

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

### PROTOKOLL

---

Thema: **12. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1**

---

Datum und Uhrzeit: 26.09.2018, 18:30–20:30 Uhr

---

Ort: Bürgersaal, Gemeinde Kufstein

---

TeilnehmerInnen  
(ohne Titel)

Andreas Ehrenstrasser (Langkampfen)  
Georg Juffinger (Langkampfen)  
Georg Anker (Langkampfen)  
Günter Dunkl (Langkampfen)  
Erwin Bernhard (Langkampfen)  
Josef Ritzer (Ebbs)  
Martin Krumschnabel (Kufstein)  
Walter Thaler (Kufstein)  
Josef Wagner (Kufstein)  
Tanja Votteler (Kufstein)  
Alexander Buchner (IPBN)  
Wieland Steigner (IPBN)  
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)  
Bernd Reiter (DB Netz AG)  
Peter Hofer (ÖBB Infra)  
Martin Gradnitzer (ÖBB Infra)  
Sabine Volgger (wikopreventk)  
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

---

#### Agenda:

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



## 1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zur 12. Sitzung des Gemeindeforums nach der Sommerpause und bedankt sich bei der Stadtgemeinde Kufstein für die Gastfreundschaft. Die Moderation stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor: Nach einem kurzen Überblick über die aktuellen Aktivitäten im Projekt wird eine zusammenfassende Auswertung der Infoveranstaltungen präsentiert. Anschließend stellt das Planungsteam allgemeine Richtwerte und Trassierungsparameter für die Grobtrassen sowie einen Überblick über die bisher eingegangenen Trassenvorschläge vor. Zum Abschluss gibt es einen Ausblick zur weiteren Zusammenarbeit und den nächsten Terminen.

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

Die Moderation stellt Tanja Votteler aus Kufstein als neues Mitglied im Gemeindeforum vor. Sie vertritt die Bürgerinitiative „Keine Trasse ohne Tunnel“. Georg Juffinger wird künftig als Vertreter der Gemeinde Langkampfen Hermann Palla nachfolgen.

## 2. Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung

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

## 3. Aktuelles aus dem Projekt

*Siehe Folien 4-11 der beiliegenden Präsentation*

Manuel Gotthalseder berichtet, was sich seit der letzten Sitzung im Juli getan hat. Beim Bahnausbau des Knoten München ist es wichtig, die Belange des BNZ zu berücksichtigen und daher war die Projektleitung beim Termin mit Frau Staatsministerin Aigner dabei. Am 24.09. gab es einen Pressetermin mit Informationen zur Bohrung am Hocheck, welche seit einer Woche läuft. Dort sind auch Schautafeln ausgestellt, die das Prozedere erklären. Ergänzend zu den Folien gibt es noch zwei aktuelle Ereignisse. Die Projektleitung möchte darüber informieren, dass die Bundestagsabgeordnete Daniela Ludwig sich mit einem offenen Brief an Bundesminister Scheuer gewandt hat, in dem sie einen „Inntalplan“ bzgl. des BNZ vorstellt. Die Vieregg-Rössler GmbH hat im Auftrag der Inntal Gemeinschaft e.V. (Interessensgemeinschaft, welche im Regionalforum und im Gemeindeforum Nord 1 vertreten ist) eine Stellungnahme zum BNZ abgegeben. Das Dokument kann hier eingesehen werden: <http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2018/09/VR-Brennerzulauf-Stellungnahme-Grobtrassen.pdf>. Diese wird derzeit seitens der Bahnen bearbeitet und geprüft. Sobald die Prüfung abgeschlossen ist, wird es eine Reaktion darauf geben. Die Stellungnahme greift allerdings viele Themen und Aspekte auf und diese betreffen teilweise auch den Bund und

die Ministerien beider Länder. Daher bittet die Bahn um Verständnis, dass die Bearbeitung eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen wird.

## Diskussion

*Laut dem Rahmenplan zwischen den ÖBB und dem BMVIT sind die ÖBB verpflichtet, jährlich angepasste Prognosezahlen sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse zur Verfügung zu stellen. Wo gibt es diese Zahlen? Wir haben das gesucht und dazu nichts gefunden. Damit könnten auch falsche Zahlen widerlegt werden und das wäre essentiell für das Projekt.*

- Der Rahmenplan ist das Werkzeug für den Schieneninfrastrukturplan. Für das Trassenauswahlverfahren gilt die Zeile BR 7000. Dazu gibt es einen klaren Projektauftrag und dazu sind die Mittel bereitgestellt. Die angesprochenen Zahlen sind nur für die Investitionsgenehmigung notwendig und wurden dafür auch geliefert. Es ist nicht bekannt, dass diese jährlich erneuert werden müssen.
- Für die weiteren Projektschritte gibt es noch keine Investitionsgenehmigung. Diese hängen auch vom Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens ab.

*Von wann genau sind dann die Zahlen? Der Rahmenplan deckt ja einen Zeitraum von 2017 bis 2022.*

- Die Genehmigung für das Trassenauswahlverfahren wurde 2014 erteilt und das ist auch der Stand der Zahlen. Die Basiskosten werden einmal aufgestellt und dann je Rahmenplan dem zeitlichen Stand entsprechend angepasst.
- Im BVWP gibt es derzeit Prognosen bis 2030 und in Österreich bis 2025, die aufgrund der Wirtschaftskrise erst verzögert erwartet werden. Für den Zeithorizont der Baugenehmigung gibt es derzeit also noch keine konkreten Zahlen. Die Prognosen werden aber laufend aktualisiert.

Die Projektleitung ergänzt, dass es aus den Nord-Foren eine Anfrage zu Zugzahlen in Rosenheim gab. Im Durchschnitt fahren täglich in beide Richtungen 194 Züge von Rosenheim nach Kiefersfelden und 191 von Rosenheim nach Salzburg (Stand 2017).

*Warum nutzt man aktuell nicht die noch vorhandenen Kapazitäten auf der Bestandsstrecke, um die Bevölkerung vom Verkehr zu entlasten? Das muss doch auch der politische Wille sein.*

- Es gibt Pläne, die Bestandsstrecke in Deutschland TEN-fähig zu machen und somit an das Standardsystem der Brennerachse anzupassen. Die Bahn lädt grundsätzlich alle Spediteure ein, die Bahn als Transportmittel zu nutzen, kann das aber natürlich nicht vorschreiben.
- Wenn die Politik Anreize für eine Verlagerung schafft, hilft das dem Schienengüterverkehr natürlich. Erste Schritte in diese Richtung gibt es bereits: Es wurden in Deutschland eine Trassenpreishalbung sowie eine Förderung des Schienengüterverkehrs beschlossen.

*Wird es bis zur nächsten Sitzung bereits eine Antwort auf die Stellungnahme geben? Dort werden einige Zahlen und Fakten genannt. Wenn diese falsch sind, müssen sie sobald wie möglich widerlegt*

*werden. Auf einer Seite gibt es ja offensichtlich ein Berechnungsproblem. Wir sind für eine Verlagerung auf die Schiene aber nicht um jeden Preis.*

- Die Bahnen werden versuchen, sobald wie möglich darauf zu reagieren. Das muss aber seriös und fundiert mit belastbaren Zahlen erfolgen und nimmt daher gewisse Zeit in Anspruch.
- Vieregg-Rössler ist ein Beratungsunternehmen und kein Ingenieurbüro. Es handelt sich hier um eine Stellungnahme und kein Gutachten.
- Zu den IST-Zahlen sollte man schon im Oktober etwas sagen können. Die Prognosen liegen beim Bund, darauf hat die Projektleitung keinen Einfluss. Man wird aber nachfragen, und deutlich machen, dass diese Prognosen zeitnah wichtig sind.

*Wenn die Zahlen aus der Stellungnahme stimmen, muss das die Planungen doch beschäftigen bzw. verändern. Wird das Projekt gestoppt, wenn es keine neuen Zahlen zum Bedarf gibt?*

- Die Bahnen haben nach wie vor den klaren Auftrag eine NBS zu planen und daran ändert diese Stellungnahme nichts.
- Die nächste Überprüfung des BVWP erfolgt in 3-4 Jahren. Die letzte Überprüfung hat im Herbst 2016 stattgefunden.

*Im bayerischen Inntal ist der Unmut groß, nicht nur wegen der Wahlen. Die Leute fordern nach wie vor belastbare Zahlen zum Bedarf.*

- Das Thema ist nicht neu und daher hat BVM Dobrindt die Szenarienstudie 2050+ in Auftrag gegeben, da die Zahlen im aktuellen BVWP nur bis 2030 gehen. Es ist sowohl im Interesse der Bahnen als auch der Bevölkerung, dass die Ergebnisse zeitnah da sind. Das liegt jedoch in der Verantwortung des Ministeriums.
- Daniela Ludwig hat in der letzten Sitzung des regionalen Projektbeirates die Auskunft gegeben, dass im Herbst erste Ergebnisse da sein sollten.

*Die deutsche Politik hängt derzeit ja quasi am seidenen Faden. Wenn sich an der Besetzung im Verkehrsministerium wieder etwas ändert, kann es sein, dass auch der BVWP und somit der Planungsauftrag geändert wird?*

- Der BVWP hat eine Laufzeit von 15 Jahren mit 5-jährigen Überprüfungen. In dieser Zeitspanne kann es durchaus mehrere unterschiedliche Regierungen geben.
- Er basiert auf umfangreichen Gutachten, an denen Experten mehrere Jahre gearbeitet haben und wird mehrfach geprüft. Dieser Standard ist auch im internationalen Vergleich sehr hoch. Der BVWP kann daher nicht so leicht von einzelnen Ministern oder neuen Regierungen umgeworfen werden.
- Der BNZ ist mit vordringlichem Bedarf im BVWP hinterlegt und das ist die höchste Prioritätsstufe.

*Es ist verständlich, dass es in den Foren um das „WIE“ geht. Es wäre aber hilfreich, wenn wir Zahlen zum Bedarf haben. Wenn wir dieses Gutachten hier bekommen, sollte das auch widerlegt werden. Wir müssen das hier im Forum schon auch diskutieren.*

*Man muss auch festhalten, dass die Gemeinden an der Bestandsstrecke schon extrem belastet sind, und nur eine NBS die Bestandsstrecke und somit die Anwohner entlastet. Eine Ertüchtigung ist nicht die Lösung.*

*Grundsätzlich haben wir hier einen Konsens, dass eine Verlagerung auf die Schiene notwendig ist. Das muss auch die Politik unterstützen. In Bayern gibt es derzeit Unruhen aufgrund der Wahlen aber das beruhigt sich hoffentlich bald wieder. Verkehrsentwicklungen für die Zukunft sind immer Prognosen und keine fixen Zahlen.*

Die Moderation fasst zusammen, dass im Forum ein legitimes Interesse besteht, dass die Bahnen auf die Stellungnahme Vieregg-Rössler baldmöglichst reagieren und die Zahlen gegebenenfalls widerlegen. Grundsätzlich ist der Auftrag der Foren aber über das „Wie“ zu diskutieren und nicht über den Bedarf. Trotzdem wäre es hilfreich, wenn es dazu bald klare Aussagen gibt.

### **Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen**

Die Moderation erklärt, dass jetzt alle Infoveranstaltungen abgeschlossen sind. Heute wird eine zusammenfassende Auswertung für die anwesenden Gemeinden präsentiert. Die Präsentation mit allen Auswertungen ist auf der Projektwebsite veröffentlicht: [https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/2018-09-24-Auswertung\\_Feedbacks\\_Infoveranstaltungen.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/2018-09-24-Auswertung_Feedbacks_Infoveranstaltungen.pdf)

Zusätzlich wird es eine Liste geben, in der alle Feedbackkärtchen einzeln erfasst sind. Derzeit werden die Kärtchen noch zur besseren Lesbarkeit abgetippt. Die Liste wird dann ebenfalls auf der Projektwebsite veröffentlicht. Insgesamt besuchten 3468 Personen die Veranstaltungen und 319 davon haben sich zum Newsletter angemeldet. Unter den 968 Feedbackkärtchen waren auch 156 mit Trassenvorschlägen. Die Themenclouds zeigen die am häufigsten genannten Begriffe. Feedbackkärtchen mit offenen Fragen werden beantwortet, sofern eine Kontaktadresse angegeben wurde. In Kufstein wurden die Themen Tunnel und Morsbach am häufigsten diskutiert. Die Rückmeldungen zur Veranstaltung waren durchwegs positiv und die eingebrachten Trassenvorschläge ausschließlich unterirdisch.

## **4. Diskussion Grobtrassen-Entwürfe**

*Siehe Folien 12-40 der beiliegenden Präsentation*

Die Moderation fragt die TeilnehmerInnen ob es von Ihrer Seite noch Trassenvorschläge gibt. *Einige Mitglieder bringen nochmals formal den Vorschlag ein, dass Morsbach vollständig untertunnelt wird. Wenn das aus irgendeinem Grund (z.B. Geologie) nicht möglich ist, dann muss eine andere Tunnelvariante gefunden werden.*

*In Langkampfen soll die Trasse nach der Verknüpfungsstelle sobald wie möglich unter die Erde gehen. Auch dieser Vorschlag soll aufgenommen werden.*

*Wenn ein Tunnel in Morsbach nicht möglich ist, muss eine andere Möglichkeit der Untertunnelung gefunden werden. Beispielsweise südlich von Kufstein oder unter dem Inn durch. Solange wir nicht*

*definitiv wissen, dass ein Tunnel in Morsbach möglich ist, müssen wir alle möglichen Alternativen offen halten. Von Langkampfen ausgehend in Richtung Osten nach Morsbach muss jedenfalls alles untertunnelt werden.*

- Nach derzeitigem Kenntnisstand ist ein Tunnel in Morsbach möglich. Es wurden aber in der Planung der ersten Grobtrassenentwürfe für den gesamten Planungsraum einheitliche Standards angewandt (Tunnel nur bei geschlossenen Siedlungsgebieten oder topografischer Notwendigkeit). Das heißt aber nicht, dass ein Tunnel überall anders nicht möglich ist.
- Der Vorschlag, Morsbach zu untertunneln und, wenn das nicht möglich ist, einen alternativen Tunnel zu suchen, ist aufgenommen.
- Vorschläge müssen trassierungstechnisch nicht ausgereift sein. Das Planungsteam versucht die Grundidee zu erfassen und diese technisch umzusetzen.

*Der Tunnel in Morsbach sollte in bergmännischer Bauweise und nicht offen realisiert werden.*

- In einem ersten Schritt muss feststehen, wo die Trasse untertunnelt wird bzw. werden kann. Die Bauweise ist dann Gegenstand der vertiefenden Planung und nicht der Grobtrassen. Wenn man soweit ist, wird man auch über die Bauweise diskutieren.

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

Alexander Buchner vom Planungsteam IPBN erklärt den TeilnehmerInnen die Vorgaben und Parameter, welche für diese Neubaustrecke angewendet werden. Zusätzlich sind für die heutige Sitzung ausgewählte Beispiele von Höhen- und Breitenprofilen vorbereitet, da es in den letzten Forensitzungen Fragen dazu gab. Alle Querschnitte sind exemplarisch aus geltenden Bahnvorschriften bzw. davon abgeleitet. Sie stellen nur den unmittelbaren Gleisbereich dar-. Für die Ausbreitung des Bahndamms gibt es kein Fixmaß, diese hängt von mehreren Faktoren ab (Entwässerungsanlagen, Lärmschutzwand etc). Der Gleisachsabstand wird von der Mitte des einen Gleises bis zur Mitte des anderen Gleises gemessen. Folie 14 und 17 zeigen den grundsätzlichen Aufbau der Abstände: Es gibt einen Gefahrenbereich mit anschließendem Sicherheitsraum, in dem sich beispielsweise Gleisarbeiter aufhalten können. Danach können beispielsweise Lärmschutzwände errichtet werden. Bei 160 km/h maximaler Geschwindigkeit ist der Gefahrenbereich (Sicherheitsabstand) geringer als bei 230 km/h. Der viergleisige Abschnitt (Folie 16) könnte beispielsweise in einer Verknüpfungsstelle sein. Die lichte Höhe auf Folie 18 beträgt ca 6,70 Meter zwischen Schienenoberkante und Brückenunterkante. Die Gesamthöhe hängt zusätzlich u.a. vom statischen Aufbau der Straßenbrücke und dem Fahrbahnaufbau ab. Die Darstellung auf Folie 20 könnte beispielsweise eine Querung der NBS über die Bestandsstrecke darstellen. Exemplarisch wird hier auch eine Lärmschutzwand auf der Brücke gezeigt (links ca 5 Meter Höhe, rechts ca 3 Meter Höhe). Folie 21 zeigt einen eingleisigen Tunnelquerschnitt. Der genaue Durchmesser des Tunnelquerschnitts sowie die Form (diese muss nicht kreisförmig sein) sind Gegenstand der Detailplanung. Man kann aber von einem Richtwert von ca 10 Metern Durchmesser ausgehen. Folie 22 verdeutlicht, dass Tunnelportale unterschiedlich ausgestaltet sein können. Es sind auch Mischformen denkbar.

## Diskussion

*Wenn in eine Verknüpfungsstelle mit 160 km/h ein- bzw. ausgefahren wird, wie ist dann die Einbaulänge der Weichen?*

- Die Projektleitung nimmt das als Aufgabe für die nächste Sitzung mit.

## Vorschläge aus der Region

Alexander Buchner erläutert den Mitgliedern die Vorgehensweise bei neuen Trassenvorschlägen aus der Region. Das Planungsteam schaut sich alle eingehenden Vorschläge an und prüft, ob sie den Projektanforderungen und Planungsgrundsätzen entsprechen. Auch wenn ein Vorschlag noch nicht den Trassierungsgrundsätzen entspricht (es wird nicht vorausgesetzt, dass Laien richtlinienkonform trassieren können), wird das Planungsteam versuchen, den Grundgedanken der Idee zu erfassen und daraus eine Grobtrasse zu entwickeln. Diese werden dann, gleich wie alle bisherigen Grobtrassen, hinsichtlich Raum & Umwelt und Verkehr & Technik geprüft. Alle eingehenden Vorschläge werden nach gleichen Maßstäben geprüft. Je früher Trassenvorschläge eingehen, desto eher können die Planer mit der Prüfung beginnen. Allein aus den Infoveranstaltungen sind über 150 Trassenvorschläge eingegangen. Zusätzlich gab es noch viele Vorschläge per e-mail, aus den Foren oder im Infobüro. Beispielfhaft werden heute einige der Trassenvorschläge präsentiert und am Beispiel „Verknüpfungsstelle Niederaudorf“ exemplarisch gezeigt, wie diese geprüft werden (Folie 39). Hier ging es darum, die Bestandsstrecke zur Autobahn zu verlegen, sodass ggf. eine vollständige Verknüpfungsstelle Platz hat. Die Prüfung hat gezeigt, dass das trassierungstechnisch mit der Variante „Bundesautobahn Süd“ möglich ist. Der Vorschlag wird nun auf weitere Kriterien (z.B. Raum und Umwelt) geprüft. Wenn es auch hier ein positives Ergebnis gibt, wird er als Grobtrasse aufgenommen.

## Diskussion

*Wie unterscheiden sich die Vorgaben für Tunnel in Deutschland und Österreich? Müssten in Morsbach beispielsweise 2 Röhren gebaut werden und wird die Trasse dadurch breiter?*

- In Deutschland ist die Vorgabe, dass ein Tunnel bei Mischverkehr einröhrig und eingleisig sein muss. An dieser Vorgabe orientiert sich auch die NBS im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum. Das heißt ein Tunnel müsste 2 Röhren mit je einem Gleis haben.
- Der BBT hat beispielsweise auch zwei eingleisige Fahrröhren.

*Muss der Begleitweg an der Verknüpfungsstelle beidseitig sein?*

- Es muss grundsätzlich einen Zugang zu den Weichen geben. Ob der Begleitweg auf beiden, oder nur einer Seite notwendig ist, hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. In der Regel können dafür bestehende Wege genutzt werden.

*Der Vorschlag auf Folie 28 mit dem „Seitenast“ ist doch technisch gar nicht umsetzbar, da die Verknüpfungsstelle oberirdisch sein muss, oder?*

- Das stimmt. Die hier präsentierten Vorschläge sind unbearbeitet. Das Planungsteam schaut sich dann in der Prüfung an, wie die Grundidee unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und Trassierungsparameter realisiert werden kann.

*Im Terfener Tunnel sind ja Überholgleise geplant, das heißt es gibt Weichen im Tunnel. Warum ist das dort möglich?*

- Im angesprochenen Fall handelt es sich nicht um eine Verknüpfungsstelle. Diese muss immer oberirdisch sein.
- Im Terfener Tunnel gibt es beispielsweise auch 2 Gleise in einer Tunnelröhre. Das dürfte man heute aufgrund neuer Erkenntnisse und Vorschriften nicht mehr so planen bzw. ausführen.
- Ein Überholgleis schafft die Möglichkeit, einen Güterzug kurzzeitig anzuhalten, sodass schnellere Personenzüge überholen können. Die Notwendigkeit solcher Überholgleise im Abschnitt Tuntenhausen – Schaftenau muss aber erst im Zuge der Detailplanung geprüft werden.

*Sind die Weichen an der Verknüpfungsstelle und bei Überholgleisen dieselben?*

- Ja es sind, in Abhängigkeit der jeweiligen Abzweiggeschwindigkeit, dieselben Weichen.

*Vorschläge wie „aufgeständert über dem Inn“ sind ja unrealistisch – wird das auch weiter verfolgt?*

- Grundsätzlich werden alle Vorschläge gleichwertig aufgenommen und geprüft. Manche wird man frühzeitig ausschließen können und andere muss man genauer prüfen, um festzustellen ob sie den Anforderungen einer Grobtrasse entsprechen oder nicht.

*Grundsätzlich muss darauf geachtet werden, dass die Trasse so lang wie möglich im Tunnel verläuft und für alle verträglich ist. Wo genau der Tunnel am besten verläuft, muss das Planungsteam erarbeiten. Die Tiroler sind geeint dafür, dass der Verkehr auf die Schiene kommt und die Trasse in den Tunnel. Darauf sollten wir uns fokussieren und das muss auch Bayern verstehen. Der Bedarf ist für uns klar gegeben und sollte nicht von Bayern angezweifelt werden. Die Intention der Stellungnahme von Vieregg-Rössler und deren Auftraggeber ist klar ersichtlich. Natürlich ist es trotzdem wichtig, dass die Bahnen darauf reagieren.*

## 5. Ausblick und nächste Termine

*Siehe Folie 41-44 der beiliegenden Präsentation*

Das nächste Gemeindeforum Süd 1 findet am 24.10.2018 in Kiefersfelden statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation. Inhalte werden Ergebnisse aus den geologischen Erkundungen sowie die Bewertungsmethode der Grobtrassen sein. Wenn seitens der Forenmitglieder noch Trassenvorschläge eingebracht werden, bittet die Projektleitung dies so bald wie möglich zu tun, damit die Planer daran arbeiten können.

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



Die Mehrheit der Mitglieder findet die Diskussion im Forum sachlich und gut und das soll auch weiterhin so bleiben. Einige TeilnehmerInnen fanden die Infos aus der heutigen Sitzung sehr interessant während andere nochmals betonen, dass für sie eine Untertunnelung von Morsbach möglich sein muss. Es ist auch wichtig, dass die Politik Anreize zur Verlagerung auf die Schiene setzt und hinter dem Projekt steht. Auch der Lärmschutz darf nicht vergessen werden.

Die Projektleitung bedankt sich für die Zeit und die konstruktive Diskussion auf Augenhöhe in diesem Forum. Das ist eine gute Voraussetzung, dass man am Ende eine für alle verträgliche Trasse findet.

---

Zusammengestellt am 28.09.2018

Moderation *Gemeinsamer Planungsraum (wikopreventk GmbH)*

### **Anlagen:**

- Präsentation GF Süd 1 vom 26.09.2018
- Anwesenheitsliste

# 12. GEMEINDEFORUM SÜD 1

26.09.2018, KUFSTEIN

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

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

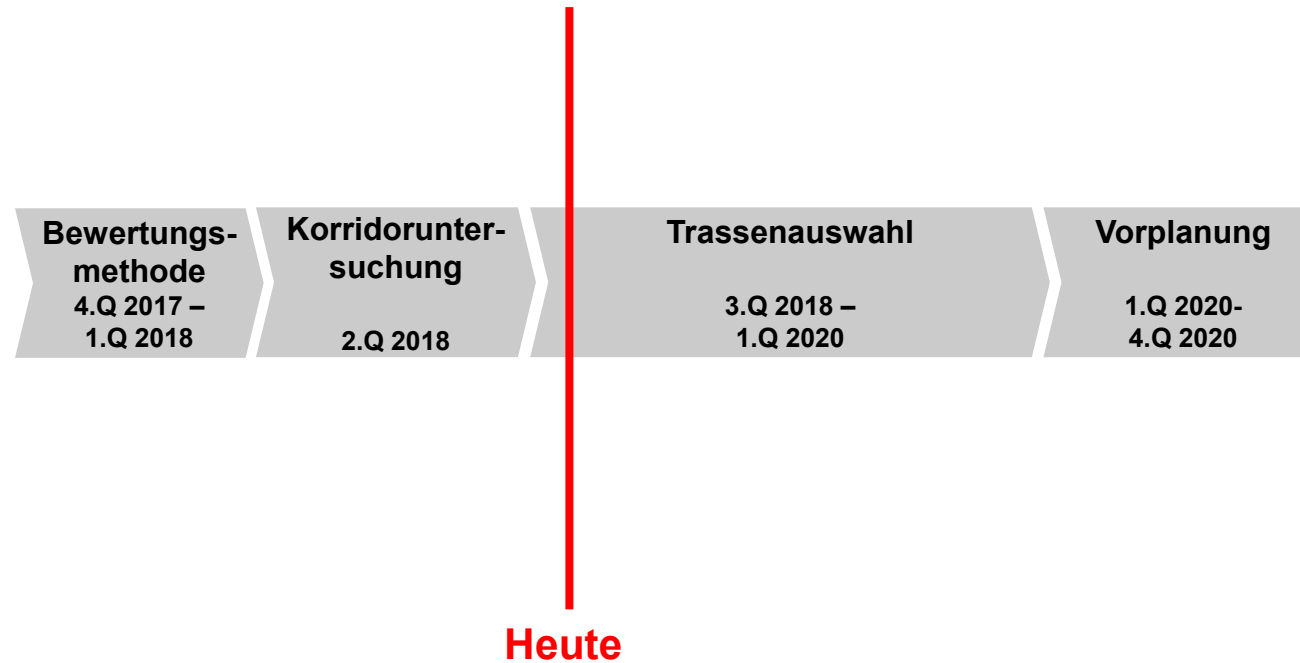
# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

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

# Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

## Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



## Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Juli 2018

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

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



# Informationsveranstaltungen Sommer 2018

## Rückblick (1/2)

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



# Informationsveranstaltungen Sommer 2018

## Rückblick (2/2)

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



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

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

# Feedbacks Infomärkte Kufstein (1/2)

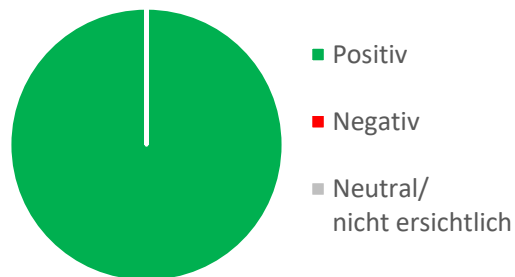
Termin:	22.06.2018, 16-20 Uhr
Ort:	Kulturquartier Kufstein
Eingeladene Kommunen:	Ebbs, Erl, Kufstein, Niederndorf
Besucherzahl:	170
Feedbacks:	52
Trassenvorschläge:	18
Anmeldungen Newsletter:	13

## Häufige Themen:



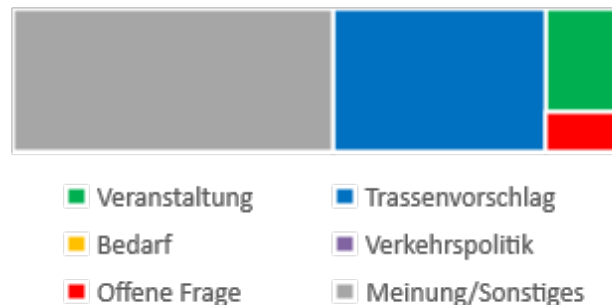
## Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



## Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



## Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



# Feedbacks Infomärkte Kufstein (2/2)

## Beispiel: Trassenvorschlag

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



## Beispiel: Meinungen zum Projekt

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

“ Existenzen schützen statt zerstören!  
-> Lärmfreie Zone! ”

## Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

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

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

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

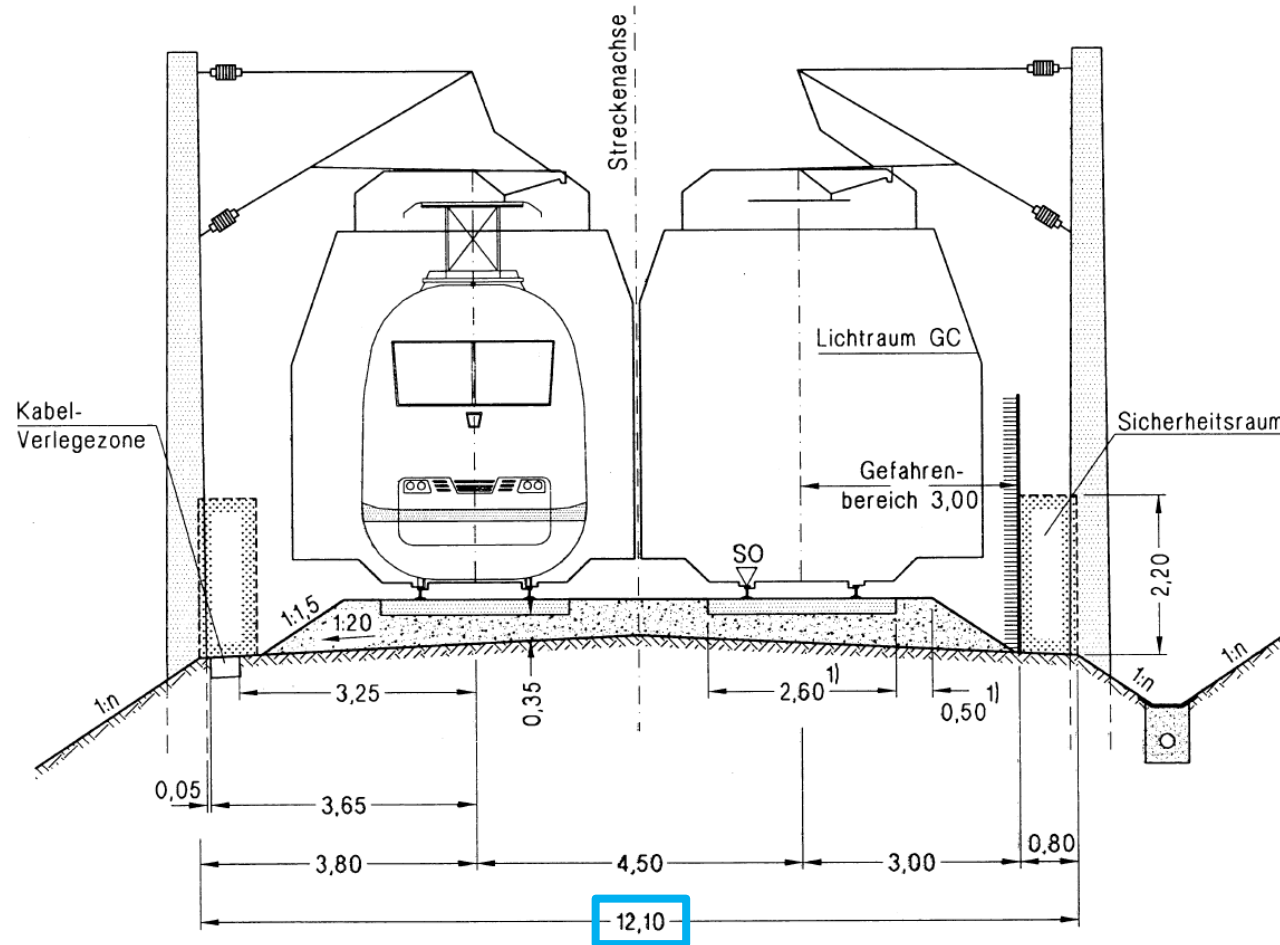
# Grundlegende Informationen

## Trassierungsvorgaben und -parameter für Neubaustrecke

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

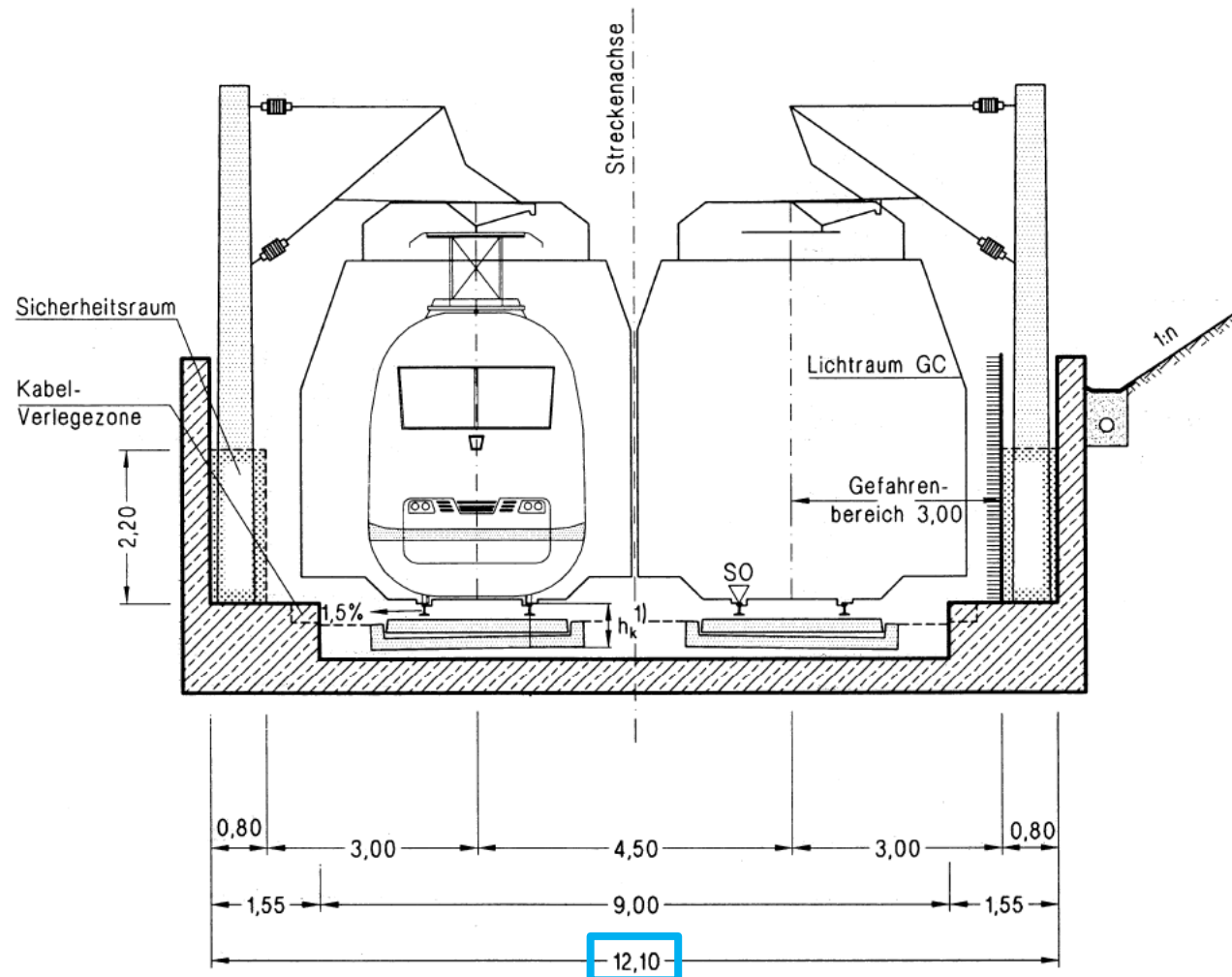
# Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

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



# Zweigleisiger Streckenquerschnitt in Trogbauwerk

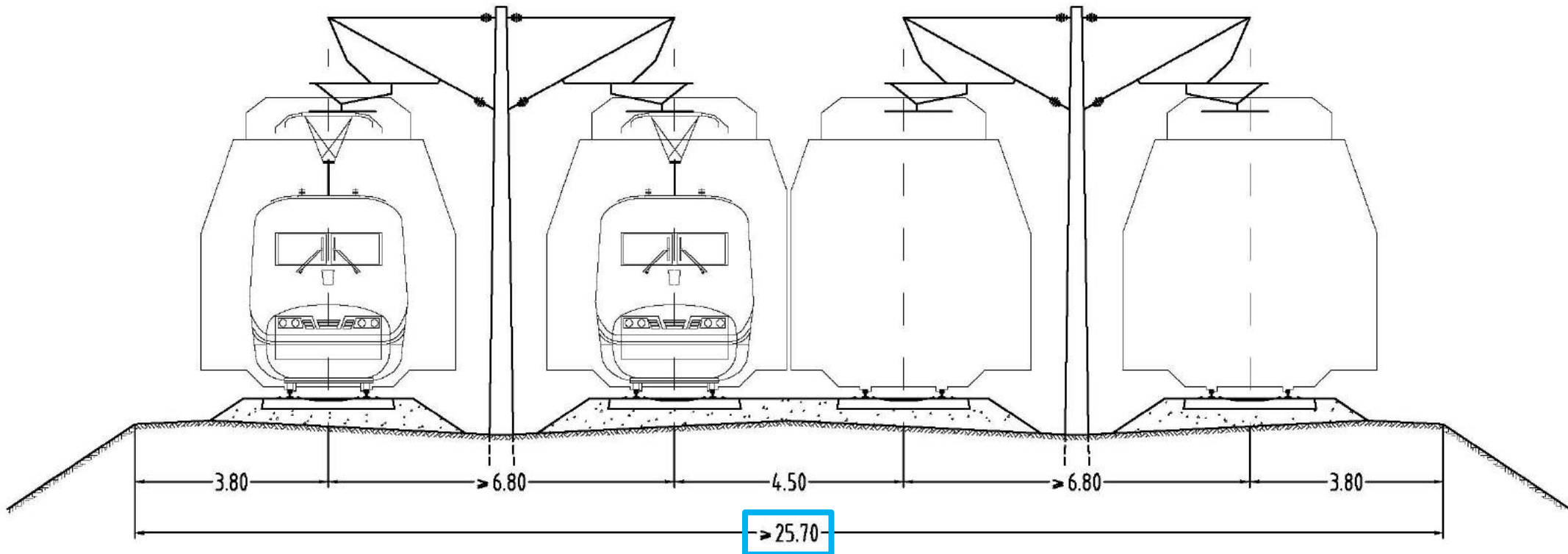
$200 \text{ km/h} < v_e < 300 \text{ km/h}$



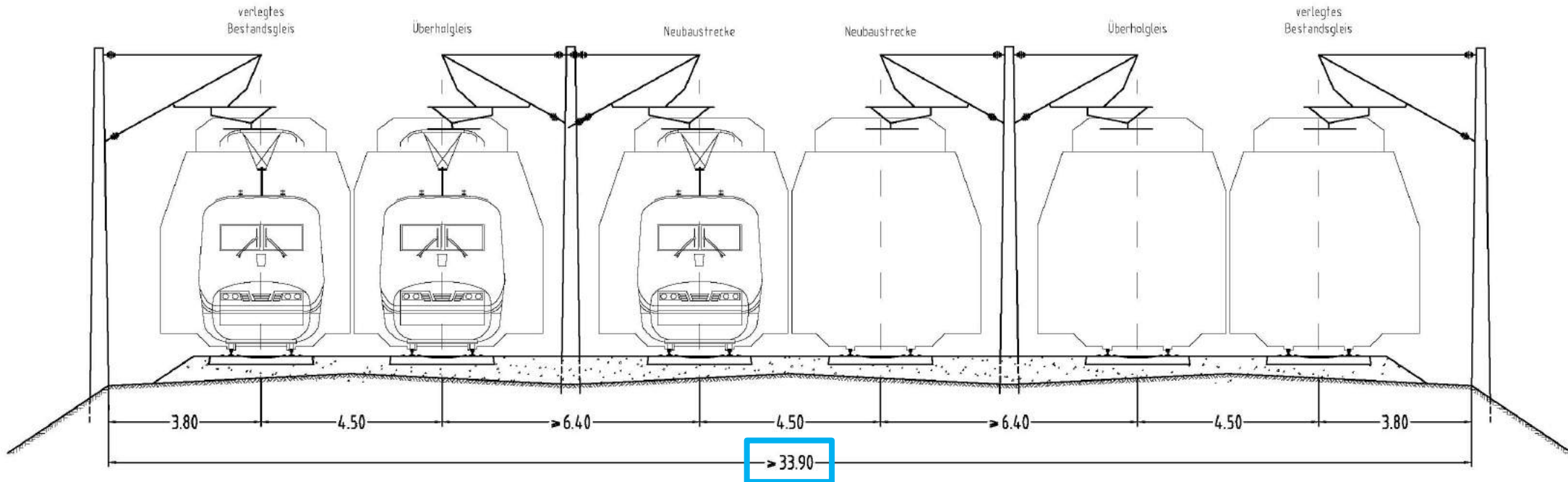


# Viergleisiger Streckenquerschnitt auf Erdbauwerk - Beispiel

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

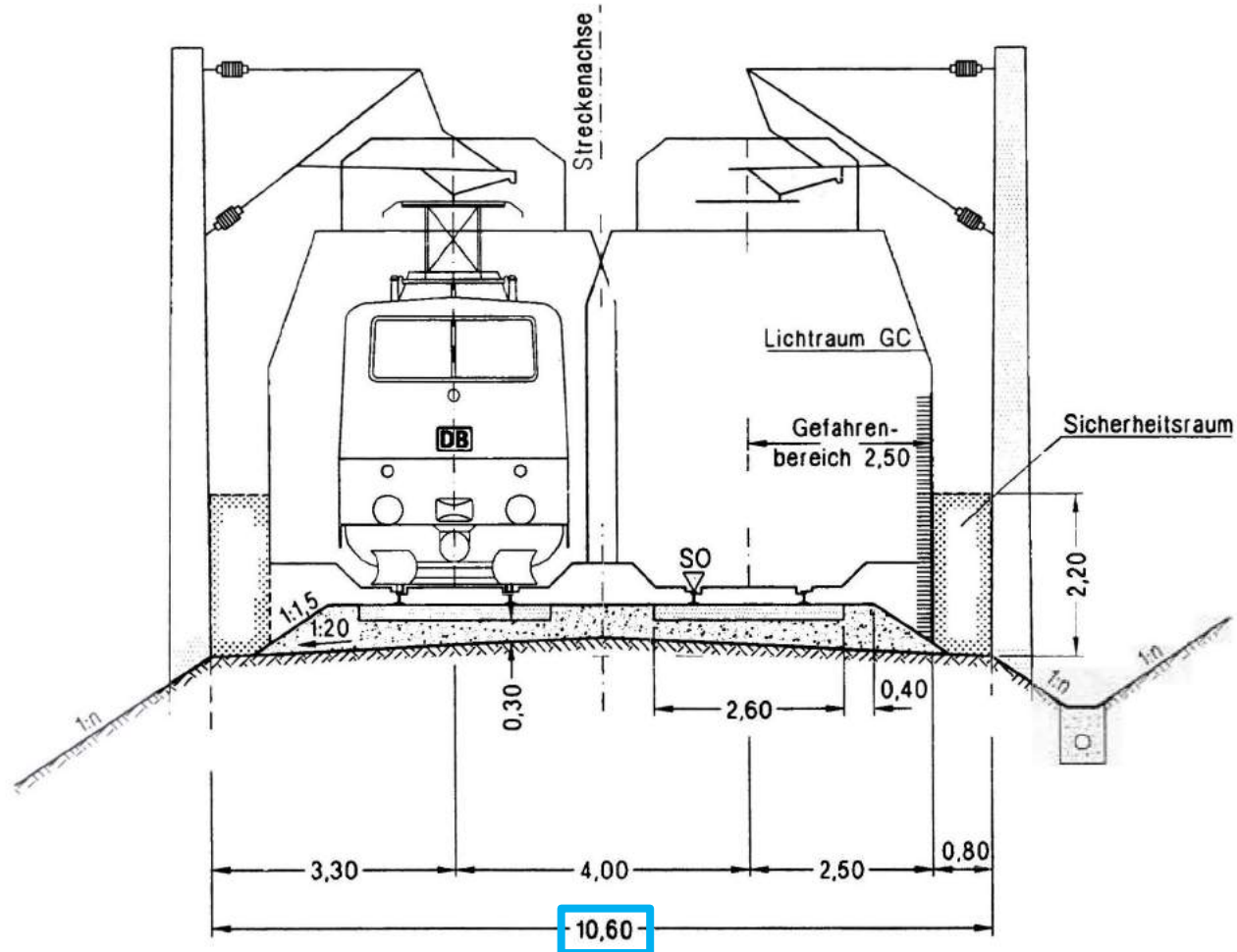


# Sechsgleisiger Streckenquerschnitt auf Erdbauwerk - Beispiel



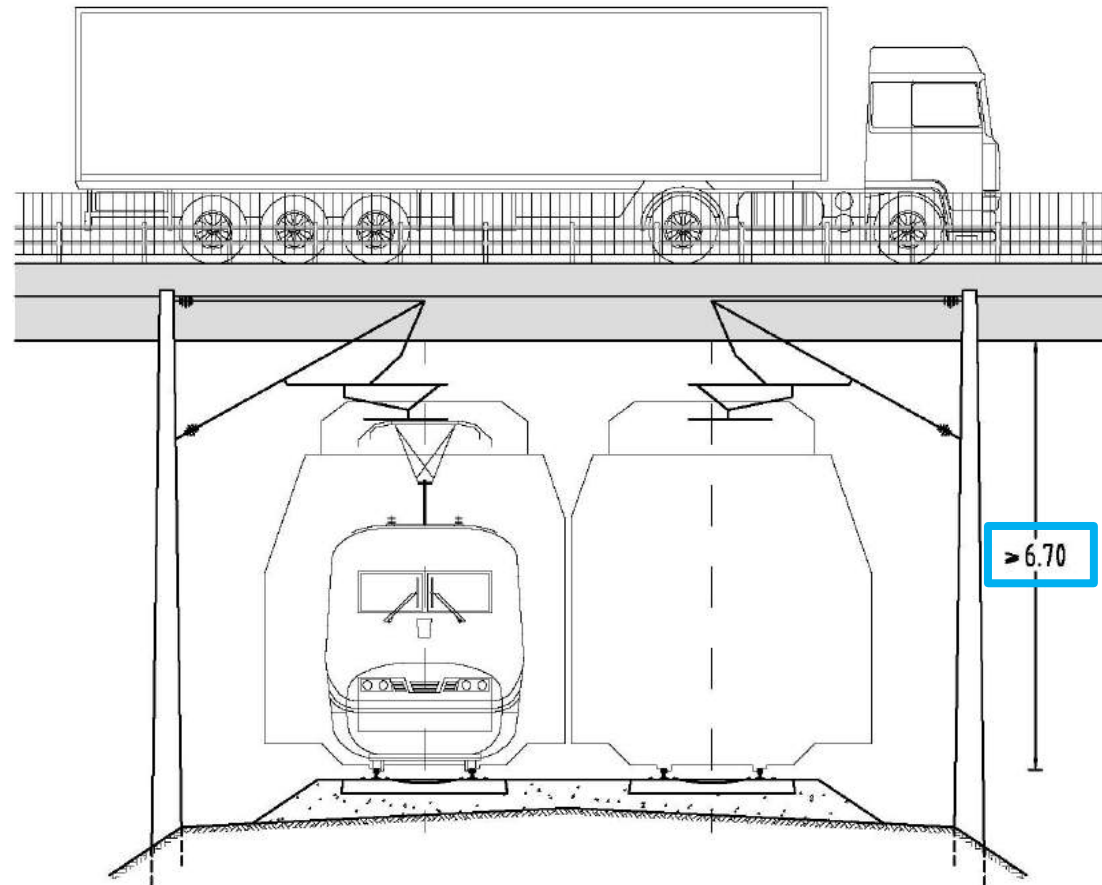
# Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

$v_e \leq 160$  km/h



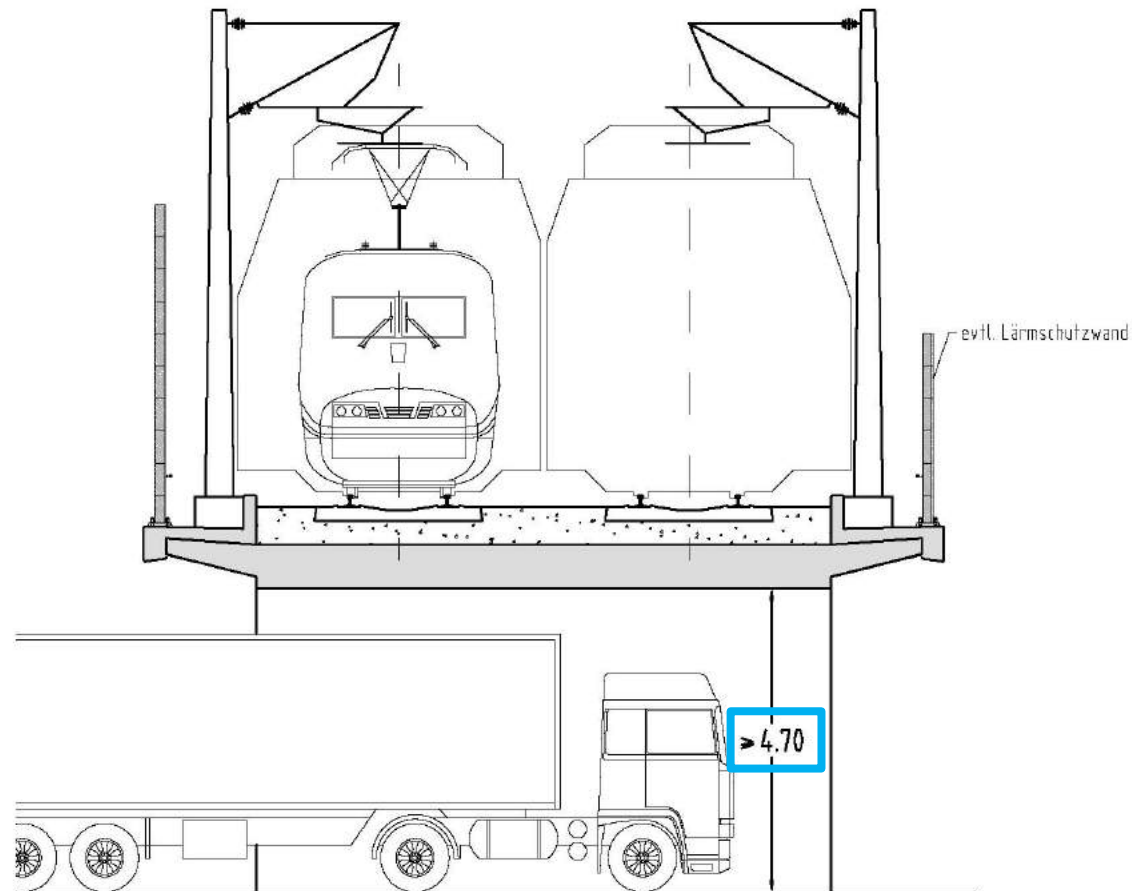
# Regelhöhe

## Beispiel Straßenbrücke über Gleisen



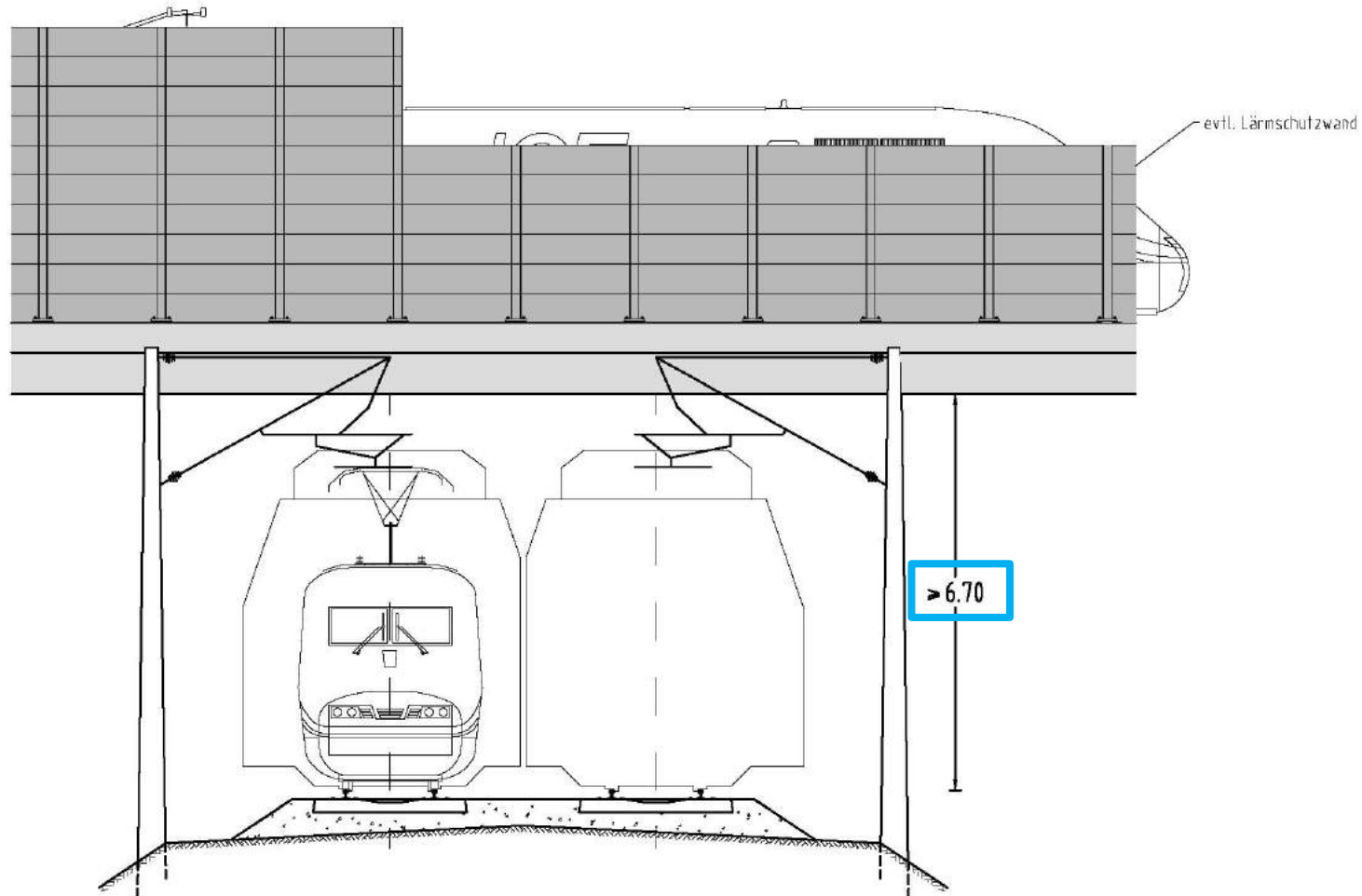
# Regelhöhe

## Beispiel Eisenbahnbrücke über Straßen



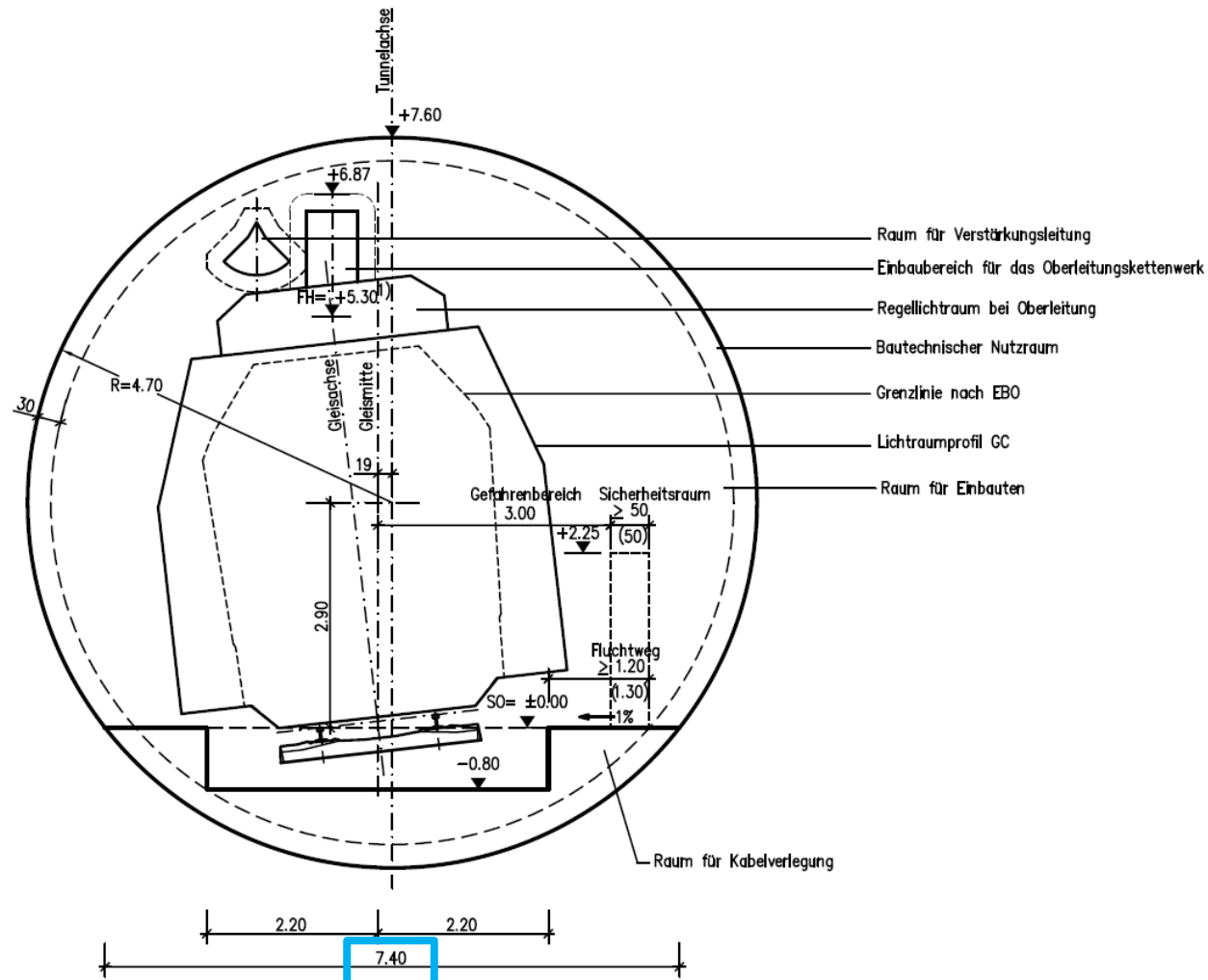
# Regelhöhe

## Beispiel Eisenbahnbrücke über Gleisen



# Eingleisiger Tunnelquerschnitt

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



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



Katzenbergtunnel - Innenaufnahme

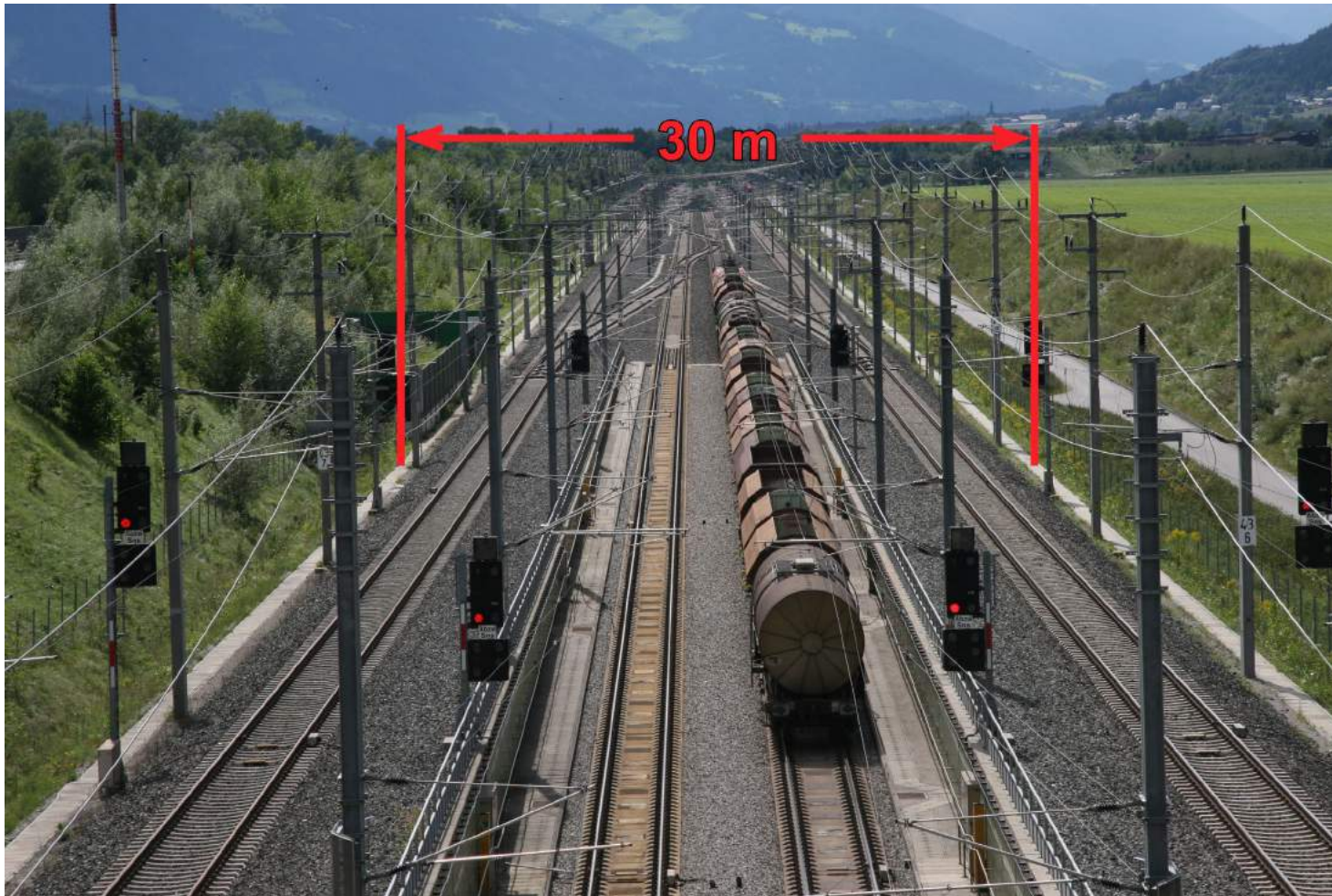
Katzenbergtunnel - Südportal





## Allgemeine Informationen

### Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

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

# Grobtrassen-Entwicklung

## Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

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

# Grobtrassen-Entwicklung

## Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

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

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

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

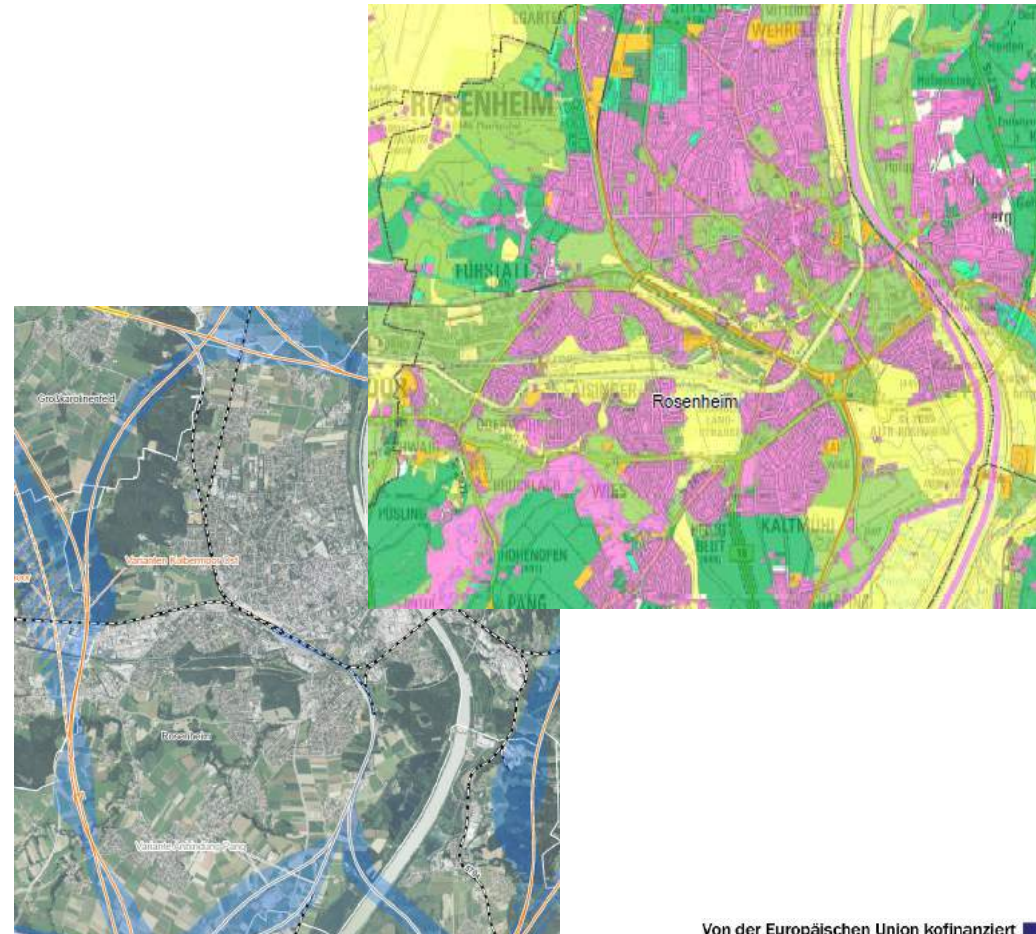
- Trassenvorschläge Bündelung mit dem Inn:
  - Trassenführung aufgeständert über Inn
  - Trassenführung direkt neben dem Inn
  
- Trassenvorschläge Bündelung mit der Autobahn:
  - Trassenführung aufgeständert über der Inntalautobahn
  - Tunnelführung der Neubaustrecke unter der Inntalautobahn
  - Einhausung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



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

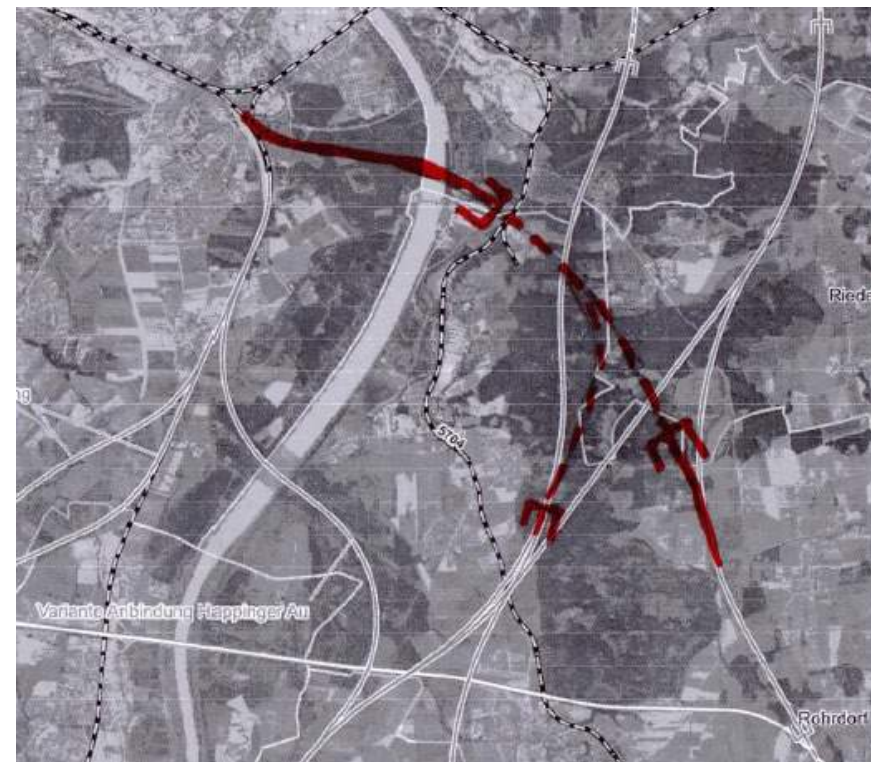
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
  - Durchfahrt Rosenheim ober- oder unterirdisch im Bereich des heutigen Bahngeländes



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

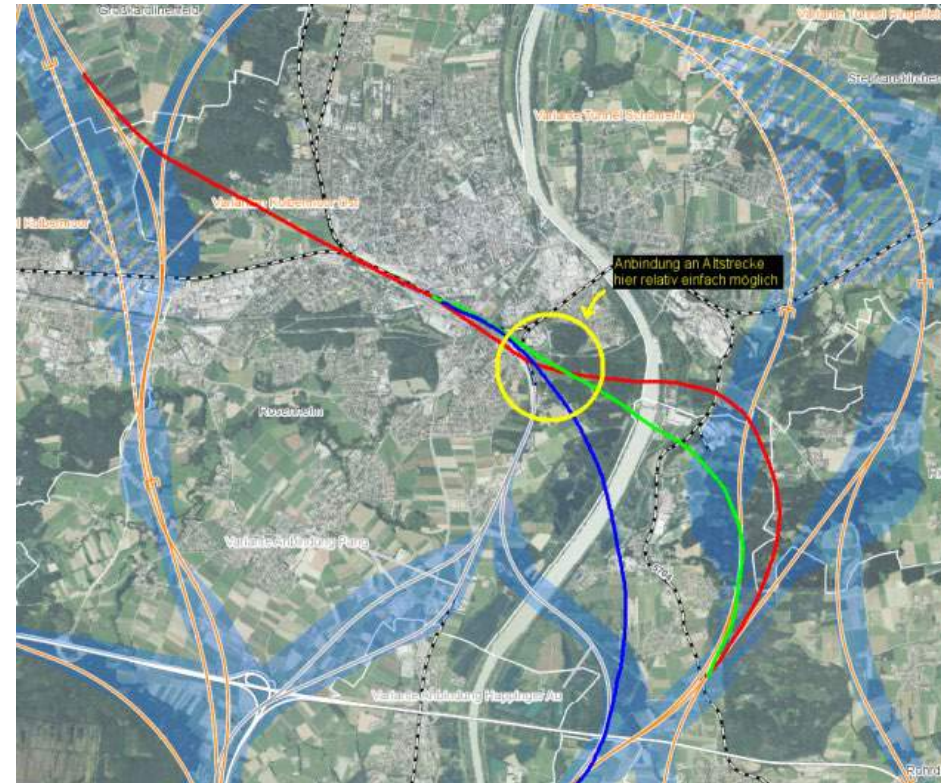
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
  - Querung Inn und entlang der Umgehungsstraße bis von der Variante Taigscheid, Tunnel Sattelberg oder Tunnel Steinkirchen: im Bereich des Innhochufers Trassenführung im Tunnel, zur Bestandsstrecke / Bf Rosenheim



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

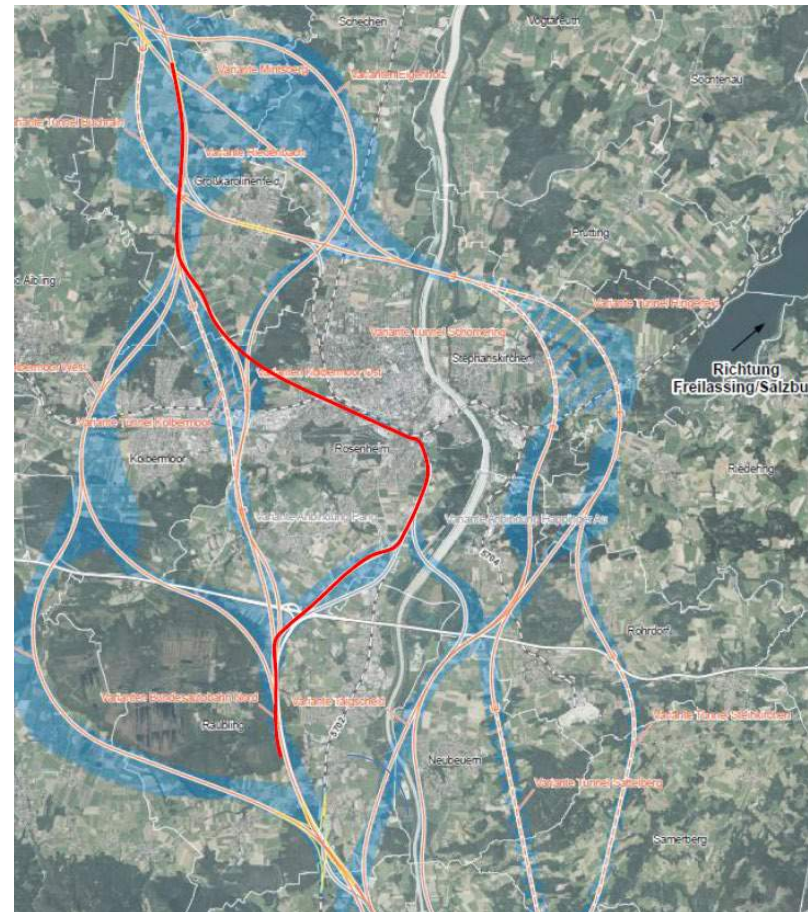
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
  - von der Variante Taigscheid, Tunnel Sattelberg oder Inn Ost: Umfahrung des Gewerbegebiets am Griesenholz bzw. Thansau, Querung Inn, Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim, westl. Rosenheim Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

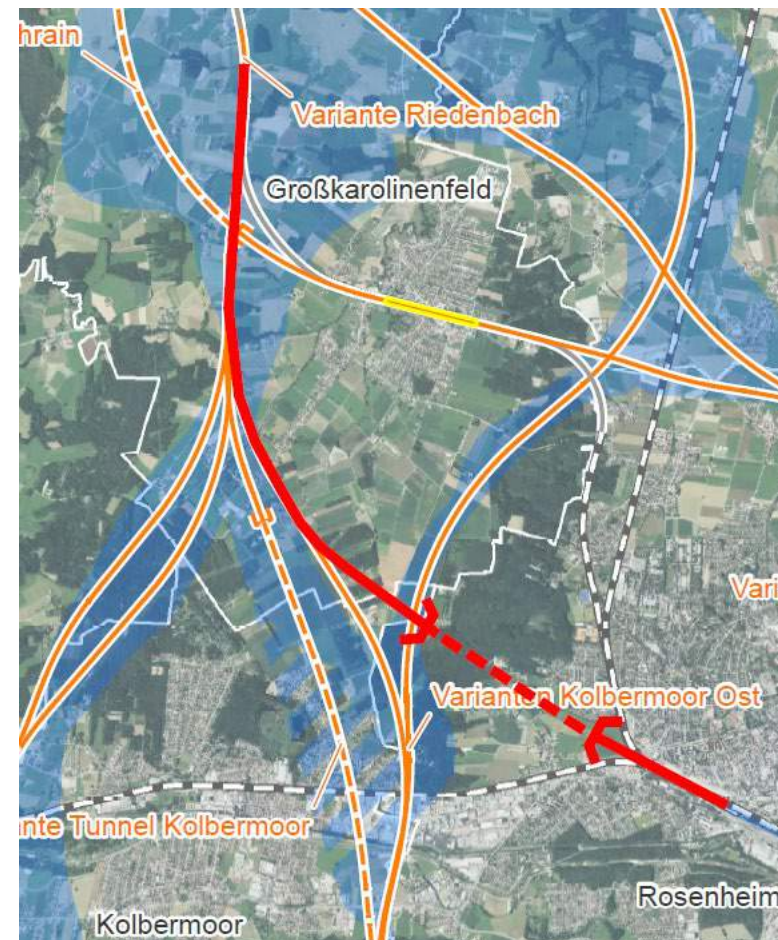
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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





# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



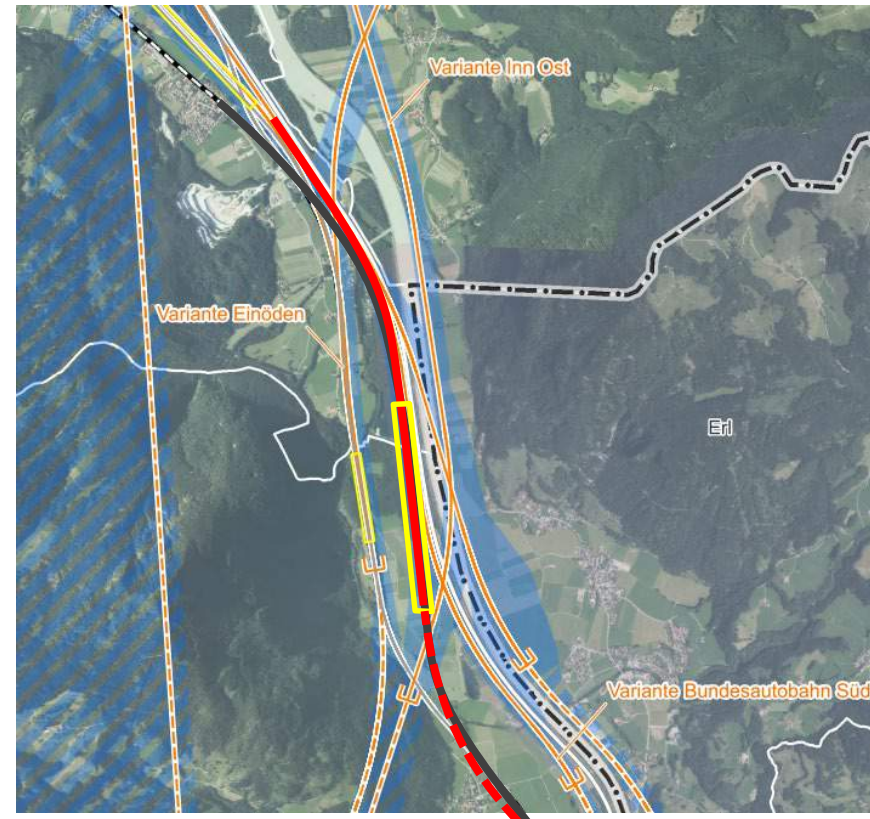
# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiel: Vorprüfung Grobtrassenvorschlag aus der Region

### ▪ Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf:

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

→ „Ganze“ Verknüpfungsstelle trassierungstechnisch möglich



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

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

## Ausblick Zusammenarbeit

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

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

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

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 12. Sitzung

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

## Nächste Termine

- Nächster Forentermin: **24. Oktober 2018**
- Weitere Forentermine geplant: 28. November 2018, 23. Januar 2019
- Präsentation mit Auswertung aller Infoveranstaltungen wird auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht
- Ausgabe Grobtrassenkarten mit Raumwiderständen

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM