderungen (1)

Gemeinde	Änderungen / Ergänzungen
<b>Nord 2</b>	
<b>Raubling</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung Badeseen „Reischenharter See“ und „Hochstrasser See“ (GLK Mensch)</li> <li>Ergänzung „Überflutungsgebiet westlich des Inns“ (GLK Natur)</li> </ul>
<b>Neubeuern</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung Reischenharter Badeseesee und Fläche „Aufenthaltort Mensch“ an der Rauwöhrstraße (GLK Mensch)</li> </ul>
<b>Samerberg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Änderung/Ergänzung</li> </ul>
<b>Nord 1</b>	
<b>Brannenburg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung FNP B-Plan „Tannenhut“ und „Bauhof an der Nußdorfer Straße“ (GLK Mensch)</li> </ul>
<b>Flintsbach</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Änderung/Ergänzung</li> </ul>
<b>Nußdorf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung Überschwemmungsgebiete „Steinbach“ und „Entbach“ (GLK Natur)</li> <li>Ergänzung Grundwasserregulierungsanl. der Bayernwerk/ÖBK (GLK Mensch)</li> <li>Änderung Signatur Kanalhauptpumpwerk (GLK Mensch)</li> </ul>

## Aktualisierung Grundlagen – Inhalte der Änderungen (2)

Gemeinde	Änderungen / Ergänzungen
<b>Süd 2</b>	
<b>Kiefersfelden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Änderung/Ergänzung</li> </ul>
<b>Oberaudorf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baudenkmal „Knollhof“ abgerissen (GLK Mensch)</li> </ul>
<b>Erl</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung von landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen</li> </ul>
<b>Niederndorf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung von landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen</li> </ul>
<b>Süd 1</b>	
<b>Langkampfen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Änderung/Ergänzung</li> </ul>
<b>Kufstein</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassung Natura 2000-Gebiete und Naturdenkmäler (GLK Natur)</li> <li>Anpassung Wasser- und Uferschutzgebiete (GLK Natur)</li> <li>Anpassung Biotop- und ökologische Freihalteflächen (GLK Natur)</li> <li>Ergänzung Überflutungsflächen (GLK Natur)</li> <li>Ergänzung Transalpine Ölleitung und 110 kV Freileitung (GLK Mensch)</li> </ul>
<b>Ebbs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung von landwirtschaftlichen Vorbehaltsflächen</li> </ul>

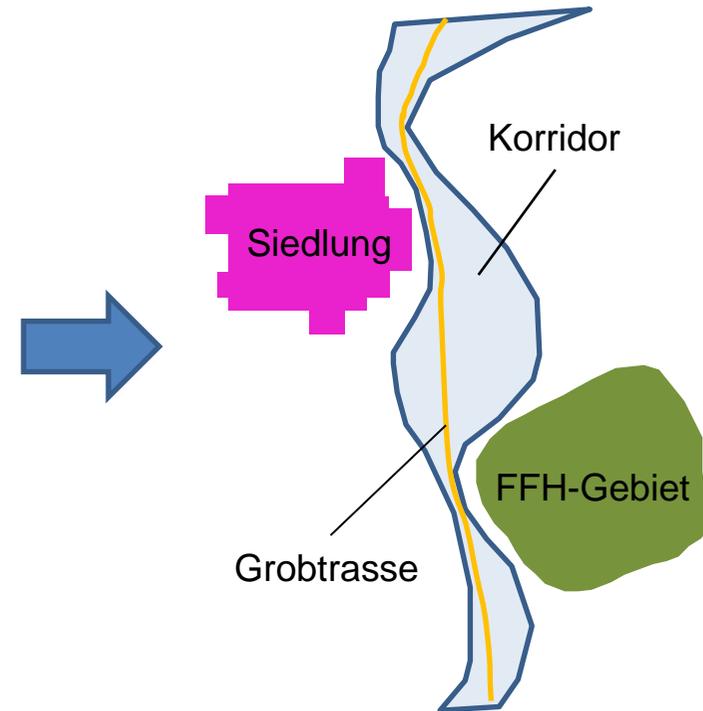
## Weiterer Planungsablauf – Aktualisierung Korridore und Entwicklung Grobtrassen



Aktualisierung  
Grundlagenkarten  
Mensch & Natur



Aktualisierung  
Raumwiderstandskarte



Aktualisierung Korridore und  
Entwicklung Grobtrassen

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ **Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR**
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

# Ergänzung im Kriterienkatalog GPR

❖ Ergänzung eines Hauptkriteriums aufgrund Ergänzung im § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017

❖ Hauptkriterium: Fläche

❖ Teilkriterium: Flächenverbrauch

❖ Ziel: Minimierung des Flächenverbrauchs

❖ Indikator: obertägiger Flächenverbrauch

– während der Bauphase

– während der Betriebsphase

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren	
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter*	Einhaltung der Trassierungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichungen von Trassierungsvorgaben - ungünstige Trassierungsmassnahmen (z.B. Bogenweichen, Gleisachsen, Überholgleise im Tunnel)	
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Höhengeländern, - Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - geplante Vorhaben (aus RVV und Entwicklungsplänen)	
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit*	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verknüpfungsteilen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik	
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb	
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	- Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche mit besonderer Erreichbarkeit - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wännen, Tunnel, Brücken usw.)	
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit*	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störfällen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Streckenelemente, welche die Ereignisfrequenz und Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - gegenseitige Beeinflussung mit weiteren Infrastruktureinrichtungen	
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwernisse auf der Bestandsstrecke	
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse*	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse	- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Bedingungen - Gefährdungs- und Risikopotenziale und Prognoseicherheit	
		1-4-2 Massendimension	Anstreben einer nachhaltigen Materialbeschaffung	- Massenblanz - Transporterfordernisse und Logistik	
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwerisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungsbeeinträchtigung - Bauabschnittsübergänge	
	2 Raum und Umwelt	2-1 Lärm*	2-1-1 Lärm*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel - >65dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Wirkung - >55dB(A) als Lärmindex nachts, Wirkung für Wohnen
			2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
		2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffene Freizeit- und Erholungsrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
			2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten
2-3 Mensch - Raumnutzungen		2-3-1 Siedlung (Wohnen)*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände	
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände	
2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt		2-4-1 Schutzgebiete*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung	
		2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung	
2-5 Wasser		2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotenzial	
		2-5-2 Trinkwasser*	Minimierung der möglichen Auswirkungen	- Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasservorkommen - Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen	
		2-5-3 Oberflächennasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gesässerengängen - Ausmaß von Gesässerengängen	
		2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	Minimierung der Beeinträchtigung	- Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Schönheit, Ortsbild, Sichtbeziehungen, Vielfalt und Eigenart) - Veränderung des Ortsbildes
			2-6-2 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen
		2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-2 Land- und Forstwirtschaft*	Aufrechterhaltung der Bewirtschaftungsfähigkeit	- Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen - Zerschneidungswirkungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftbarkeit) - Inanspruchnahme von Waldflächen
	2-7-3 Altlasten		Minimierung des Gefährdungspotenzials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegsmittelverdrachtsflächen	
	2-8 Luft und Klima		2-8-1 Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	baubedingte temporäre Schadstoffbelastung
		2-8-2 Mikroklima*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potential von Kaltluftseen und Behinderung der Durchlüftung - Versiegelte Fläche - Verschattung	
	2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-1 Kulturgüter*	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern	
2-9-2 Sachgüter		Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit inkl. Existenzsicherung	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern		
2-10 Fläche **	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauches	obertägiger Flächenverbrauch während der Bauphase - während der Betriebsphase		
	2-10-2 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauches	obertägiger Flächenverbrauch während der Bauphase - während der Betriebsphase		
3 Kosten und Risiken	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten	Minimierung	Kostenschätzung auf Basis eines generellen Kostenkataloges	
		3-1-2 laufende Kosten	Minimierung	- Erhaltungskosten - außerordentliche Betriebskosten	
	3-2 Risiken	3-2-1 Realisierungsrissen	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.	

\* Teilkriterium

\*\* Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

# Der Weg zur Trassenempfehlung

## Trassenauswahlverfahren



❖ Anliegen und Bedürfnisse im Planungsraum, technische Anforderungen



# Der Weg zur Trassenempfehlung

## Trassenauswahlverfahren



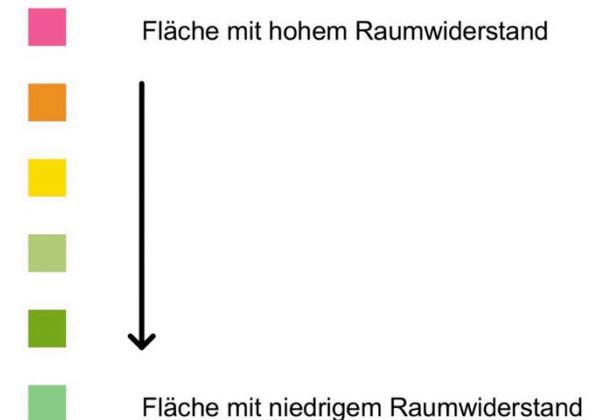
❖ **Kriterienkatalog** → Was sind die Ziele, wie werden sie gemessen?



Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	Erfüllung der Trassierungsanforderungen
		1-1-2 Anpassung technische Infrastruktur	Minimierung des Aufwandes
		1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenhaltbarkeit im Regelbetrieb
	1-2 Betriebsführung	1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung
		1-2-3 Instandhaltungsfähigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb
		1-3-1 Störfälle	Minimierung Anzahl und Auswirkungen
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb
		1-3-3 Verfügbarkeit und Objektschutz	Maximierung Objektschutz
		1-4-1 Baugrundverhältnisse	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse
	1-4 Bauausführung	1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbeschaffung
		1-4-3 Bauzeit und Bauentwicklung	Optimierung
		2-1 Mensch - Raumentwicklung	2-1-1 Raumentwicklung
2-2-1 Lärm	Minimierung der Beeinträchtigung		
2-2 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-2-2 Erschütterungen		Minimierung der Beeinträchtigung
	2-2-3 Freizeit und Erholung		Minimierung der Beeinträchtigung
	2-3-1 Siedlung		Minimierung der Beeinträchtigung
2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-2 Industrie und Gewerbe		Minimierung der Beeinträchtigung

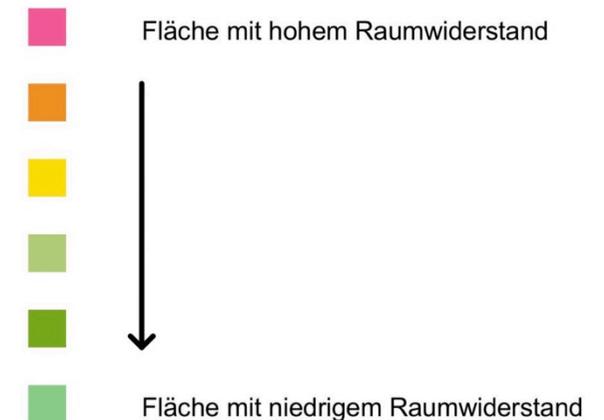
# Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

## Trassenauswahlverfahren



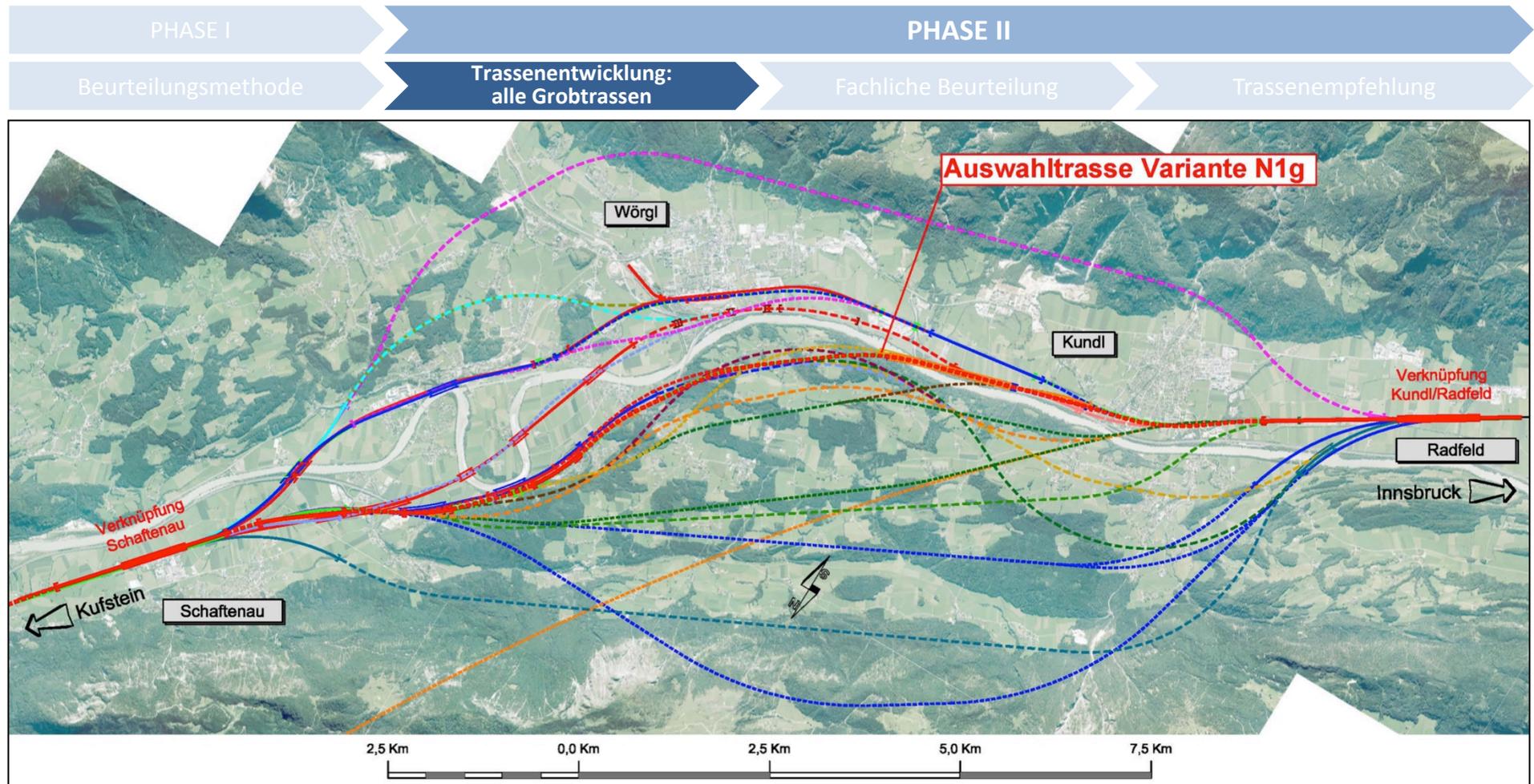
# Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

## Trassenauswahlverfahren



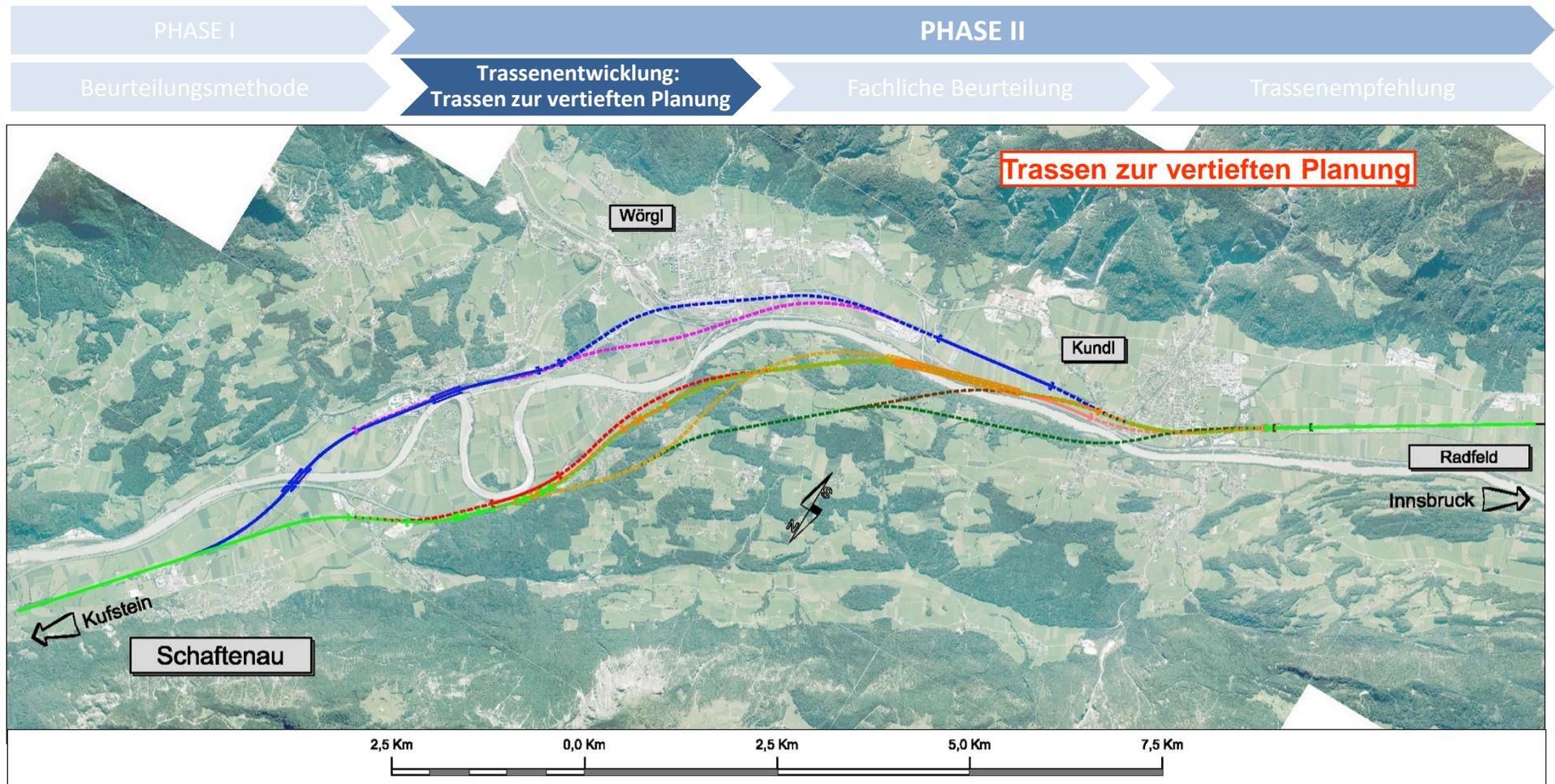
# Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

## Trassenauswahlverfahren



# Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

## Trassenauswahlverfahren



# Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

## Trassenauswahlverfahren



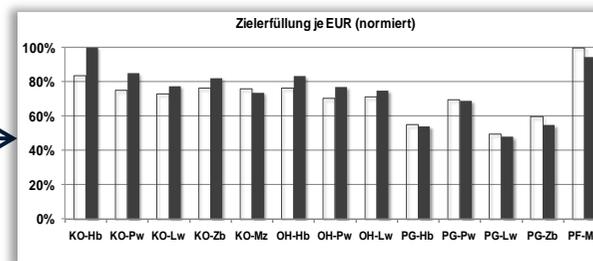
		VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
<b>VERKEHR + TECHNIK</b>	Kriterium V+T 1			
	<b>Bauabwicklung</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
	Kriterium V+T 3			
<b>RAUM + UMWELT</b>	<b>Flächenverbrauch</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
	Kriterium R+U 2			
	Kriterium R+U 3			
<b>KOSTEN + RISIKEN</b>	Kriterium K+R 1			
	<b>Errichtungskosten</b>	<b>128 Mio. €</b>	<b>178 Mio. €</b>	<b>145 Mio. €</b>
	Kriterium K+R 3			

# Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

## Trassenauswahlverfahren

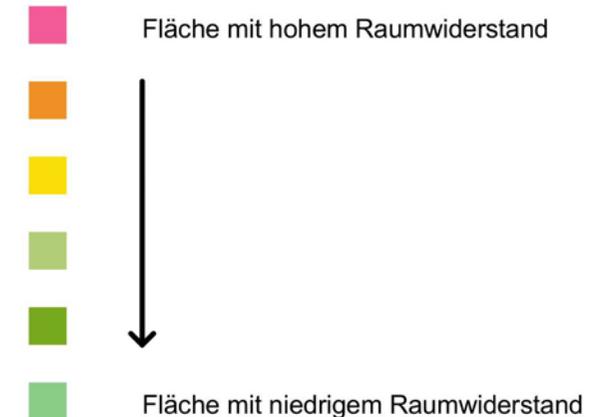


	Kriterium	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium VvT 1			
	Bauschwärzung	2	5	4
	Kriterium VvT 3			
RAUM + UMWELT	Flächenverbrauch	1	4	5
	Kriterium RvU 2			
	Kriterium RvU 3			
KOSTEN + RISIKEN	Kriterium KvR 1			
	Errichtungskosten	128 Mio. €	178 Mio. €	145 Mio. €
	Kriterium KvR 3			



# Öffentlichkeitsbeteiligung: Der Weg zur Trassenempfehlung

## Trassenauswahlverfahren



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ **Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien**
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ Ausblick und nächste Termine

# Ergänzung im Kriterienkatalog GPR

❖ Ergänzung **eines Hauptkriteriums** aufgrund Ergänzung im § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017

❖ **Hauptkriterium:** Fläche

❖ **Teilkriterium:** Flächenverbrauch

❖ **Ziel:** Minimierung des Flächenverbrauchs

❖ **Indikator:** obertägiger Flächenverbrauch

– während der Bauphase

– während der Betriebsphase

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren	
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassenleistungsparameter*	Erhaltung der Trassenleistungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichen von Trassenleistungsvorgaben - ungenutzte Trassenleistungspotenziale (z.B. Bogenweiden, Gleisdreiecke, Überholgleise im Tunnel)	
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen, Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - Auswirkungen auf geplante Vorhaben (aus ROV und Entwicklungsbüro)	
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit*	hohe Streckenlastfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität - Betriebsqualität der Verkehrsleistungen - Leistungsbelastung und Fahrplan	
		1-2-2 Energieverbrauch	Minimierung	Jahresenergiebedarf im Regelbetrieb	
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	- Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Viadukte, Tunnel, Brücken usw.)	
		1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit*	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störfällen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Störereignisse, welche die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit engpassig beeinflussen - gegenseitige Beeinträchtigung mit weiteren Infrastruktureinrichtungen	
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwerisse auf der Bestandsstrecke	
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse*	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse	- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Bedingungen - Gefährdungs- und Risikopotenziale und Prognostizierbarkeit	
		1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transportverhältnisse und Logistik	
			1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	Optimierung	- Bauzeit - Erschwerisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungsbelastung - Baustelleneinrichtungsflächen
	2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm*	Minimierung der Beeinträchtigung	Flächen mit einem energieeffizienten Querschnittsbau > 40dB(A) als Lärmhörschwelle tags, unabhängig von der Widmung > 45dB(A) als Lärmhörschwelle nachts, Widmung für Wohnen
			2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
			2-1-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffene Freizeit- und Erholungsgebiete bzw. -flächen - Ausmaß der Beeinträchtigung
		2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten überregionaler und regionaler Entwicklungspläne	- überregionalen und regionalen Entwicklungsplänen - örtlichen Entwicklungsplänen
2-3 Mensch - Raumnutzungen		2-3-1 Siedlung (Wohnen)*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände	
		2-3-2 Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) - Trennung und Umwegaufwände	
2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt		2-4-1 Schutzgebiete*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung	
		2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotope - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung	
2-5 Wasser		2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotenzial	
		2-5-2 Trinkwasser*	Minimierung der möglichen Auswirkungen	- Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasserversorgungsanlagen - Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen	
	2-5-3 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässerverengungen - Ausmaß von Gestaltungsmaßnahmen		
	2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	Minimierung der Beeinträchtigung	- Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Sichtbild, Ortsbild, Selbstbeziehungen, Vielfalt und Eigenart) - Veränderung des Ortsbildes	
		2-6-1 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen	
2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-2 Land- und Forstwirtschaft*	Aufrechterhaltung der Bewirtschaftungsfähigkeit	- Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen - Zerstückelungsbilanzen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftungsfähigkeit) - Inanspruchnahme von Waldflächen		
	2-7-3 Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotenzials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegen/Betriebsverfallsflächen		
	2-8 Luft und Klima	2-8-1 Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	baubedingte temporäre Schadstoffbelastung	
		2-8-2 Mikroklima*	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kaltluftseen und Behinderung der Grundlüftung - Versiegelte Flächen - Verschattung	
2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-1 Kulturgüter*	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern		
	2-9-2 Sachgüter	Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit im Endzustand	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern		
	2-10 Fläche **	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase	
3 Kosten und Risiken	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten	Minimierung	Kostenschätzung auf Basis eines generellen Kostenkataloges	
		3-1-2 laufende Kosten	Minimierung	- Erhaltungskosten - außerordentliche Betriebskosten	
	3-2 Risiken	3-2-1 Realisierungsriskien	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.	

\* Leitkriterium  
\*\* Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

# Möglichkeit zur Gewichtung ergänztes Hauptkriterium im KK GPR

Ergänzttes Hauptkriterium kann von den Mitgliedern des Gemeindeforums im GPR & des Regionalforums zusätzlich gewichtet werden

## Brenner-Nordzulauf | gemeinsamer Planungsraum | Kriterienkatalog

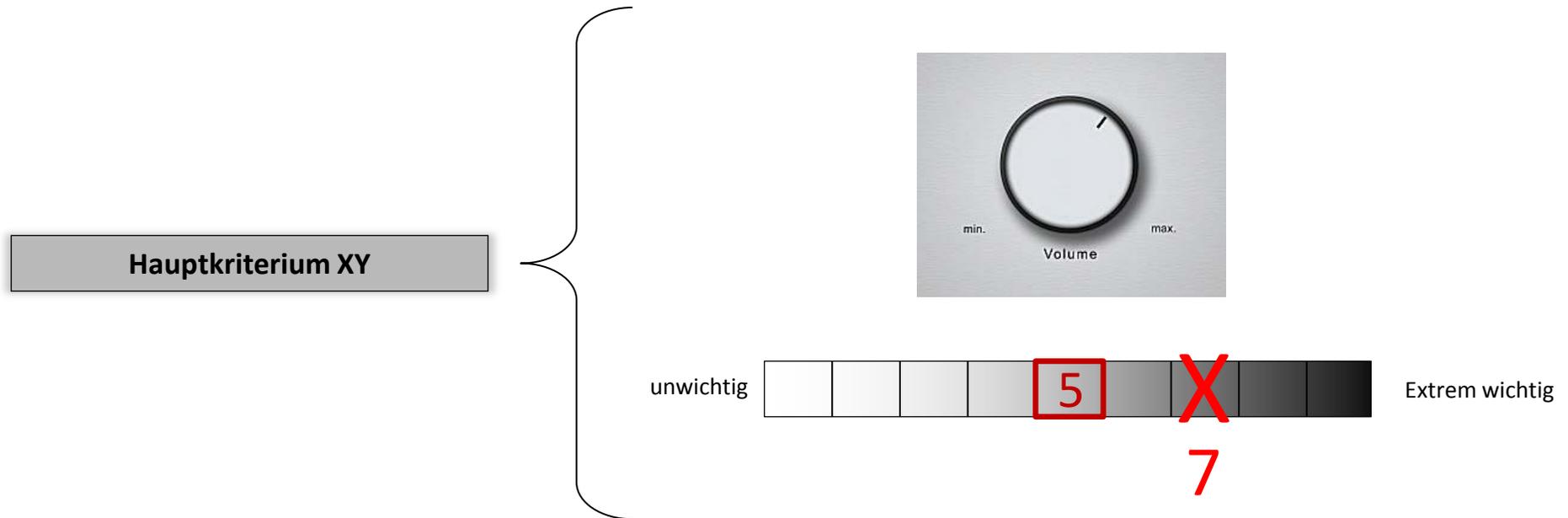
Stand: 17.4.2018

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
2	2-10 Fläche **	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauchs	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase

\*\* Ergänzung auf Grund des in § 2 (1) des deutschen UVPG vom 28.7.2017 neu eingeführten Schutzgutes "Fläche"

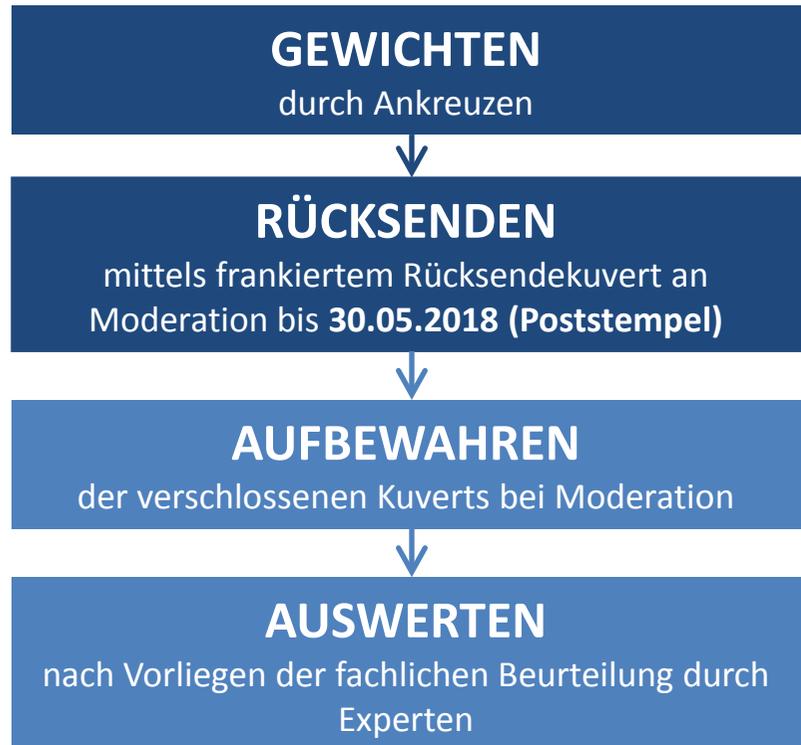
# Gewichtung

## Wie funktioniert die Gewichtung?



# Gewichtung

## Informationen zum Ablauf



BRENNER-NORDZULAUF  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB** NETZE **ÖBB**  
INFRA

+

NAME: \_\_\_\_\_

FORUM: \_\_\_\_\_

Gewichtung ergänztes Hauptkriterium  
(Mai 2018)

Fläche unwichtig         extrem wichtig

Von der Europäischen Union kofinanziert  
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ **Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm**
- ❖ Ausblick und nächste Termine

## Geologisches Erkundungsprogramm - Erkundungsziele

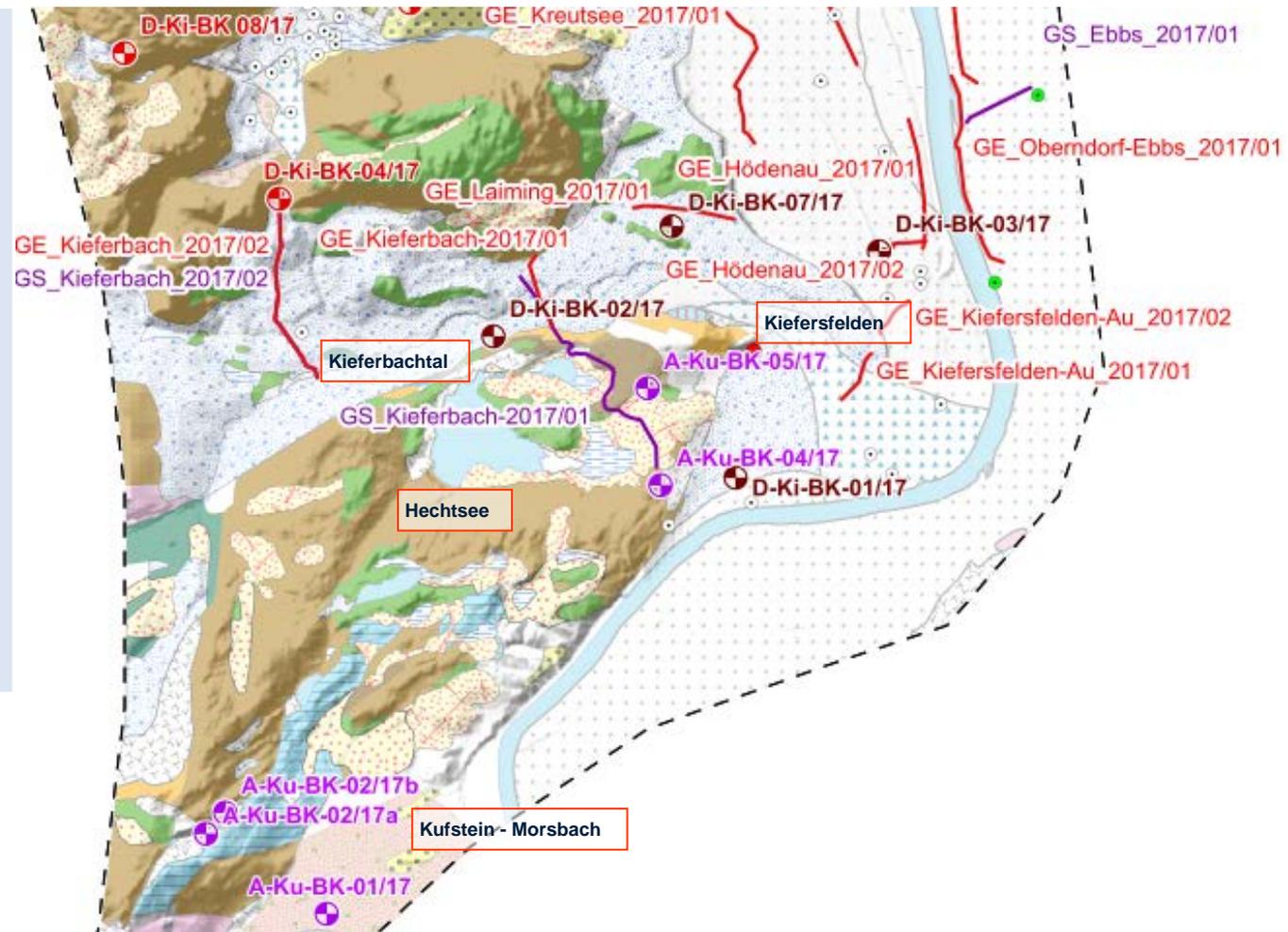
1. Ausbildung der Grund- und Bergwasserverhältnisse sowie Grundwasserstockwerke (z.B. Hechtsee, Pfrillsee, Längsee, Mühlauer Quellen, Haslachquellen, Blaue Quelle)
2. Charakteristik und Verbreitung der Lockermaterialien (Schotterterrassen, Seetone, Schwemmfächer, Moränenablagerungen)
3. Abgrenzung von geologischen Strukturen im Festgestein; Identifizierung / Verifizierung von Störungszonen im Festgestein
4. Felsschwellen in der Talflur

## Geologisches Erkundungsprogramm – Ablauf

- ❖ Bestandsdatenerhebung, geologische Kartierung und Erkundungsplanung bis Sommer 2017; anschließend Ausschreibung und Vergabe der Leistungen
- ❖ Bohrbeginn in Deutschland durch ARGE Abt-Geomechanik am 15.01.2018
- ❖ Bohrbeginn in Österreich durch Fa. HABAU am 22.01.2018
- ❖ Messbeginn Geophysik in Österreich und Deutschland durch Fa. DMT am 09.04.2018; Infoveranstaltungen zur Geophysik am 21. und 22.03.2018
- ❖ Stand Bohrungen – Anfang Mai rund 80% abgeschlossen
- ❖ Stand Geophysik – Anfang Mai rund 30% abgeschlossen

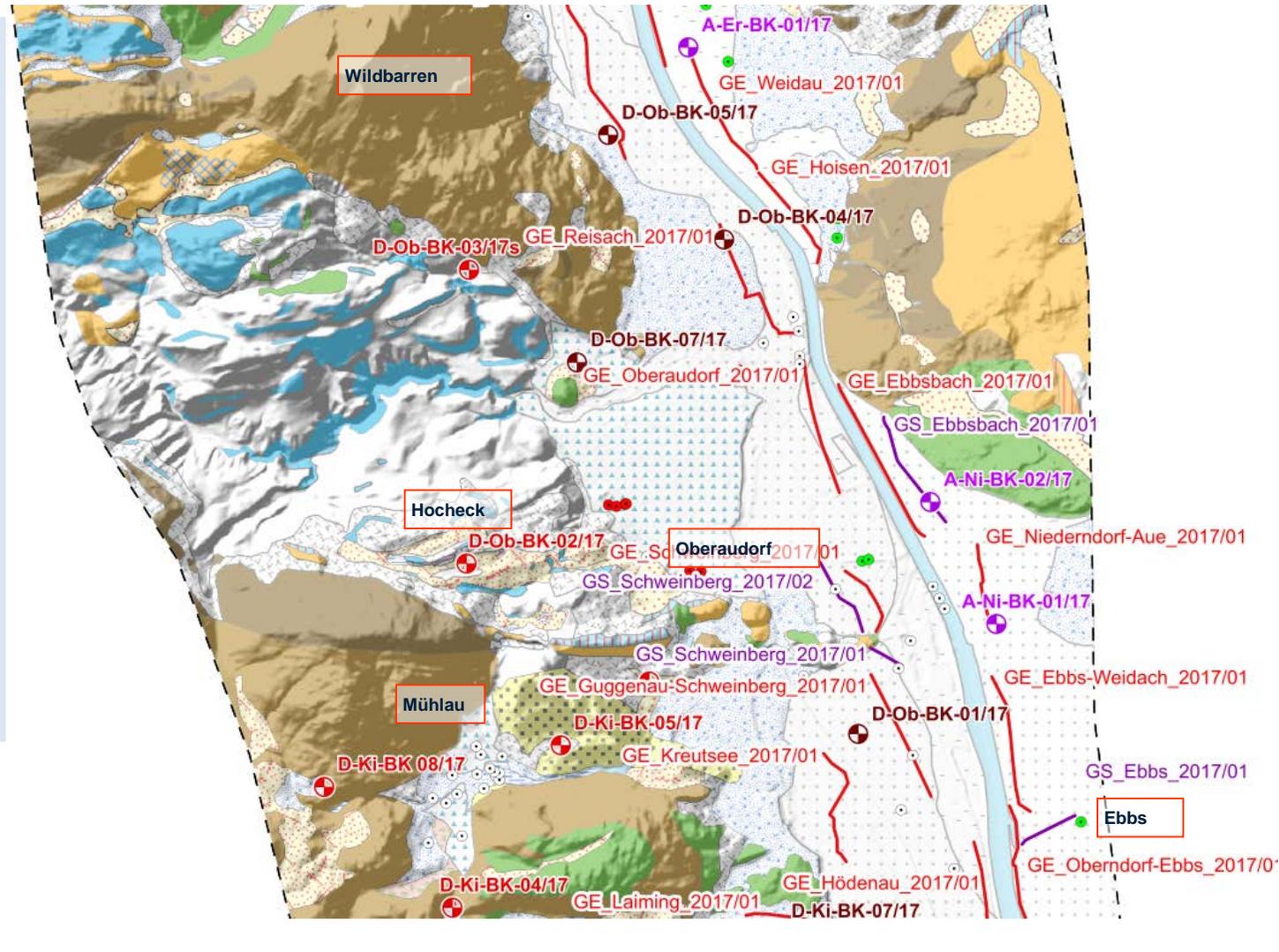
# Erkundungsprogramm

- ❖ **Marblinger Plateau (Ku-01)**
- ❖ **Störungszone Kiefern bach (Ki-02)**
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen (Ki-04)
- ❖ Aufbau der Talflur bis 40 m (z.B. Ki-01 etc.)
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur (Fli-04)
- ❖ Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)



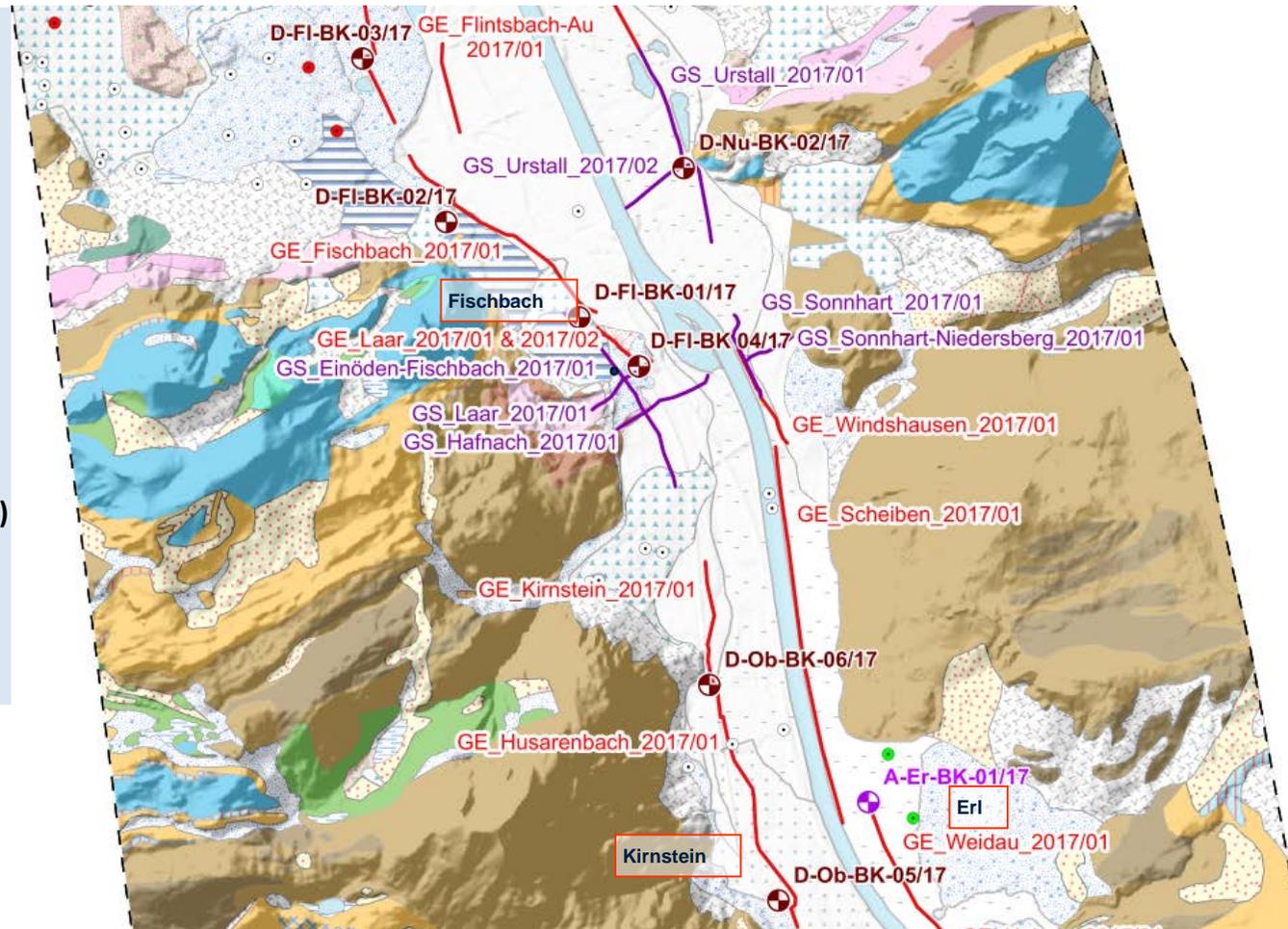
# Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau (Ku-01)
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen (Ki-04)
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?) und Hydrogeologie Haslacher Quellen (Ob-02, Ob-03)
- ❖ Aufbau der Talflur bis 40 m (Ob-04, Ob-05)
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ Seetone der Talflur



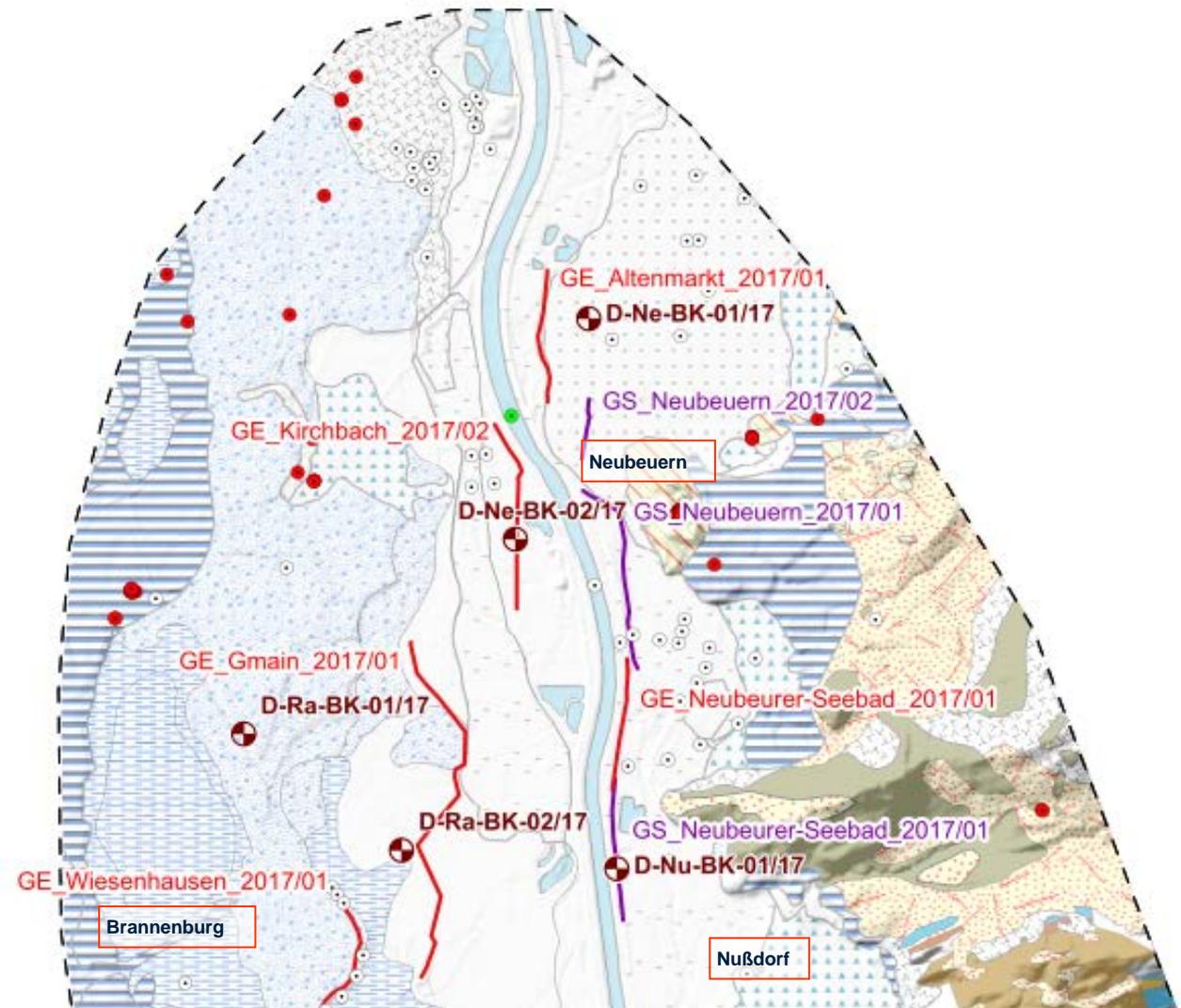
# Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?)
- ❖ Hydrogeologie Haslacher Quellen
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ Aufbau d. Talflur bis 40 m z.B. (Ki-01, FI-01)
- ❖ Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)



# Erkundungsprogramm

- ❖ Marblinger Plateau
- ❖ Störungszone Kieferbach
- ❖ Einzugsgebiet Mühlauer Quellen
- ❖ Begrenzung der Jura-Mulde (Störungen?)
- ❖ Hydrogeologie Haslacher Quellen
- ❖ Verlauf des Festgesteins unter den Lockersedimenten der Talflur
- ❖ **Aufbau d. Talflur bis 40 m (z.B. Ki-01, FI-01)**
- ❖ **Seetone der Talflur (Ra-02, Ne-02, Nu-02)**



# Bohrkerne Talflur

- sandige Kiese und Sande
- Siltige Tone (Rosenheimer Seeton)

D-Ob-BK 05/17



## Bohrkerne Festgestein

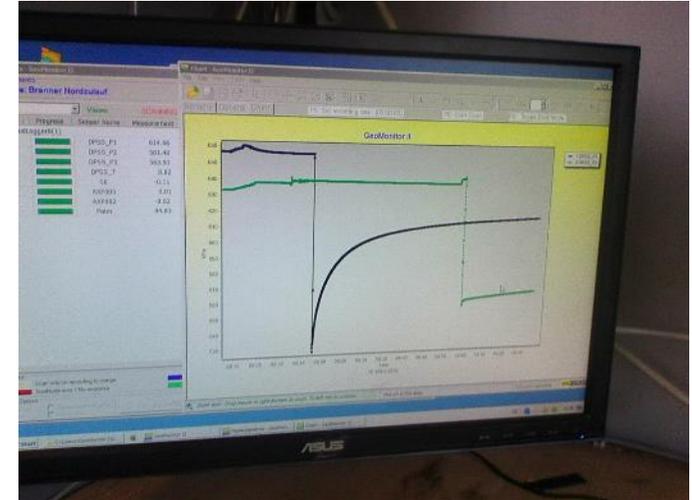
- Kalke, Kieselkalke
- Mergel, Tonstein
- Konglomerate, Sandsteine

D-Ob-BK 05/17



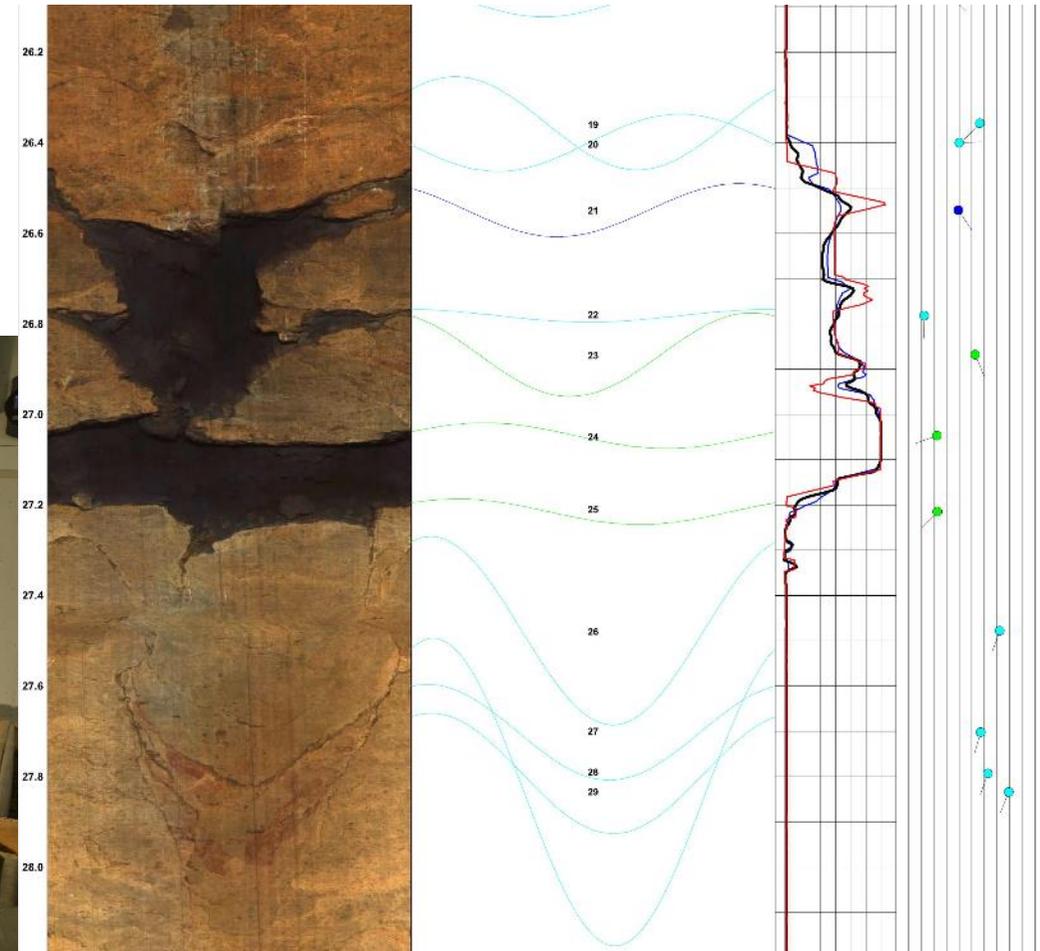
## Geotechnische & Hydrogeologische Versuche

- Bohrlochaufweitung
- Pegelpumpversuch Hydropackertests



## Bohrkernaufnahme & Auswertung

- Laufend während Erkundungen
- Bohrkernaufnahme
- Auswertung und Integration der Messergebnisse



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 9. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung
- ❖ Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Herbst 2017
- ❖ Weiterentwicklung Kriterienkatalog aus dem EPR
- ❖ Möglichkeit der Gewichtung neuer Hauptkriterien
- ❖ Erste Ergebnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm
- ❖ **Ausblick und nächste Termine**

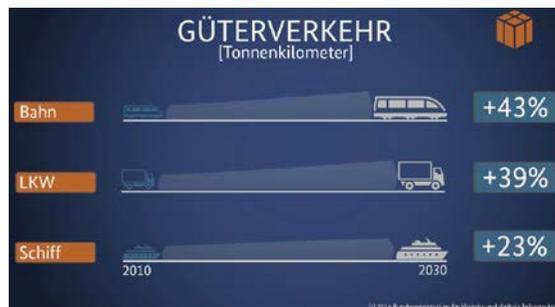
## Ausblick und nächste Termine

- ❖ Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen am 18. Juni nachmittags für **alle Mitglieder der Foren GPR+EPR**, nachfolgend Start der **Diskussion in den jeweiligen Foren** zu den ersten Grobtrassenentwürfen
- ❖ **Information der Öffentlichkeit** mit Planausstellungen zum Brenner-Nordzulauf inkl. Grobtrassen im Zeitraum Ende Juni bis Mitte Juli in mehreren Terminen in den Gemeinden der beiden Planungsräume, Vorbereitungen erfolgen in Abstimmung mit den Gemeinden
- ❖ Infotermin „Schallschutz bei der Deutschen Bahn“ am 17. Mai 2018 in Rosenheim
- ❖ Nächste Forenrunde Nord 1: **Dienstag 19.6., 17.00-19.00 Uhr, Gemeinde Raubling**

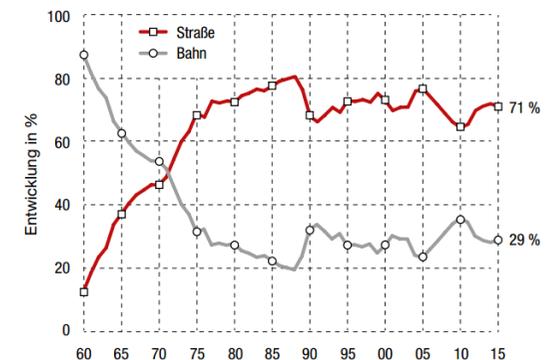
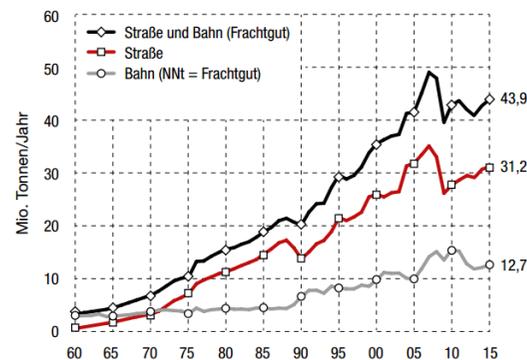
# Exkurs Projekthintergründe

- ❖ Eine ausführliche Präsentation zum Thema Projekthintergründe – Zahlen, Daten, Fakten finden sie auf unserer Projekthomepage

## Verkehrsprognose 2030 (BMVI)



Güterverkehr Brenner 1960-2015



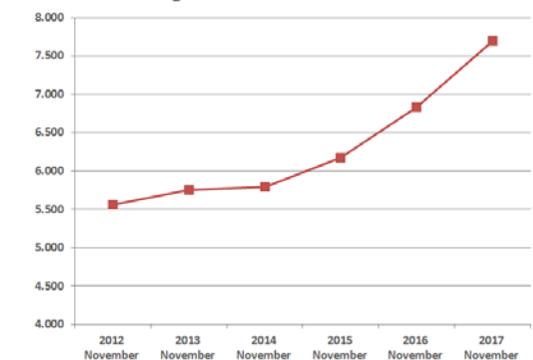
## Zugzahlen pro Tag an der Grenze D/A

Jahr	SPFV	SPNV	SGV	Sonst.	Summe	Anmerkung
2016	52	43	88	2	185	Stand KW 14/2016
2025	64	48	190	-	302	Prognosezahlen Bedarfsplanüberprüfung 2010
2030	Prognosezahlen BVWP 2030 noch nicht veröffentlicht					
Szenarienstudie des BMVI am 06.03.2017 angekündigt mit Zeithorizont >2050						
BF Bestandsstrecke	40	48	52	-	140	Bemessungsfall (BF) für Trassenauswahlverfahren
BF Neubaustrecke	40	-	220	-	260	
	92	69	323	-	484	„Auslegungsfall“ BBT (400 Züge/Tag am Querschnitt Brenner)

## Betriebsprogramm Bemessungsfall 400 Züge an der Grenze D/A – Prämissen

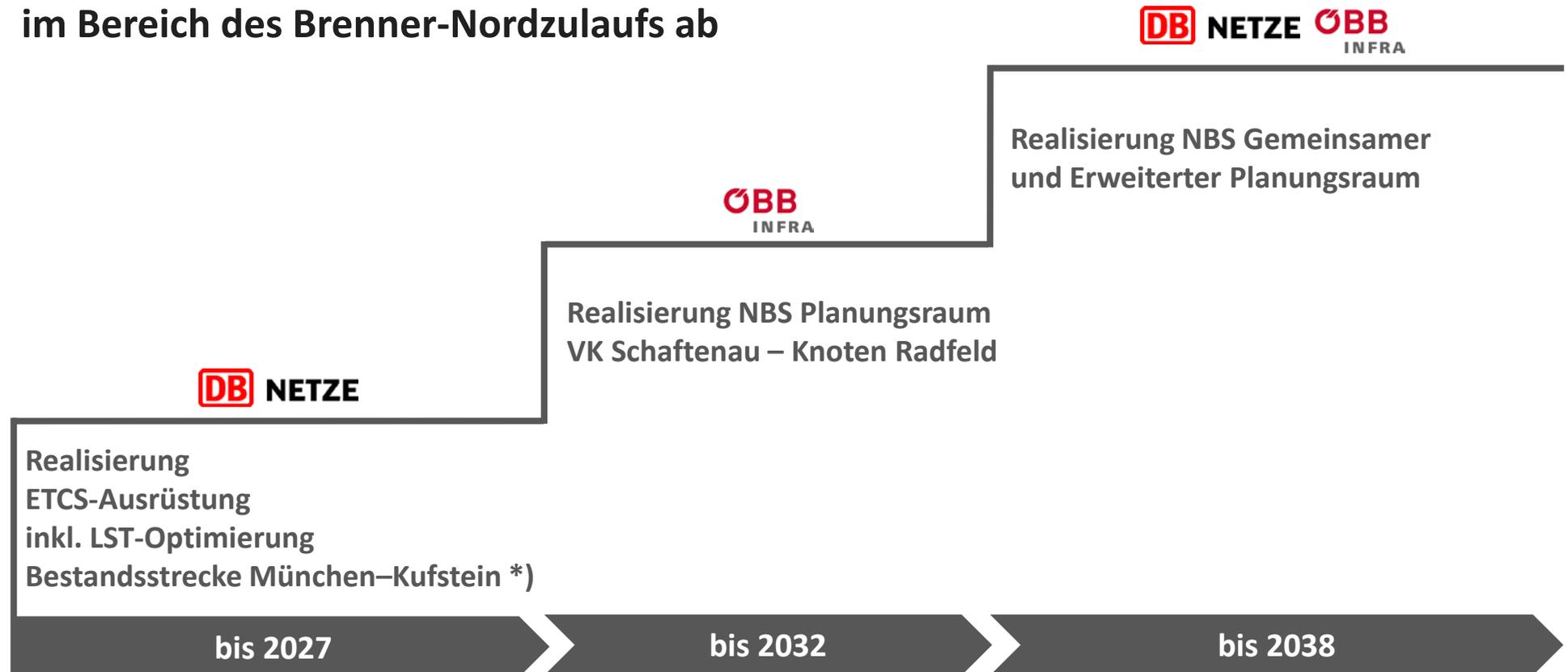
- Fernverkehr
  - Verdichteter Brenner-EC mit derzeitigem Haltemuster über die Bestandsstrecke
  - 3 Sprinterzugpaare auf der Brennerachse ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum über die Neubaustrecke
  - Korridorverkehr Salzburg-Innsbruck ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum überwiegend über die Neubaustrecke, vereinzelt aufgrund Haltemuster über die Bestandsstrecke
- Nahverkehr
  - kein Nahverkehr auf der Neubaustrecke
- Güterverkehr
  - Aufteilung zwischen Bestands- und Neubaustrecke analog Prognosezugzahlen 2025 des BVWP

## Verkehrsentwicklung Straße (Mautstelle Schönberg) Anzahl Fahrzeuge



# Der Brennerbasistunnel geht 2027 in Betrieb, der Brenner-Nordzulauf rund 10 Jahre später – was passiert im Inntal in diesem Zeitraum?

Die stufenweise Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab



*\*) Finanzierung noch in Klärung*

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM