

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **15. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2**

Datum und Uhrzeit: 20.03.2019, 15:30-17:30 Uhr

Ort: Bürgersaal, Stadtgemeinde Kufstein

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Alois Holzmaier (Oberaudorf)
Max Resch (Oberaudorf)
Stephanie von Keudell (Oberaudorf)
Bernhard Wenger (Oberaudorf)
Christian Ritzer (Niederndorf)
Franz Ploner (Niederndorf)
Hajo Gruber (Kiefersfelden)
Christian König (Kiefersfelden)
Andreas Wehner (Kiefersfelden)
Georg Aicher-Hechenberger (Erl)
Josef Eberwein (Erl)
Gerhard Kneringer (Erl)
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Sabine Volgger (clavis)
Mariella Schimatzeck (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
 3. Aktuelle Information
 - Besuch BVM Andreas Scheuer
 - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere Punkte
 4. Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse
 5. Abschluss und Ausblick 2019
-



1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zum Gemeindeforum. Die Moderation stellt den Ablauf vor: Nach der Verabschiedung des Protokolls wird die Projektleitung zu aktuellen Infos wie dem Besuch des Bundesverkehrsministers und der Antwort auf die Vieregg-Rössler Stellungnahme berichten. Anschließend wird das Planungsteam die finale Liste der Vorschläge aus der Region vorstellen und erste Vorprüfungsergebnisse präsentieren. Abschließend gibt es einen Ausblick auf die nächsten Forenrunden.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 14. Sitzung

Zum Protokoll der 14. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Aktuelle Information

Siehe Folien 4-20 der beiliegenden Präsentation

Besuch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer

Die Projektleitung berichtet, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am 21. Januar in Rosenheim die von Alexander Dobrindt 2017 in Auftrag gegebene Szenarienstudie vorgestellt hat. In der Szenarienstudie, welche im November fertiggestellt wurde, wurden aufbauend auf den Prognosen 2030 aus dem BVWP verschiedene Szenarien der Verkehrsentwicklung bis 2050 untersucht. Die Studie betrachtet ausschließlich das Wachstum im Güterverkehr. Potentielle Steigerungen im Personenverkehr nach 2030 wurden darin nicht betrachtet. Die Zahlen beziehen sich ausschließlich auf den Streckenabschnitt Rosenheim – Kufstein. Folie 6 zeigt die verschiedenen Szenarien und die jeweiligen Zugzahlen (oben als Summe dargestellt). 2015 gibt es demnach einen IST-Stand von 185 Zügen und für 2030 werden im aktuellen BVWP 226 Züge prognostiziert. Dies ist auch die Ausgangssituation für die entwickelten Szenarien. Szenario 1 beinhaltet das erwartete BIP-Wachstum bis 2050 und führt zu 377-401 Zügen. Szenario 2 stellt das BIP-Wachstum und die Steigerungen im Korridorverkehr am „deutschen Eck“ (Salzburg-Kufstein) dar, und weist eine Größenordnung von 407-431 Zügen auf. Szenario 3 geht vom BIP-Wachstum und einer verstärkten Partizipation der italienischen Seehäfen aus und führt zu 504-528 Zügen. Aus Sicht des Gutachters werden diese in Zukunft mehr Güter anziehen als bisher, da zum Beispiel mögliche Routen aus Asien um rund 1 Woche kürzer sind, als zu den Nordseehäfen. Szenario 4 kombiniert die Themen BIP-Wachstum, steigende Korridorverkehre über das „deutsche Eck“ und die verstärkte Partizipation der italienischen Häfen und würde zu 534 – 558 Zügen führen. Die roten Balken zeigt den LKW-Zuwachs auf der Schiene mit der Annahme, dass der Brenner aktuell ausgelastet ist, und keine nennenswerten Steigerungen im LKW-Verkehr mehr aufnehmen kann. Die orangen Balken zeigen eine zusätzliche Verlagerung von 10 bzw. 20 % des LKW-Verkehrs durch verkehrspolitische Maßnahmen (zB Trassenpreishalbierung für den Schienengüterverkehr). Die Szenarienstudie wurde von Gutachtern des Bundes erarbeitet, die auch bei der Erstellung des BVWP beteiligt waren. Die Studie zeigt klar, dass selbst bei moderaten

Wachstumsszenarien die Bestandsstrecke, auch mit ETCS-Ausrüstung, künftig keine ausreichenden Kapazitäten bereitstellen kann.

Der Minister hat sich außerdem klar für eine Weiterführung der Planungen ausgesprochen. Der Projektauftrag wurde um die Untersuchung der Bestandsstrecke erweitert. Dies entspricht in Teilen dem „Inntalplan“, den Daniela Ludwig letztes Jahr veröffentlicht hat und umfasst nicht nur die Optimierung der bestehenden Strecke, sondern auch einen möglichen Ausbau durch Ortsumfahrungen oder ein drittes Gleis.

Weiter hat sich der Minister für eine Beschleunigung der Umsetzung der geplanten zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen ausgesprochen. Eine Präsentation zu den Maßnahmen und dem aktuellen Stand ist auf der Projektwebsite veröffentlicht:

https://www.brennernordzulauf.eu/vortraege.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2019-03-13_Laermschutz_Bestandstrecke_Muenchen-Rosenheim-Kiefersfelden.pdf

Die Moderation berichtet, dass das Forum Nord 1 angeregt hat, auch im GPR stille Beobachter aus den anderen 3 GPR-Foren zuzulassen. Die Anzahl ist auf max. 3 Personen begrenzt (1 Vertreter je Forum) und die stillen Zuhörer werden nicht dauerhaft installiert. Die Zuhörer müssen sich vorher bei der Moderation anmelden. Sie fragt die Mitglieder des Forums Süd 2, ob diese Änderung auch für sie in Ordnung wäre.

Alle Mitglieder erklären sich damit einverstanden.

Diskussion

Der Mehrwert der stillen Beobachter ist mir nicht ganz klar. Die Protokolle werden ja veröffentlicht und können von allen gelesen werden.

- Die Anregung kam aus dem EPR, um sicherzustellen, dass es keine Intransparenz gibt.

Einschätzungen der Mitglieder zum Termin mit BVM Scheuer:

Die Szenarienstudie wurde nicht wirklich präsentiert und das war schlecht. Nur den Zettel hochheben reicht nicht. Es hätte dazu eine Erklärung der Zahlen, so wie im Vortrag heute, gebraucht. Die anschließende Diskussion war vernünftig.

Die Präsentation der Zahlen war eher peinlich (reines Vorlesen). Die Szenarienstudie war der Grund, weshalb wir zu diesem Termin gefahren sind und man hätte das für jeden nachvollziehbar erklären müssen. Genau diese Zahlen wurden auch von den BIs immer gefordert und der BVM hätte diese erklären, und nicht einfach nur vorlesen sollen.

Es war gut, dass sich fast alle Bürgermeister zu Wort gemeldet haben. So hat der BVM aus erster Hand gehört, dass es differenzierte Meinungen gibt.

Was bedeutet Grundlast? (auf Folie 6, Anm.)

- Das sind Verkehre die weder Personen-, noch Güterverkehre sind, wie zB ein Bauzug oder Loküberstellungen.

Gelten die Zugsummen wie zB 185 für beide Richtungen und je nach Norden und Süden?

- Dies ist die Summe in beide Richtungen; also zB rund je 92 Züge in eine Richtung.

Warum gibt es je Szenario 2 Balken?

- Die Unterschiede ergeben sich aus der getrennten Darstellung der orangen bzw. hellorangenen Balken, die von 20 bzw. 10 % Verlagerung des verbleibenden Lkw-Verkehrs aufgrund politischer Maßnahmen ausgehen.

Warum erfährt der Personenverkehr keinerlei Steigerungen?

- Der Personenverkehr kann in diesem Zeitraum natürlich steigen, aber das wurde in der Szenarienstudie nicht betrachtet. Diese fokussiert sich ausschließlich auf den Güterverkehr. Potentielle Steigerungen im Personenverkehr müsste man bei den Zugzahlen noch dazuzählen.

Woher nimmt man die Annahme mit den italienischen Seehäfen? Heißt das, dass dann noch mehr Verkehr kommt?

- Die Warenverteilung kann entweder durch die Mittelmeerhäfen oder durch die Nordseehäfen erfolgen. Die Entwicklung geht in Richtung noch größere Schiffe und die Nordseehäfen haben diesbezüglich Einschränkungen, weil man dort zum Teil durch enge Flusspassagen muss. Es ist ein erheblicher Aufwand, diese Engstellen für Containerschiffe freizuhalten. Der Weg zu den Mittelmeerhäfen ist zudem kürzer. Wenn Italien eine leistungsfähige Infrastruktur hat, werden auch die Häfen attraktiver.

Ein Schiff aus China wird eher den Hafen in Piräus wählen und nicht bis Triest weiterfahren.

- Riesencontainerschiffe können fast keine Einzelhäfen mehr anfahren, weil ihre Ladungen zu groß sind. Daher müssen sie mehrere Häfen anfahren, um ihre Ladungen zu löschen. Es gibt auch die Möglichkeit, die Ladungen in den großen Häfen auf mehrere kleinere Schiffe zu verteilen. Es gibt mehrere Annahmen dazu; diese sind in der Studie auch genauer ausgeführt.

Was heißt ETCS-Ausbau und warum steigt dadurch die Kapazität?

- ETCS (European Train Control System) ist ein digitales Zugsicherungssystem. Die Zugsteuerung läuft über sogenannte Balisen, es gibt also zB keine grünen oder roten Signale mehr. Dadurch kann ggf. der Abstand zwischen den Zügen verdichtet werden, wodurch insgesamt mehr Züge pro Tag auf der Strecke fahren können.

Bedeutet die Untersuchung der Bestandsstrecke auch zusätzliche Gleise entlang der BS?

- Das Thema wird vollumfänglich geprüft. Zuerst schaut man sich Optimierungsmöglichkeiten wie beispielsweise ETCS-Aufrüstung, Überholgleise oder Ortsumfahrungen an. Im nächsten Schritt prüft man eine potentielle Dreigleisigkeit. Ergebnisse dazu werden auch im Juli präsentiert.

Bei einer Ertüchtigung der Bestandsstrecke werden die bestehenden Gleise also digitalisiert?

- Genau. Eine ETCS-Aufrüstung ist geplant, um bei Inbetriebnahme des BBT eine durchgehende digitale Zugsicherung sicherzustellen. In Österreich und Italien wurde das bereits realisiert. Inwieweit damit auch eine Blockverdichtung einhergeht, werden die Planungen zeigen.

*Die Erweiterung der Bestandsstrecke um ein potentiell drittes Gleis war nie Thema im Arbeitsgespräch mit BVM Scheuer. Das hören wir heute zum ersten Mal. Diese Vorgehensweise von Frau Ludwig war in keinster Weise mit den Bürgermeister*innen abgesprochen.*

Ich habe das auch so empfunden. Bei dem Termin in Rosenheim wurde kommuniziert, dass es einen neuen Auftrag gibt, durchzurechnen wie man die Bestandsstrecke optimieren kann, und wieviel Kapazität sie noch hat. Ein durchgehendes drittes Gleis wurde nicht angesprochen.

Die Bahn sollte prüfen, ob das wirklich so gemeint war.

Bisher habe ich mit vollster Überzeugung gesagt, dass der Planungsdialog vernünftig ist. Das setzt aber auch voraus, dass alle Forenteilnehmer informiert sind, welche zusätzlichen Aufträge das Ministerium an die Bahn vergibt. Wir haben davon nichts gewusst.

Frau Ludwig hat bei dem Termin immer nur von Lärmschutz an der bestehenden Strecke gesprochen. Über eine Dreigleisigkeit wurde nicht gesprochen. Das wurde also im Nachgang beschlossen.

Der Zusatzauftrag zur Untersuchung der Bestandsstrecke und einem möglichen Ausbau dieser ist für uns erschreckend. Daniela Ludwig war auch nach dem Termin mit BVM Scheuer bei uns in den Gemeinden und hat davon nichts erwähnt.

Die Projektleitung erklärt, dass das BMVI vorab auch nichts von diesem zusätzlichen Auftrag gewusst hat. Jetzt hat die Bahn aber einen klaren Auftrag dazu erhalten und muss das Thema folglich auch aufgreifen. Der Auftrag basiert in Teilen auf dem von Daniela Ludwig verfassten „Inntalplan“. Die Prüfung der Bestandsstrecke erfolgt zeitlich parallel zu den Grobtrassen, sodass im Juli Ergebnisse präsentiert werden können. Es ist verständlich, dass dies keine gute Botschaft für die Gemeinden an der Bestandsstrecke ist.

Die Moderation fasst zusammen, dass diese Information für alle neu ist, und bisher nicht so wahrgenommen wurde.

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

Die Projektleitung erklärt, dass die Anmerkungen zur Stellungnahme jetzt veröffentlicht sind und im Vorfeld der Sitzung an alle Forenmitglieder versandt wurden. Die Anmerkungen sind in 7 Themenbereiche gegliedert. Die Projektleitung erläutert den Mitgliedern ein Gesamtfazit zur Stellungnahme.

Die Projektleitung ergänzt, dass es seit heute eine erneute Antwort von Vieregg-Rössler zu den Anmerkungen der Projektleitung gibt. Diese kann unter folgendem Link eingesehen werden:

<http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2019/03/VR-Stellungnahme-Grobtrassen-Replik-18-03-2019.pdf>

Grundsätzlich sollte sich die Diskussion wieder auf die Kernaufgabe des Forums, die Planungsbegleitung und die Grobtrassen, fokussieren.

Diskussion

Bei den Berechnungszahlen redet man ja immer von der Bestandsstrecke. Diese hat ja 2 Gleise. Wird die Kapazität also auf 2 Gleise gerechnet?

- Die Bestandsstrecke kann aktuell auf ihren 2 Gleisen ca. 260 Züge aufnehmen. Durch eine Optimierung mit ETCS-Ausrüstung kann die Kapazität auf ca. 320 Züge erhöht werden.
- Wenn also mehr als 320 Züge fahren, braucht es jedenfalls eine NBS.
- Die Bemessungsgrundlage für die Grobtrassenplanung von 400 Zügen ist für 4 Gleise, also Bestandsstrecke und Neubaustrecke. Dafür wurde auch ein Betriebsprogramm hinterlegt.

Besteht die Chance, dass im Zuge der Optimierungsmaßnahmen in Deutschland auch das Chemiedreieck irgendwann elektrifiziert angebunden wird?

- Ja, diese Maßnahmen sind geplant. Die Inbetriebnahme wird vrstl. 2030 stattfinden. Die bestehende Strecke München – Mühldorf – Freilassing wird durchgehend zweigleisig und elektrifiziert (ABS 38). Die Strecke Rosenheim – Mühldorf – Wasserburg bleibt im potentiellen Bedarf.

Zu Punkt 5 „Strecke Salzburg – Rosenheim“. Wenn es hier keine NBS geben wird, ist eine Verdichtung geplant?

- Wenn der Verkehr insgesamt steigt, muss man die Entwicklungen auch auf dieser Strecke beobachten. Es gibt aber aktuell keinen Auftrag für eine Verdichtung.

Weitere Punkte

Die Projektleitung berichtet, dass Bayern den Vorsitz in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn übernommen hat und dementsprechende Maßnahmen setzen wird. Eine Studie zur zukünftigen Entwicklung des Personenverkehrs wird ausgearbeitet und über Deutschland, Österreich und Italien harmonisiert. Es wird ein neuer Termin für eine Exkursion zum BBT am 13.09.2019 angeboten. Diesmal wird das Südportal bei Franzensfeste besichtigt. Die Anmeldung wird gleich verlaufen wie bei der letzten Exkursion und ist auf 25 Personen begrenzt. Nachdem beim letzten Termin einige Mitglieder unentschuldigt gefehlt und damit anderen Personen den Platz genommen haben, bittet die Projektleitung darum, sich verlässlich an- bzw. abzumelden.

In letzter Zeit wurden in der öffentlichen Diskussion zum Projekt teilweise unpassende Äußerungen getätigt. Der Vergleich eines Infrastrukturprojektes mit einem Weltkrieg erscheint befremdlich und ist nicht zutreffend. Dies betrifft nicht alle, aber einige Akteure.

Die Projektleitung bittet darauf zu achten, künftig wieder zu einem sachlichen Diskussionsniveau zurückzukehren, so wie das auch in den Foren gehandhabt wird.

Diskussion

Was besagen diese Resolutionen der Gemeinden?

- Sie sind größtenteils konstruktiv kritisch. Kernforderungen sind u.a. der Lärmschutz an der Bestandsstrecke, der Verzicht auf die Verknüpfungsstelle deutsches Inntal und der

Bedarfsnachweis bevor die Planungen weitergehen. Die Resolutionen stammen alle von letztem Herbst, also vor dem Termin mit BVM Scheuer.

Man muss an dieser Stelle anmerken, dass der Widerstand gut organisiert ist.

4. Grobtrassenentwürfe

Siehe Folien 22-25 der beiliegenden Präsentation

Finale Liste der Vorschläge aus der Region

Die Projektleitung berichtet, dass man derzeit intensiv an der Prüfung der Vorschläge aus der Region arbeitet. Die finale Liste mit allen Vorschlägen ist jetzt auf der Projektwebsite veröffentlicht:

https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/grobtrassen/Grobtrassen-Vorschlaege_Region.pdf

Erste Vorprüfungsergebnisse

Die Projektleitung erklärt, dass einige Vorschläge bereits geprüft wurden, und zeigt den Mitgliedern die Prüfungsergebnisse in einer Übersichtstabelle. Einige Vorschläge konnten nicht positiv geprüft werden, da sie z.B. außerhalb des Planungsraumes liegen (zB Vorschlag 13, 14 und 55) oder Planungsanforderungen nicht erfüllt werden können (zB Vorschlag 1 und 3). Ein Vorschlag „Tunnel unter der Autobahn - soweit möglich“, wurde als Grobtrasse aufgenommen. Vorschlag 26, ein Trassenverlauf komplett unter der Autobahn ist aus trassierungstechnischen Gründen und wegen der fehlenden Verknüpfungsmöglichkeit mit der Bestandsstrecke nicht möglich. Die Vorschläge 83 und 85 wurden von IPBN eingebracht, als Alternative zu den aufgrund der Geologie vrstl. nicht möglichen Trassenvarianten „Tunnel Jochstein“ und „Tunnel Kitzwand“.

Das Planungsteam arbeitet derzeit intensiv an der Prüfung der Vorschläge zu Grobtrassen. Die detaillierten Prüfergebnisse (wie auch in der letzten Sitzung vorgestellt) werden für jeden Vorschlag nach und nach auf der Projektwebsite veröffentlicht. Die Forenmitglieder werden von der Moderation informiert, wenn neue Ergebnisse online sind. Wenn es spezifische Fragen zu einzelnen Prüfungsergebnissen gibt, kann dies der Moderation auch vorab mitgeteilt werden. Die Ergebnisse werden dann für die kommende Forensitzung aufbereitet und erklärt.

Diskussion

Geht man bei der Prüfung der Vorschläge davon aus, dass es eine Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal braucht?

- Ja, bei der Prüfung geht man von dieser Annahme aus.

Ist die Autobahn zu kurvig für eine Trassenführung entlang dieser?

- Ja, an einigen Stellen können die Kurvenradien nicht eingehalten werden. Die Autobahn ist flexibler und kann kleinere Radien und größere Steigungen überwinden.

Warum wird der Vorschlag Verbindung der Tunnel (Inn-ostseitig) bei Erl abgelehnt? Worauf begründet sich dies?

- Der Vorschlag zur Verbindung der beiden Tunnel bei Erl wurde nicht aufgenommen, da in diesem Fall die NBS auf der Ostseite des Inns bleibt. Demzufolge ist eine Verknüpfung mit der Bestandsstrecke auf der Westseite des Inns, südlich von Rosenheim nicht möglich. Der Vorschlag zur Verlängerung des Tunnels Erl wurde nicht abgelehnt, nur der Vorschlag zur Verbindung der beiden Tunnel (Nr. 77).

Wenn die NBS mit der Bestandsstrecke verbunden werden muss, dann geht dies ja nur westlich des Inns?

- Die Verknüpfung mit der Bestandsstrecke muss westlich des Inns erfolgen, da die Bestandsstrecke dort verläuft. Ein durchgehender Verlauf auf der Ostseite ist nicht möglich. Bis Erl kann man beispielsweise im Tunnel fahren, und danach auf die Westseite des Inns queren.

In Kiefersfelden werden wir oft auf das Thema Geologie am Hechtsee und die daraus resultierenden Probleme mit den Grobtrassen angesprochen. Kann man das Thema Wasserdruck nochmals genauer erklären?

- Das Thema Wasserdruck und Hydrogeologie am Hechtsee kann gerne in einem Infotermin für die betroffenen Gemeinden erläutert werden. Die Projektleitung wird den Termin mit den Geologen und den jeweiligen Bürgermeistern abstimmen.

Ein Bürgermeister erklärt, dass er zu diesem Termin gerne auch die Gemeinderäte mitnehmen würde, da sie auch immer darauf angesprochen werden. Es werden schlussendlich eh nicht alle Zeit haben.

Die Projektleitung erklärt, dass der Termin eher klein gehalten werden soll, um eine gute Diskussion zu ermöglichen. Wenn notwendig, können auf Anfrage auch gerne einige Gemeinderäte mitkommen. Der Termin wird noch vor Ostern und nach Möglichkeit in einer der Gemeinden stattfinden.

5. Abschluss und Ausblick 2019

Siehe Folie 27 der beiliegenden Präsentation

Das nächste Gemeindeforum Süd 2 findet am 29.05.2019 statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Diskussion

Ein Mitglied äußert die Bitte, bei der nächsten Forenrunde nicht nur auf das technische Optimum der Verknüpfungsstellen, sondern auch auf die Auswirkungen für die Region einzugehen. Es ist wichtig, was für die Region akzeptabel ist.

- Die Projektleitung nimmt diese Bitte auf und wird versuchen das so gut wie möglich darzustellen. Sie betont aber auch, dass es aus ihrer Sicht keinen großen Spielraum bei den Verknüpfungsstellen gibt.

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

Die Mehrheit der Mitglieder betont, dass ein potentielles drittes Gleis an der Bestandsstrecke eine Katastrophe für die Gemeinden ist, und sie bis dato nichts davon gewusst haben. Man ist enttäuscht über diese Vorgehensweise, nur weil es der Weg des geringsten Widerstandes ist, und hätte sich mehr diplomatisches Geschick erwartet. Die Mitglieder hoffen, dass sich die Bürgermeister entsprechend dagegen wehren.

Die Projektleitung erklärt, dass der Unmut verständlich ist. Die Planung zum Ausbau der Bestandsstrecke steht noch ganz am Beginn. Die Planungen laufen zeitlich parallel zur NBS und die Ergebnisse werden gemeinsam im Juli präsentiert. Die Entscheidung, ob dieses Thema schlussendlich umgesetzt wird, liegt beim Ministerium. Sie bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion.

Zusammengestellt am 26.03.2018

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 2 vom 20.03.2018
- Anwesenheitsliste

15. GEMEINDEFORUM SÜD 2

20. MÄRZ 2019, KUFSTEIN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
 - Besuch BVM Scheuer
 - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Gemeindeforum

Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
 - Besuch BVM Scheuer
 - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Gemeindeforum

Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ **Aktuelle Informationen**
 - **Besuch BVM Scheuer**
 - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

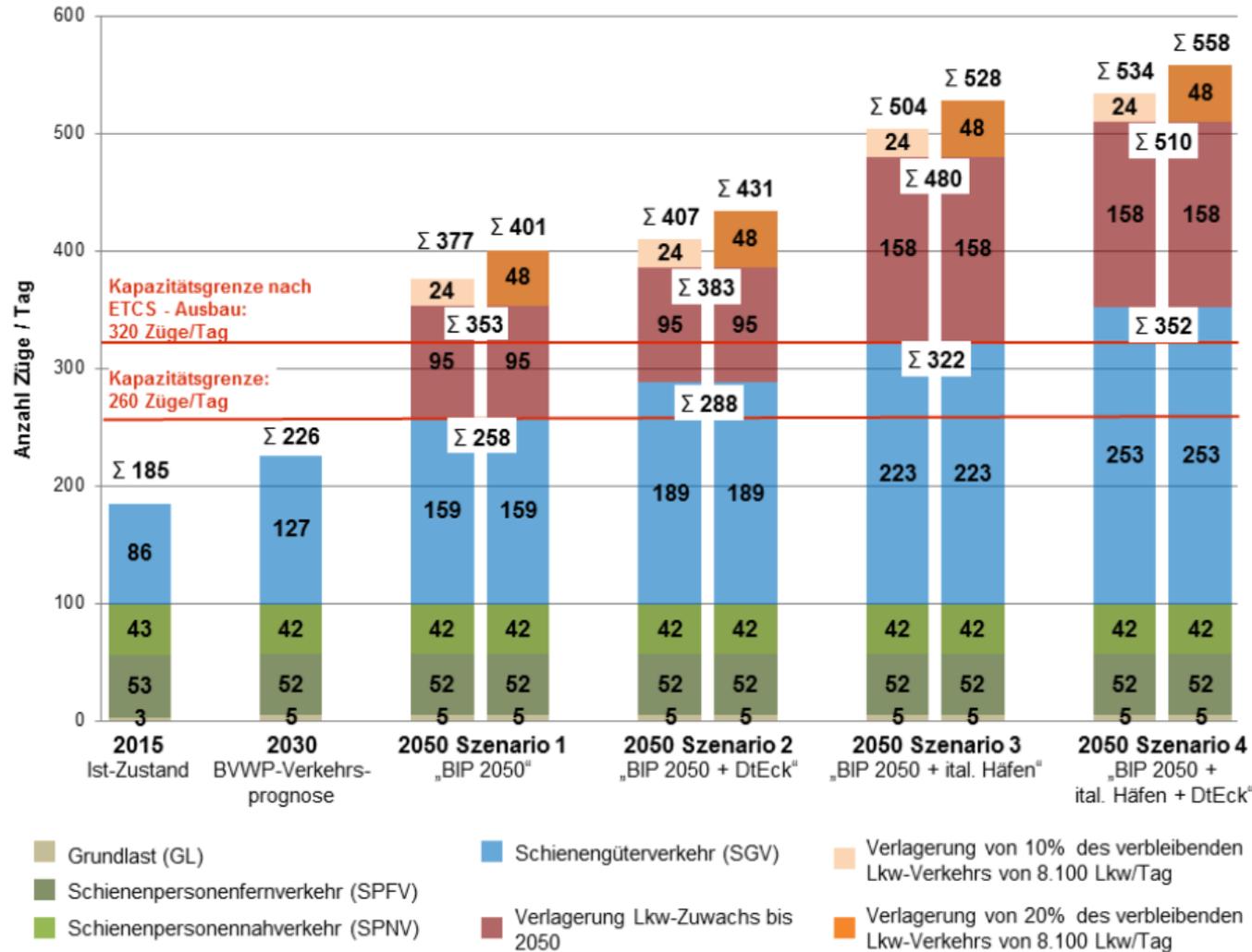
Aktuelle Informationen

Besuch BVM Andreas Scheuer – Szenarienstudie

- ❖ Im März 2017 hat Alexander Dobrindt eine Szenarienstudie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit einem Zeithorizont bis 2050 für den deutschen Anteil des Brenner-Nordzulaufs in Aussicht gestellt.
- Die Studie zu Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 auf dem Brennerkorridor mit dem **Fokus auf den Schienengüterverkehr** wurde vom BVM Andreas Scheuer im Januar 2019 vorgestellt.
- ❖ Die Szenarienstudie baut auf der Verkehrsprognose 2030 auf. Sie untersucht vier Szenarien der möglichen Verkehrsentwicklung im Schienengüterverkehr bis 2050.
- ❖ Daraus wird jeweils die sich ableitende Zahl von Zügen im Streckenabschnitt Rosenheim – Kufstein bestimmt. Nicht eingerechnet ist dabei ein möglicher Anstieg von Personenzügen.

Aktuelle Informationen

Besuch BVM Andreas Scheuer – Szenarienstudie



Kapazität und Gesamtzugverkehr in Zügen pro Tag auf der Strecke Rosenheim – Kufstein.

Quelle: BMVI, Endbericht Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit **Fokus auf den Schienengüterverkehr**

Aktuelle Informationen

Besuch BVM Andreas Scheuer – Ergebnisse

Ergebnisse des Gesprächs von BVM Andreas Scheuer am 21.1.2019 mit den BM, OBM Bauer, Vertretern BI & Landrat:

- ❖ Grundsätzliche Feststellung: Die Aufgabenstellung für die Planungen der DB Netz AG ist und bleibt durch das BMVI festgelegt. Die Planungen werden weitergeführt.
- ❖ Es werden Modifikationen am Dialog der DB Netz AG im EPR vorgenommen.
- ❖ Bis Juli 2019 wird die Zahl der Grobtrassen auf ca. 5 reduziert.
- ❖ Der Planungsauftrag der DB wird um die Bestandsstrecke erweitert.
- ❖ Die Umsetzung der „Machbarkeitsstudie zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung“ an der Bestandsstrecke wird beschleunigt.
- ❖ Die technische und verkehrliche Notwendigkeit der Verknüpfungsstellen wird durch die Projektleitung der Bahnen dargelegt. *Anmerkung: Dies ist für Mai 2019 geplant.*

Aktuelle Informationen

Besuch BVM Scheuer/ Brief MdB Daniela Ludwig – Modifikationen Dialog EPR

- ❖ Aufgrund von Forderungen von Vertretern der Bürgerinitiativen im EPR sowie der Gemeinde Stephanskirchen an MdB Daniela Ludwig wurden im EPR Veränderungen am Dialog der DB Netz AG vorgeschlagen:
 - Das Ergebnisprotokoll wird zukünftig live geführt und in der Sitzung verabschiedet.
 - Jedes EPR-Gemeindeforum kann zwei stille Beobachter in das andere EPR-Gemeindeforum senden.
 - Die Moderation der IFOK GmbH distanziert sich von der Aussage des Kommunikationswissenschaftlers Prof. Brettschneider in einem Interview, das Projekt Brenner-Nordzulauf in Deutschland sei ein Beispiel für „NIMBY“

- ❖ Zudem wurde aufgrund der Forderungen ein zusätzlicher Vertreter der Bürgerinitiativen in das Regionalforum eingeladen.

Gemeindeforum

Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ **Aktuelle Informationen**
 - Besuch BVM Scheuer
 - **Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH**
 - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Aktuelle Informationen

Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

1 Zugzahlen, Bemessungsfall und Prognosen Schienenverkehr

- ❖ **Konstantes Wachstum** der Zugzahlen auf der Brennerachse in den vergangenen Jahren (Wachstumsrate GV seit 2014 ca. 3% pro Jahr)
- ❖ Mit der **Eröffnung des BBT 2027** ist von verstärktem Wachstum auszugehen
- ❖ Laut Szenarienstudie 2050 des BMVI werden sowohl die Kapazität als auch die wirtschaftlich nutzbare Streckenauslastung der Bestandsstrecke 2050 weit überschritten sein

-> Um während des gesamten Planungsprozesses **einheitliche Vorgaben** für die benötigte Dimensionierung des Systems aus Neubau- und Bestandsstrecke zu erhalten, wurde ein **Bemessungs- bzw. Auslegungsfall** definiert. Dieser ist keine Prognose, sondern soll langfristig die Verfügbarkeit ausreichender Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung sicherstellen.

Aktuelle Informationen

Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

2 Verkehrsentwicklung über den Alpenbogen

- ❖ Die **Veränderung der Verkehrsnachfrage** ist abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung der Anrainerstaaten des Alpenbogens
- ❖ Die **Wahl des Verkehrsmittels und der Route** hängt von vielfältigen Faktoren ab und wird durch Entscheidungen der Regierungen und der Marktteilnehmer beeinflusst.
- ❖ Unter Verwendung aktuellerer Unterlagen (z.B. Verkehrswachstum über den Brenner nach 2015) und differenzierterer Schlussfolgerungen (z.B. künftiges Verkehrswachstum) ergeben sich im Vergleich zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH deutlich abweichende Zukunftsperspektiven.
- ❖ Die Annahme, dass es zu keinem weiteren Verkehrswachstum kommen wird ist nicht nachvollziehbar (siehe auch Szenarienstudie 2050)
- ❖ Die NBS muss eine **Verkehrsabwicklung über mehrere Generationen** sicherstellen. Die heute noch verfügbare Restkapazität von 40 wirtschaftlich sinnvollen Trassen zwischen München und Verona (20 je Richtung) ist langfristig nicht ausreichend.

Aktuelle Informationen

Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

3 Verlagerungspotential Straße - Schiene

- ❖ Eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ist die erklärte **politische Zielsetzung** des Landes Bayern, Deutschlands, Österreichs und der EU. Hierfür schaffen Bund und Land verschiedene Programme zur Förderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene.
- ❖ Die **Wirtschaftlichkeit** des Schienengüterverkehrs ist bereits heute auf längeren Distanzen gegeben und wird sich u.a. durch die Digitalisierung und die Eröffnung des BBT noch deutlich steigern.
- ❖ Auch die Szenarienstudie 2050 des Bundes zeigt eine zu erwartende **steigende Nachfrage** von Transportleistungen (je nach Szenario Zugaufkommen von 159 bis 253 Güterzügen). Weitere Zuwächse durch Verlagerung von der Brenner-Autobahn werden auf 115 bis 195 Züge/Tag taxiert.

Aktuelle Informationen

Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

4 Schienenausbaumaßnahmen incl. Knoten München; Fokus Güterverkehr

- ❖ Für den südostbayerischen Raum inklusive des Knotens München und die entsprechenden zuführenden Strecken nach München wird ein **durchgängiges und schlüssiges Ausbaukonzept** verfolgt.
- ❖ Die entsprechenden **Ausbaumaßnahmen finden sich im BVWP 2030**. Sie bauen aufeinander auf und führen in ihrer Netzwirkung zu einem leistungsfähigen Schienennetz für den Güterverkehr im südostbayerischen Raum.
- ❖ Das Zentrum wird dabei **München** als zentraler Wirtschaftsstandort und als zentraler Zugbildungsort für die Brennerverkehre bleiben.
- ❖ Im Zuge der BVWP-Bewertungen wurde auch die Führung von **Güterzügen von Rosenheim über Wasserburg nach Mühldorf** und dann weiter auf den Ostkorridor untersucht. Dieser Laufweg ist derzeit **nicht wirtschaftlich** und wurde entsprechend im BVWP im potenziellen Bedarf belassen.

Aktuelle Informationen

Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

5 Korridorstrecke Wörgl – Kufstein – Salzburg

- ❖ Entgegen den Darstellungen der Vieregg-Rössler GmbH ist keine Neubaustrecke Rosenheim – Salzburg in Planung.
- ❖ Eine Neubaustrecke Salzburg – Wörgl wird nicht verfolgt.
- ❖ Die „österreichische“ Verbindung Salzburg – Wörgl liegt **außerhalb des TEN-T Kernnetzes** und auch sonst abseits der großen transeuropäischen Verkehrsströme. Demzufolge wäre mit dieser Streckenführung ein entsprechender europäischer Mehrwert nicht zu erzielen.
- ❖ Beide Strecken wären nicht zu den von der Vieregg-Rössler GmbH unterstellten Anforderungen, geschweige denn zu den in der „kritischen Stellungnahme“ angenommenen Kosten umsetzbar. Ein **volkswirtschaftlich vertretbares Nutzen-Kosten-Verhältnis ist damit keinesfalls ableitbar.**

Aktuelle Informationen

Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

6 Bewertungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland & Österreich

- ❖ Die Ausführungen der Vieregg-Rössler GmbH zu **Nutzen-Kosten-Analysen in Deutschland und Österreich** erscheinen oberflächlich und sind in ihrer Argumentation inkonsistent.
 - Sowohl in Deutschland als auch in Österreich wird eine Nutzen-Kosten-Analyse zur Bewertung von Schieneninfrastrukturprojekten herangezogen. Die Aussage (vgl. Vieregg-Rössler 2018, S. 25), dass in Österreich ein anderes Bewertungsverfahren zur Anwendung komme ist nicht richtig.
 - Diese falsche Grundannahme hat zur Konsequenz, dass sämtliche Darstellungen der Thematik in der Stellungnahme inkorrekt und wertend sind.

- ❖ Es mangelt der „kritischen Stellungnahme“ an einer fundierten, evidenzbasierten Auseinandersetzung mit den angewandten Verfahren und Methoden. Dadurch kommt es durchgehend zu **methodischen Vermischungen von Bewertungsverfahren und Bewertungsmethoden**.

Aktuelle Informationen

Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

7 Streckenabschnitt Grafing - München

- ❖ Bei der in der „kritischen Stellungnahme“ angeführte wirtschaftlichen Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 der Neubaustrecke München-Trudering – Grafing – Rosenheim handelt es sich um die **Bedarfsplanüberprüfung 2010**. Der Ausbau München – Mühldorf – Salzburg des vordringlichen Bedarfs wurde bereits im Bezugsfall für den Ausbau München – Rosenheim – Kiefersfelden unterstellt.
- ❖ Bei der **erneuten Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030** wurde nicht wegen möglicher Fehler in der Bewertung 2010, sondern anhand der Verkehrsprognose 2030 und der daraus resultierenden Engpässe der Ausbaubedarf nach verkehrlichen Aspekten und der volkswirtschaftlichen Vertretbarkeit der Ausbauumfang optimiert. Aufgrund der sich ergebenden Engpasssituation im Bezugsfall ergab sich statt eines kompletten Neubaus im Abschnitt München-Trudering – Grafing die Notwendigkeit eines Ausbaus mittels einer Blockverdichtung.

Aktuelle Informationen

Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

8 Bewertung der kritischen Stellungnahme (Gesamtfazit)

- ❖ Es ist kein Ende des Verkehrswachstums auf der Brennerachse zu erkennen.
- ❖ Die der Studie zugrundeliegende Annahme, die **Verkehrsprognosen** seien falsch, wird in der Studie nicht sachlich begründet und es wird kein Gegenbeweis angeführt.
- ❖ Die Bestandskapazitäten reichen selbst bei moderaten Szenarien künftig nicht aus.
- ❖ **Großräumige Alternativen** wurden in der Vergangenheit bereits geprüft.
- ❖ Die vorgeschlagenen Lösungen für die **innerösterreichische Verbindung** Salzburg – Wörgl wurden bereits untersucht und aus fachlichen Gründen nicht weiterverfolgt.
- ❖ Im südostbayerischen Raum und im Knoten München gibt es **mehrere Ausbauprojekte**, durch die künftig notwendige Kapazitäten sichergestellt werden.
- ❖ Die Ausführungen zu **Nutzen-Kosten-Analysen in Deutschland und Österreich** erscheinen oberflächlich und sind in ihrer Argumentation inkonsistent.

→ Die „kritische Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH scheint nur sehr bedingt geeignet, einen konstruktiven Beitrag zum planungsbegleitenden Dialog und zur Lösung der Verkehrsproblematik auf der Brennerachse zu liefern.

Gemeindeforum

Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ **Aktuelle Informationen**
 - Besuch BVM Scheuer
 - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
 - **Weitere Punkte**
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Aktuelle Informationen

Weitere Punkte

- ❖ Resolutionen der Gemeinden Nussdorf, Flintsbach, Brannenburg und Raubling zum Brenner-Nordzulauf
- ❖ Bayern erhält den Vorsitz für 2019 und 2020 in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB).
- ❖ Exkursion BBT - Zusatztermin

Aktuelle Informationen

Rückkehr zu sachlichem Diskussionsniveau

„Größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg“

OVB Online, 22.01.2019

Mit einer Neubaustrecke komme die „größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg auf den Landkreis“ zu, zeigte sich Riedrich als Sprecher der Veranstalter überzeugt. Und nannte die bisherige Bürgerbeteiligung eine „Bürgerverarschung“ – angesichts von Sitzungen der Gemeindeforen, die nicht Wort für Wort protokolliert würden, von nicht eingehaltenen Versprechen, die der Vorgänger von Scheuer, Alexander Dobrindt, 2017 gemacht habe, von „Lügen und Manipulationen“ sowie einer Projektleitung bei der Bahn, „die überheblich und arrogant“ nur bereit sei, über das Wie, nicht aber über das Warum der Neubaustrecke zu sprechen. Das

„Bodenlose Ignoranz“

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019

Galgen bei der Demonstration am 21.01.2019

Wasen nicht verbrennen
1. Dezember 2018 · 🌐

Wer ist auch der Meinung?



👍 😊 4

Facebook | Bürgerinitiative „Wasen nicht verbrennen“ Stephanskirchen – Thomas

„Onkel Scheuers Märchenstunde“

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019



Gemeindeforum

Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
 - Besuch BVM Scheuer
 - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere Punkte
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
 - **Finale Liste der Vorschläge aus der Region**
 - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Gemeindeforum

Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
 - Besuch BVM Scheuer
 - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere Punkte
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - **Erste Vorprüfungsergebnisse**
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Nr.	GROBTRASSEN-VORSCHLAG		Mehrfach- nennung	EMPFEHLUNG ins Auswahlverfahren aufnehmen: ja/nein
	Kurzfassung	Beschreibung		
1		Trasse im Tunnel (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja	nein
3		Untertunnelung des gesamten Inntals (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja	nein
13		Tunnel unter Karwendelgebirge		nein
14		Tunnel von Innsbruck nach Garmisch		nein
17		Untertunnelung Morsbach		ja
24		Trassenführung aufgeständert über dem Inn		nein
26		Trasse unter der Autobahn (A93)		nein
53	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; engere Bündelung mit BAB	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn	ja	ja

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Nr.	GROBTRASSEN-VORSCHLAG		Mehrfach- nennung	EMPFEHLUNG ins Auswahlverfahren aufnehmen: ja/nein
	Kurzfassung	Beschreibung		
55	Trasse Freilassing-Burghausen	Trassenführung bereits vor Kufstein in die Berge. Erst gegen Reichenhall oberirdischer Verlauf mit einem Anschluss an Freilassing. Weiter führt die Strecke über das Chemiedreieck an Burghausen vorbei und könnte anschließend Richtung Mühldorf auf die Bestandsstrecke, welche ertüchtigt werden müsste, nach München führen. Möglich wäre dabei auch eine Route unterhalb von Altötting vorbei an Burgkirchen. Alternative zur Bestandsstrecke zwischen München und Mühldorf: neue Trasse südlicher um möglichst viel bewohntes Gebiet zu vermeiden		nein
77		Verlängerung Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, im Tunnel bleiben und verbinden mit Varianten Tunnel Steinkirchen / Sattelberg		nein

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Nr.	GROBTRASSEN-VORSCHLAG		Mehrfach- nennung	EMPFEHLUNG ins Auswahlverfahren aufnehmen: ja/nein
	Kurzfassung	Beschreibung		
83	Alternative Variante Tunnel Jochstein	Alternative Variante Tunnel Jochstein: Da für die Trassenführung der Variante Tunnel Jochstein westlich des Hechtsees wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf den Bergwasserhaushalt ein hohes Genehmigungsrisiko besteht, soll eine alternative Trassenführung östlich des Hechtsees untersucht werden. D.h.: Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Jochstein im Norden		ja
84		Tunnel unter der A93, soweit wie möglich		ja
85	Alternative Variante Tunnel Kitzwand	Alternative Variante Tunnel Kitzwand: Da für die Trassenführung der Variante Tunnel Kitzwand westlich des Hechtsees wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf den Bergwasserhaushalt ein hohes Genehmigungsrisiko besteht, soll eine alternative Trassenführung östlich des Hechtsees untersucht werden. D.h.: Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Kitzwand im Norden		ja

Gemeindeforum

Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
 - Besuch BVM Scheuer
 - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
 - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
 - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ **Abschluss und Ausblick 2019**

Ausblick und Abschluss

Nächste Termine

- ❖ Nächster geplanter Forentermin: **29. Mai 2019**
 - Erläuterung Methodik Abschichtung Grobtrassen
 - Erläuterung Notwendigkeit Verknüpfungsstellen
- ❖ Weitere Forentermine für 2019: **10. Juli 2019**
 - Vorstellung reduzierte Grobtrassen
 - Informationsveranstaltungen in den Gemeinden
 - Terminplanung Herbst (vrstl. 2 weitere Forenrunden; Diskussion Grobtrassen)
- ❖ Präsentation wird auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM