

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **13. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1**

Datum und Uhrzeit: 24.10.2018, 18:30–20:30 Uhr

Ort: Sitzungssaal, Gemeinde Kiefersfelden

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Andreas Ehrenstrasser (Langkampfen)
Erwin Bernhard (Langkampfen)
Georg Anker (Langkampfen)
Günter Dunkl (Langkampfen)
Hubert Leitner (Ebbs)
Josef Hörl (Ebbs)
Sebastian Greiderer (Ebbs)
Josef Wagner (Kufstein)
Tanja Votteler (Kufstein)
Alexander Buchner (IPBN)
Stefan Eder (IPBN)
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
Bernd Reiter (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
 3. Informationen aus den geologischen Erkundungen
 4. Diskussion der Grobtrassen-Entwürfe
 5. Weitere Informationen und Diskussion
 6. Ausblick und nächste Termine
-



1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die Mitglieder zum 13. Gemeindeforum und bedankt sich für die Teilnahme. Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor: Die Planer werden aktuelle Erkenntnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm sowie neu eingegangene Trassenvorschläge präsentieren. Anschließend berichtet die Projektleitung zu aktuellen Ereignissen im Projekt und präsentiert zusätzliche Informationen.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 12. Sitzung

Tanja Votteler hat angemerkt, dass Thomas Bodner bei der 12. Sitzung nicht anwesend war. Dies wurde im Protokoll korrigiert. Es liegen keine weiteren schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 12. Sitzung vor. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Günter Dunkl hat im Vorfeld der Sitzung Fragen zum Thema Verknüpfungsstelle eingereicht. *Er erklärt, dass die Definition für eine Verknüpfungsstelle immer dieselbe sein sollte, egal ob diese oberirdisch oder im Tunnel liegt. Demnach ist eine Verknüpfungsstelle eine Verbindung zwischen zwei Gleisen durch einen Spurwechsel. Wenn dieses Vorhaben im Terfener Tunnel so realisiert wird, ist das eine Weiche, und somit auch eine Verknüpfung im Tunnel. Dadurch würde gezeigt, dass sowas technisch möglich ist. Das wäre von entscheidender Bedeutung für die Verknüpfungsstelle Schaftenau, denn somit könnte auch diese im Tunnel oder in einer Wanne liegen. Folglich wäre das auch für den GPR interessant.*

- Die Projektleitung erklärt, dass eine Verknüpfungsstelle eine Betriebsstelle ist, an der nicht zwei Gleise sondern zwei Strecken (in diesem Fall Bestandsstrecke und Neubaustrecke) miteinander verbunden werden.
- Der „Überholbahnhof“ im Terfner Tunnel ist keine Verknüpfungsstelle, da hier nicht zwei Strecken miteinander verbunden werden, sondern lediglich die Neubaustrecke um ein wechselseitiges Überholgleis erweitert wird. Dort können langsame Züge kurzfristig angehalten werden. Diese Genehmigung stammt von 2002 und würde heute mit ziemlicher Sicherheit nicht mehr so erteilt werden.

Es werden zwei Gleise miteinander verbunden, und somit sind es dieselben Weichen. Auch im BBT ist geplant, Überholstellen zu positionieren. Wo kann man die Vorschrift nachlesen, dass eine Verknüpfungsstelle nicht im Tunnel liegen darf? Es macht den Eindruck, dass die Grundsätze hier nach Belieben verändert werden und ein praktikabler Vorschlag wird einfach abgeschmettert.

- Im BBT sind sogenannte Nothaltestellen geplant.
- Es macht keinen Sinn über etwas zu diskutieren, dass genehmigungstechnisch nicht verwirklicht werden kann.
- Die Projektleitung wird klären ob bzw. wo es dazu Unterlagen gibt und dies bilateral mit Herrn Dunkl klären.
- Wenn es relevante Neuigkeiten diesbezüglich gibt, werden alle ForenteilnehmerInnen informiert.

Die Moderation fasst zusammen, dass er hier zwei verschiedene Standpunkte gibt. Die Verknüpfungsstelle Langkampfen ist jedoch Teil des Planungsraum Radfeld-Schaftenau und daher eigentlich nicht Thema dieses Forums.

Diskussion

Aktuell gibt es ja mehrere Grobtrassenvarianten und alle wären unterschiedlich teuer. Es gibt ja noch keine Finanzierung - heißt das, es könnte u.U. noch mehr Geld für längere Tunnel frei gemacht werden?

- Das Projekt Brenner-Nordzulauf ist aktuell bis zur Vorplanung finanziert. Für die darauffolgenden Planungsschritte gibt es derzeit noch keine Finanzierung, unabhängig von den Kosten der Trassen.
- Die finale Trassenempfehlung incl. deren Kosten muss vom deutschen Bundestag beschlossen werden.

Laut Protokoll dürften in Deutschland 2 Gleise in einem Tunnel heute nicht mehr gebaut werden. Heißt das, dass wir für die Trassen im GPR 2 Tunnelröhren und somit mehr Platz brauchen? Gibt es dann eine Mitteltrennwand im Tunnel?

- Genau, ab einer Länge von 1000 Metern dürfen 2 Gleise nicht mehr in einer Röhre verlaufen. Die Ausgestaltung des Tunnels unterliegt den Vorschriften von Deutschland und somit braucht es für die Trassen im GPR 2 Tunnelröhren.
- Die genaue Bauweise steht noch nicht fest.

Wie breit ist der Mindestabstand zwischen den Röhren? 40 Meter?

- Als Richtwert muss ca. der 1,5 - 2fache Tunnelröhren-Durchmesser zwischen den Röhren Platz haben. Das wären mind. 40 Meter.

Laut Google ist im Terfener Tunnel Platz für ein drittes Gleis, um Überholfahrten zu ermöglichen. Dieses wurde aber noch nicht fertig ausgerüstet. Dass es die Verknüpfungsstelle in Langkampfen nicht geben wird, ist eine Illusion. Wir sollten uns hier im Forum auf die Diskussion für den GPR konzentrieren.

3. Informationen aus den geologischen Erkundungen

Siehe Folien 4-31 der beiliegenden Präsentation

Stefan Eder berichtet, dass das geologische Erkundungsprogramm nun seit gut einem Jahr läuft und der Großteil der Bohrungen und der Geophysik jetzt abgeschlossen sind, und die Messstellen ins Beweissicherungsprogramm übernommen wurden. Derzeit läuft noch eine 300-Meter Bohrung am Hocheck bei Oberaudorf (Aktuell bei ca 190 Metern). Bis Jahresende sollen alle Bohrungen abgeschlossen werden. Das gesamte Programm wurde unter Berücksichtigung des verfügbaren Wegenetzes ausgerichtet, um die Belastung für die Grundeigentümer zu minimieren. Für das gesamte Planungsgebiet wurde anhand der Ergebnisse eine geologische Kartierung erstellt (Bsp auf Folie 8). Folie 9 zeigt ein Geoseismik Profil, wobei Festgestein in rot und Lockergestein in blau dargestellt ist. Die Erkenntnisse werden dann in geologischen Querschnitt-Profilen für den gesamten Planungsraum dargestellt (Bsp auf Folie 10). Hier sind auch die Wasserspiegellagen eingezeichnet, welche für das Druckniveau der zukünftigen Trassenverläufe von Bedeutung sind. Mithilfe der

Geoelektrik wird anhand von Elektroden der Widerstand gemessen und man sieht beispielsweise den Übergang von Kies zu Schotter (Folien 15-16). Folie 18 zeigt beispielhaft die akustische/optische Auswertung eines Bohrlochs. Dabei wird ersichtlich, wie genau die Schichten im Untergrund verlaufen. Im dargestellten Beispiel liegen diese flach im Bohrloch. Die geologischen Karten auf Folie 19 und 20 sind für das Gebiet Kufstein interessant, denn hier liegen die Seen und es gibt 2 Trassenentwürfe die dort verlaufen. Im Bereich des Zigeunerwalds bei Kufstein ist der Grundwasserspiegel deutlich unterhalb des Biotops. Die Auswertungen dienen als Grundlage für die vertiefende Trassenplanung. Für jede Bohrung wird außerdem ein Schichtenverzeichnis erstellt (Bsp Folie 21 für Kufstein). Anders als im Tiroler Unterinntal gibt es hier viel sandiges Material und weniger Kies. Im Bereich Oberaudorf hat der Inn Kehrwasser hinter den Felsrücken gebildet. Alle Bohrungen werden zu Grundwassermessstellen ausgebaut. Bis Ende Februar 2019 sollen die Bohrungen ausgewertet sein.

Die Kufsteiner Seen werden durch artesisches Wasser gespeist, welches über die Geländeoberfläche austritt. Man hat in diesem Bereich Bohrungen durchgeführt, um zu sehen wie sich das Wasser und der Druck auf mögliche Trassen im Tunnel auswirken. Entscheidend ist, ob das Druckniveau niedrig genug ist, um einen druckdichten Tunnel bauen zu können.

Die Ergebnisse zeigen, dass das Druckniveau im Bereich Morsbach, Maistaller Berg sehr hoch ist (ca. 17 bar) und daher ein druckdichter Tunnel nicht möglich ist. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass in diesem Bereich die Errichtung eines Tunnels Auswirkungen auf das Grundwasser und somit das Gesamtsystem der Kufsteiner Seen hat. Das betrifft die Tunnelvarianten „Kitzwand“ und „Jochstein“. Das heißt aber nicht, dass die beiden Varianten gesamt wegfallen. Man kann evtl. diesen kritischen Bereich östlich umfahren (Variante „Nußberg“) und nördlich von Kufstein wieder an die Varianten „Jochstein“ und „Kitzwand“ anbinden.

Diskussion

Das betrifft also die Varianten Kitzwand und Jochstein? Sind diese definitiv nicht möglich? Das sind für uns sehr schlechte Nachrichten.

- Genau das betrifft Abschnitte dieser beiden Varianten. Einen Tunnel dort sehen wir genehmigungsrechtlich als sehr kritisch. Das heißt aber nicht, dass diese beiden Varianten zu Gänze wegfallen (siehe Erläuterungen oben).

Ab welchem Richtwert ist das Druckniveau ein Problem? Wie sind die Werte zum Beispiel beim BBT?

- Der BBT wird drainiert gebaut. 4,5 Bar war beispielsweise der Höchstwert beim Brixlegger Tunnel. Wo der Druck höher war wurde der Tunnel drainiert mit Regenschirmabdichtung ausgebaut.
- Drainiert heißt, dass der Tunnel nicht dicht ausgeführt ist; dabei wird der Bergwasserdruck „entspannt“, da der Wasserdruck höher ist als das, was die Betonschale aushalten würde.
- Ein Druckniveau von 17 bar ist definitiv zu hoch für einen druckdichten Tunnel.

Was waren die höchsten Werte im Bereich des BNZ?

- Im Raum Terfens lag das Druckniveau bei ca. 10 bar. Dort wurde das Wasser abgesenkt und der Tunnel drainiert errichtet.

Wäre ein drainierter Tunnel für die Varianten in Kufstein keine Möglichkeit?

- Nein, denn dort hätte das mit hoher Wahrscheinlichkeit Auswirkungen auf das Wasser an der Oberfläche und die Seen. Das genehmigungsrechtliche Risiko ist in diesem Bereich zu groß.

Ein drainierter Tunnel wäre aber theoretisch trotzdem möglich?

- Theoretisch vielleicht, er ist aber nicht genehmigungsfähig.

Dadurch bekommt auch der Vorschlag „Kufstein Süd“ neue Bedeutung. Ist der Tunnel „Nußberg“ ähnlich kritisch?

- Nein, diese Problematik betrifft nach derzeitigem Kenntnisstand die Variante „Tunnel Nußberg“ eher nicht.

4. Diskussion der Grobtrassen-Entwürfe

Siehe Folien 32-40 der beiliegenden Präsentation

Alexander Buchner präsentiert den Mitgliedern anhand der Folien die neu eingegangenen Trassenvorschläge. Die Moderation weist nochmals darauf hin, dass Trassenvorschläge noch bis zum Forentermin im November eingebracht werden können. Danach wird das Planungsteam mit der Prüfung beginnen. Zusätzlich wird eine Liste mit allen eingegangenen Trassenvorschlägen veröffentlicht.

Diskussion

Die Moderation fragt die anwesenden Mitglieder, ob noch jemand einen Vorschlag einbringen möchte.

Ein Mitglied bringt einen Vorschlag ein: Die Trasse soll nach der Verknüpfungsstelle in Langkampfen im Bereich des Hubschrauberflugplatzes abtauchen, und sobald wie möglich wieder in den Tunnel führen. Der Tunnel soll unter dem Zeller Berg verlaufen, da die Wasserverhältnisse auf der anderen Seite besser sind (süd-östlich der bisherigen Grobtrassen). Die TAL sollte unterfahren werden und die Trasse in Langkampfen so kurz wie möglich oberirdisch verlaufen.

- Das Planungsteam wird diesen Vorschlag aufnehmen.

Ein Mitglied berichtet von einem weiteren Vorschlag: Die Trasse soll vor der Verknüpfungsstelle in Langkampfen südöstlich Richtung Grundwasserschutzgebiet Wilder Kaiser abbiegen. Die Idee ist, die gesamte Trasse Richtung Osten zu verschieben. Der Vorschlag wird noch detailliert ausgearbeitet und dann eingereicht.

- Das Planungsteam weist darauf hin, wenn möglich, mit dem Vorschlag nach der Verknüpfungsstelle in Langkampfen (östlich) zu starten, denn dort muss die Trasse jedenfalls durch.

Ein Mitglied erklärt, dass eine Variante unter dem Zeller Berg auch für Ebbs vorstellbar wäre. Hinter Kiefersfelden könnte man dann, entweder östlich oder westlich des Inns, wieder an die Bestandsstrecke anbinden. Ein Tunnel entlang des Inns wird sicherlich eher Akzeptanz bekommen.

Ein Mitglied betont nochmals, dass sich alle einig sind, dass Morsbach nicht in Mitleidenschaft gezogen werden darf. Wenn ein Tunnel dort nicht möglich ist, muss eine Alternative gefunden werden.

Warum wurde eine Variante „unter dem Zeller Berg“ nicht von Vornherein in den Planungen berücksichtigt?

- Aus fachlicher Sicht ist es logischer, bei Morsbach vorbeizufahren wo in diesem Bereich noch kein Haus ist, als in Kufstein, wo bereits viele Häuser stehen. Eine Stadt im Lockermaterial im Grundwasser zu durchfahren drängt sich nicht als Idee auf.
- Wenn der Vorschlag eingebracht wird, wird er aber jedenfalls bearbeitet.

Das ganze Inntal verläuft durch einen Schotterkörper. Überall war ein Tunnel möglich, dann sollte es auch hier gehen.

- Entscheidend ist dabei, ob eine Stadt auf dem Lockermaterial liegt oder nicht. Unter Brixlegg hat man zB Festgestein. Lockermaterial gibt es nur im Bereich des Matzenparks. Dort erfolgte auch 2 mal ein Verbruch.
- Zwischen Brixlegg und Jenbach wurde mit einer Schildmaschine gearbeitet, dort ist jedoch keine dichte Bebauung an der Oberfläche.
- Technisch ist vieles möglich, aber man muss auch die damit verbundenen Risiken berücksichtigen. Eine U-Bahn muss beispielsweise unter der Bebauung einer Stadt verlaufen, eine Bahntrasse nicht.

Wir in Kufstein sind bereits durch die Autobahn, die Bahn, das Umspannwerk und die TAL massiv belastet. Irgendwann ist Schluss. Für uns hat ein Tunnel erste Priorität und das Thema ist noch nicht geklärt. Dass muss uns bewusst sein.

Wenn die TAL unterquert wird, geht es sich trassierungstechnisch nicht aus, dass man bis Morsbach wieder oberirdisch fährt. Somit leistet Langkampfen Vorarbeit, dass Morsbach untertunnelt wird.

Die Moderation erläutert anhand der Folien 39 - 40 nochmals das Prozedere zum Umgang mit Grobtrassenvorschlägen. Die Projektleitung ergänzt, dass es durchaus wichtig ist, kritische Varianten zu diskutieren, und dass Hinweise zu sensiblen Punkten eingebracht werden sollen. Trassenvarianten können aber nicht „wegdiskutiert“ werden, sondern nur aus fachlichen Gründen wegfallen. Wichtig in dieser Phase ist, dass eingebrachte Vorschläge realistisch sind, sodass sie die Vorprüfung überstehen. Die Planung ist im GPR noch in einem viel früheren Stadium als beim Abschnitt Radfeld-Schaftenau.

Es ist schwierig für uns, einfach nur abzuwarten. Die ÖBB sagt, es braucht gute Argumente und diese bringen wir hier ein (zB Lärm). Je länger die offene Trasse am Grobtrassenplan bestehen bleibt, desto mehr heizt sich die Stimmung auf. Es ist für uns dramatisch, dass diese beiden, für Kufstein positiven, Tunnelvarianten jetzt wegfallen.

Es wäre doch möglich, seitens der ÖBB zu klären, ob die TAL untertunnelt werden kann. Denn damit würde eine offene Trassenführung in Morsbach ausscheiden, da die Trasse 15 Meter unterhalb der TAL verlaufen müsste (incl Sicherheitsabstand).

- Wie tief eine Trasse verlaufen müsste, um die TAL zu unterqueren steht noch nicht fest.
- Querungen von bestehender Infrastruktur sind Gegenstand der Detailplanung. Das steht mit dem derzeitigen Planungsstand noch nicht fest. Daher kann die ÖBB auch jetzt noch keine Aussagen darüber machen, ob die TAL unterquert wird. Es gibt eine Gesamtvereinbarung, wie der Planungsprozess aussieht und dieser wird auch sauber zu Ende gebracht. Es gelten einheitliche Standards für den gesamten Planungsraum und es können nicht einzelne Interessen gesondert behandelt werden.
- Ein Vorschlag, der eine Unterquerung der TAL beinhaltet, wurde heute aufgenommen (siehe oben).

Bis wann wird das hydrogeologische Gutachten fertig sein?

- Bis Ende des Jahres sollen alle Bohrungen abgeschlossen sein. Die Auswertung der Bohrungen dauert ungefähr bis Ende Februar 2019. Der vollständige Schlussbericht wird zum Abschluss des Trassenauswahlverfahrens fertig sein. Auswertungen zu kritischen Punkten werden zeitgerecht zur Verfügung gestellt.

Wenn jemand ein Gutachten prüfen lassen will, ist das möglich?

- Ja, der geologische Abschlussbericht wird nach Fertigstellung veröffentlicht.

5. Weitere Informationen und Diskussion

Siehe Folien 42-46 der beiliegenden Präsentation

Aktuelles aus dem Projekt

Manuel Gotthalseder berichtet, dass sich die Foren im EPR, Rosenheim Nord und Süd entschlossen haben, nicht mehr regulär zu tagen, bis es einen Termin mit einer Vertretung des BMVI gibt, der die Fragen zum Bedarf beantworten kann. Diese Entscheidung wurde von der Mehrheit der jeweiligen Foren entschieden, es gibt jedoch auch einige TeilnehmerInnen, die weiterhin diskutieren und informiert werden möchten. Daher wird es gesonderte Infotermine für alle interessierten Forenmitglieder geben.

Das EBA hat dem Duldungsantrag für die Bohrung in Neubeuern stattgegeben. Die Gemeinde kann nun noch Rechtsmittel gegen den Bescheid einlegen.

Masterplan Schienengüterverkehr

Manuel Gotthalseder berichtet, dass aus dem Forum Nord 2 die Anregung kam, den Masterplan Schienengüterverkehr zu thematisieren. Dieser wurde im Juni 2017 veröffentlicht und mit vielen Interessensgruppen gemeinsam erarbeitet. Ziel ist es, das erhebliche Verkehrswachstum (ca 40 %) so viel wie möglich auf die Schiene zu verlagern und den Schienengüterverkehr weiter zu stärken. Ein aktuelles Beispiel für eine Maßnahme ist die

Halbierung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr. Die Maßnahmen für Bayern sind weitgehend technischer Natur und umfassen beispielsweise das Projekt AlpInnoCT, wo es darum geht, den Güterverkehr über die Alpen allgemein effizienter gestalten oder die Projekte Future Trailer/Terminal, wo es darum geht, Umschlagzeiten zu reduzieren.

Die Deutsche Bahn hat sich Gedanken gemacht, wie sie diese Anforderungen des Bundes und des Freistaates erfüllen kann. Aus dem BVWP leiten sich verschiedene Maßnahmen ab. Neben dem Brenner-Nordzulauf und dem Knoten München sind dies unter anderem Maßnahmen für ein bundesweites 740-Meter-Netz. Dazu sind 75 Einzelmaßnahmen auf den Bestandsstrecken geplant, die zusammen sicherstellen, dass 740 Meter lange Züge bundesweit effizient fahren können. Im Planungsraum BNZ gibt es eine Maßnahme betreffend das Überholgleis in Fischbach.

Hier können die vollständigen Dokumente eingesehen werden:

- Masterplan SGV BMVI: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Übersicht der bayerischen Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs - 27.08.2018: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vertiefende_info/2018-08-27_StMB_Uebersicht_der_bayerischen_Massnahmen_zur_Staerkung_des_SGV.pdf
- DB Netz AG: Masterplan SGV - Entwicklung Schienenprojekte - 03.07.2018: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vertiefende_info/2018-07-03_Masterplan_SGV_Entwicklung_Schienenprojekte.pdf

Diskussion

Führen die Vorkommnisse in den GF des EPR zu Verzögerungen im GPR?

- Nein, der Planungsprozess läuft normal weiter. Vorschläge können weiterhin auch im EPR eingebracht werden. Das wurde auch so kommuniziert.
- Es ging den ForenteilnehmerInnen vor allem darum, Druck aufzubauen, um einen Termin mit einer Vertretung aus dem Ministerium zu bekommen.

Bezogen auf den Vieregg-Rössler-Vorschlag: Wie hoch ist da die Zeiteinsparung für Personenzüge (Railjets) auf der Strecke Wien-Salzburg?

- Es wird eine Reaktion zur Vieregg-Rössler Stellungnahme geben, wo auch auf diesen Vorschlag eingegangen wird. Wie hoch die Zeiteinsparung wäre, kann nicht festgestellt werden, solange die Trasse nicht feststeht.

Bis wann wird es eine Reaktion geben? Wie ist der ungefähre Zeithorizont dafür?

- Es wird jedenfalls eine Reaktion geben. Viele Punkte betreffen aber auch die Ministerien und wurden diesen mit der Bitte um zeitnahe Bearbeitung übergeben. Die Projektleitung kam zur Erkenntnis, dass isolierte Auskünfte zu nur bestimmen Aspekten nicht zielführend sind und daher wird es eine möglichst gesamthafte Reaktion in schriftlicher Form geben.

6. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folie 48 der beiliegenden Präsentation

Das nächste Gemeindeforum Süd 1 findet am 28.11.2018 in Kufstein statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation. Die Taktung der Forentermine wird künftig wieder etwas weiter sein.

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

Einige Mitglieder betonen, dass die Diskussion heute sehr emotional war und man künftig eine sachliche Diskussionskultur aufrechterhalten sollte. Für andere hat es heute nicht viele neue Infos gegeben. Es wird mehrfach darauf hingewiesen, dass am Ende ein Tunnel das Ziel für alle ist. Josef Wagner betont, dass er Herrn Schmid (GF Nord 2) nicht kennt und auch nicht mit ihm gesprochen hat. Er findet es nicht gut, wenn einem Dinge einfach in den Mund gelegt werden.

Die Projektleitung bedankt sich für die Diskussion und die Bereitschaft, weiterhin im Forum mitzuarbeiten. Trotz verständlicher Emotionen ist es wichtig, dass die Diskussion auf sachlicher Ebene geführt wird.

Zusammengestellt am 31.10.2018

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (wikopreventk GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 1 vom 24.10.2018
- Anwesenheitsliste

13. GEMEINDEFORUM SÜD 1

24.10.2018, KIEFERSFELDEN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ **Informationen geologische Erkundungen**
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

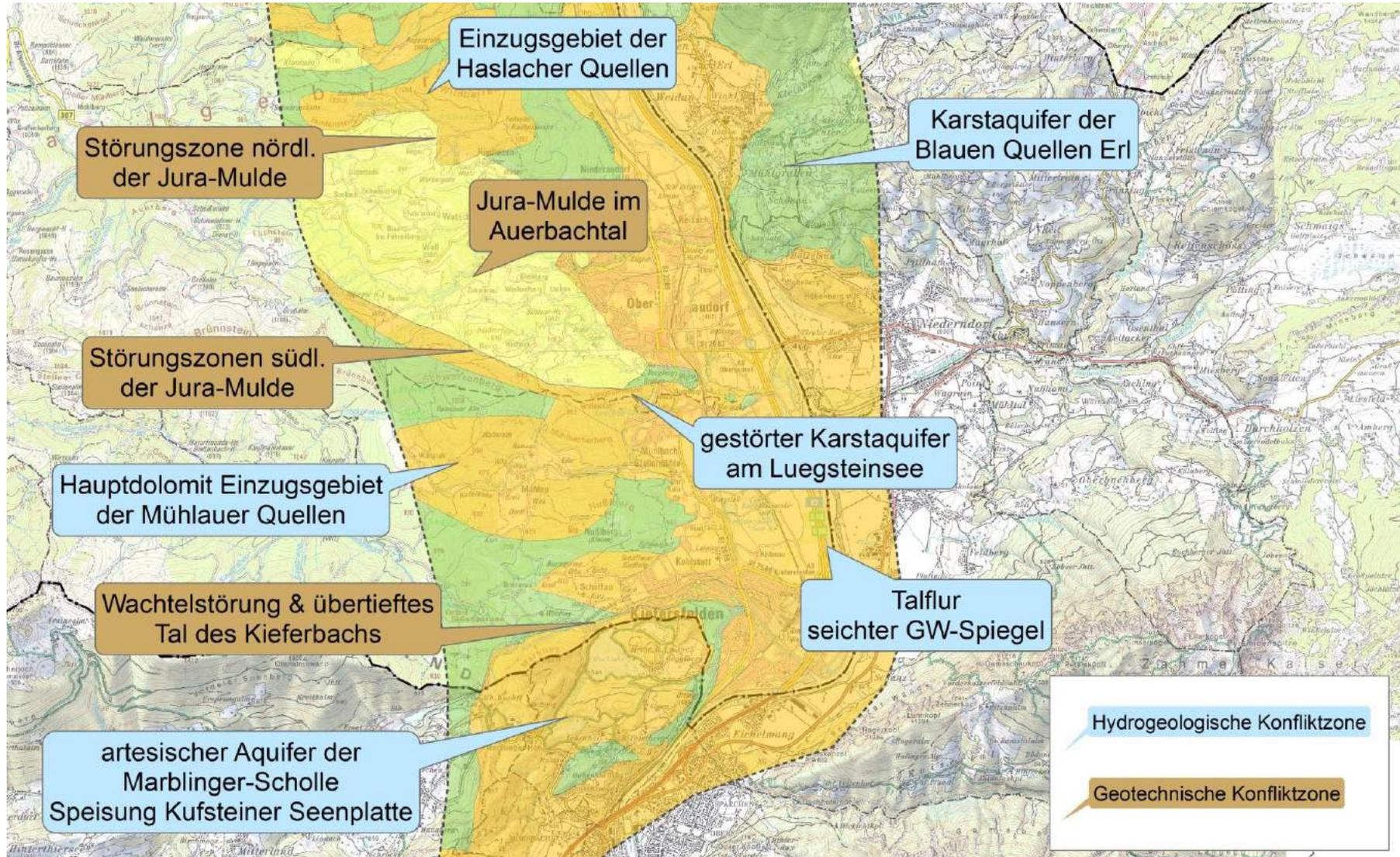
Information zum geologischen Erkundungsprogramm – Oktober 2018

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

Stand der geologischen Erkundungsarbeiten

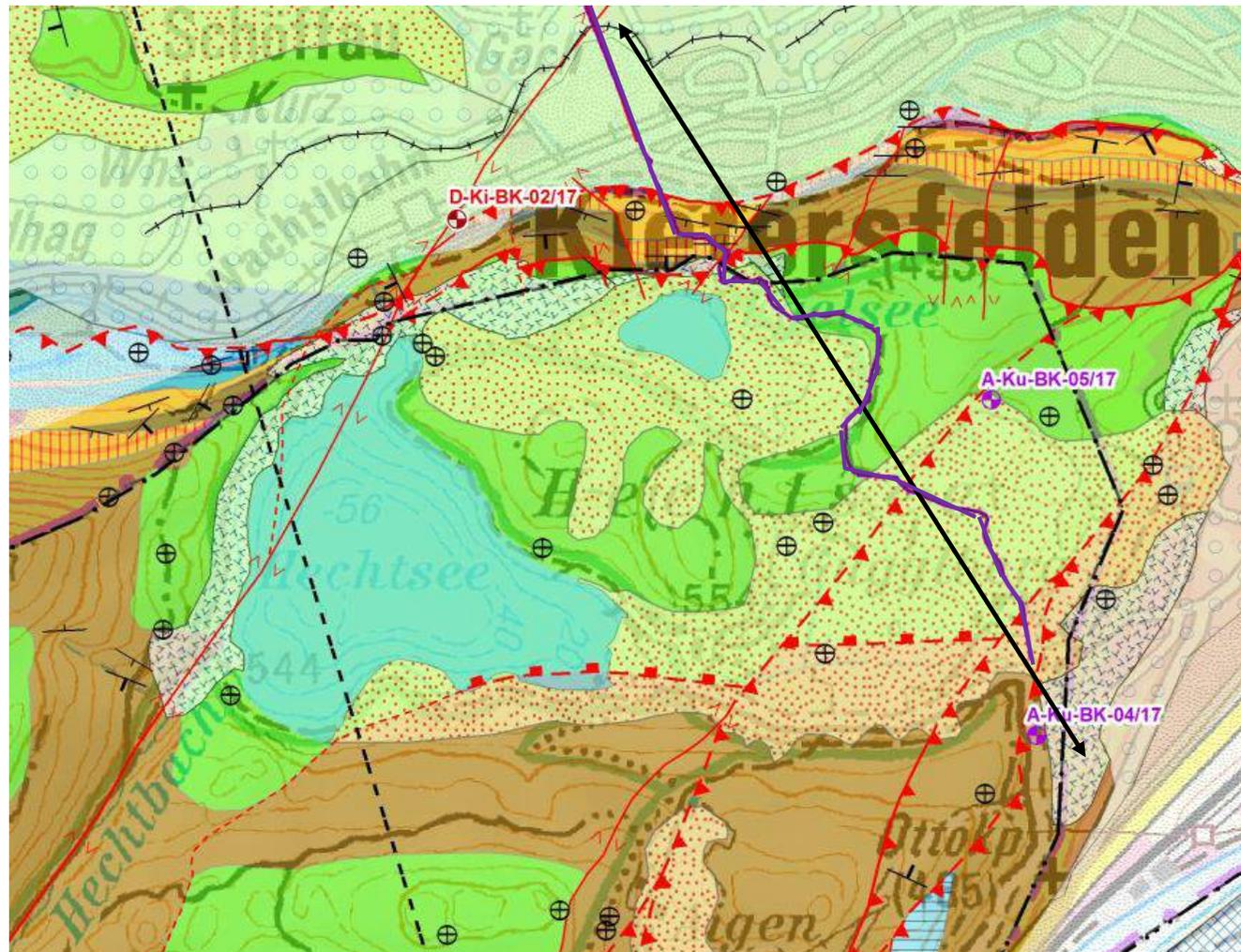
- ❖ 28 Probebohrungen mit Ausbau zu GW-Messstellen (davon 7 in Ö und 21 in D) mit 2234 Bohrmeter (davon 640 m in Ö und 1594 m in D) abgeschlossen; die Rekultivierungsarbeiten der bereits durchgeführten Bohrungen für den GPR sind abgeschlossen; die GW-Messstellen wurden in ein projektspezifisches wasserwirtschaftliches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

Erkundungsprogramm – potentielle Konfliktzonen - Süd



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Auswertung der Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Kieferbach 2017/01



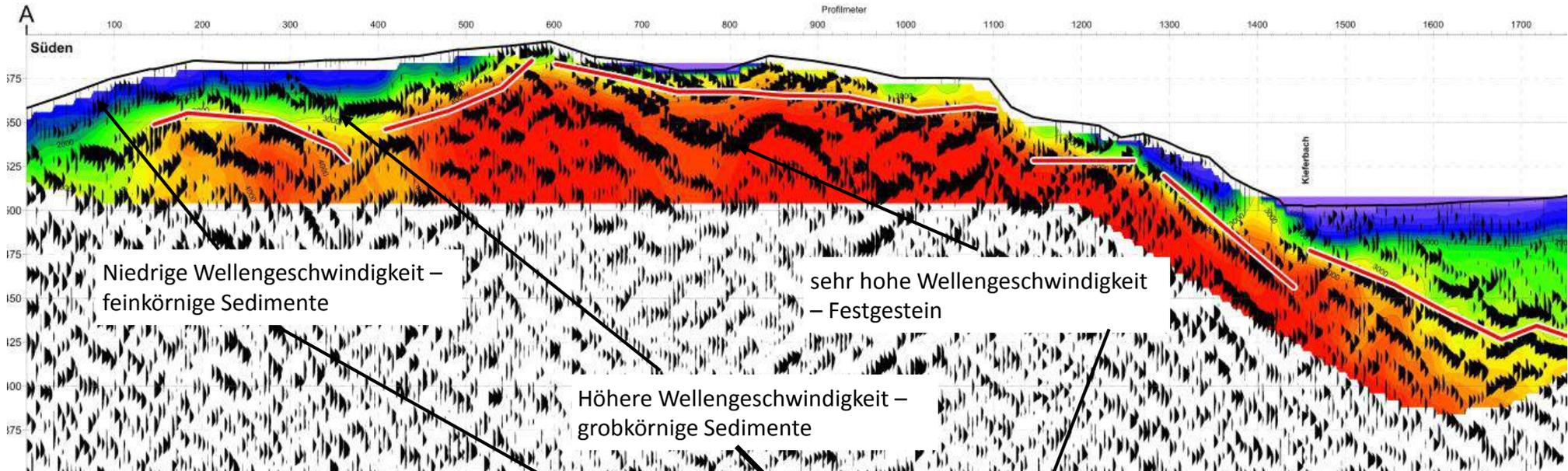
↔ Geologisches Querprofil
Kieferbach

— Geoseismische Profilsur
Kieferbach

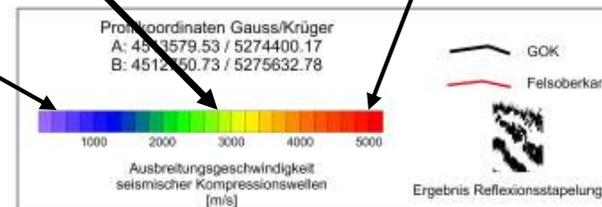
Grundlage: Gemeinsamer
Planungsraum - Geologische Karte
(IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Kieferbach 2017/01



 Nachweis der Felslinie durch Geophysiker



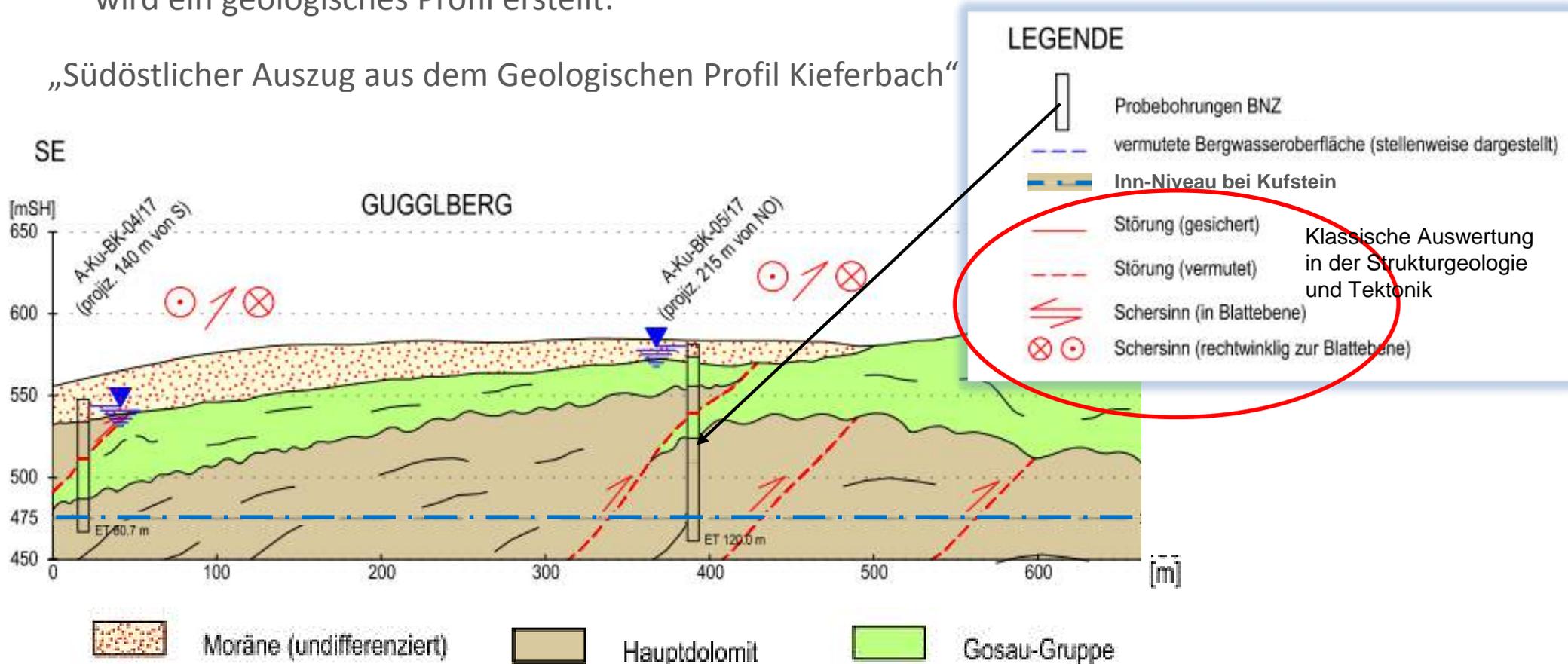
Projekt:	Brenner Nordzulauf Geophysik	
Auftraggeber:	DB Netz AG, Regionalbereich Süd / ÖBB Infrastruktur AG	
Arbeitsbereich:	Kieferbach (1)	Hybridseismik GS_Kieferbach_2017/01
Maßstab:	Anlage 4	
Skala:	hor. 1:2500 vert. 1:1250	Schutzvermerk BG 16016 beachten.

Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

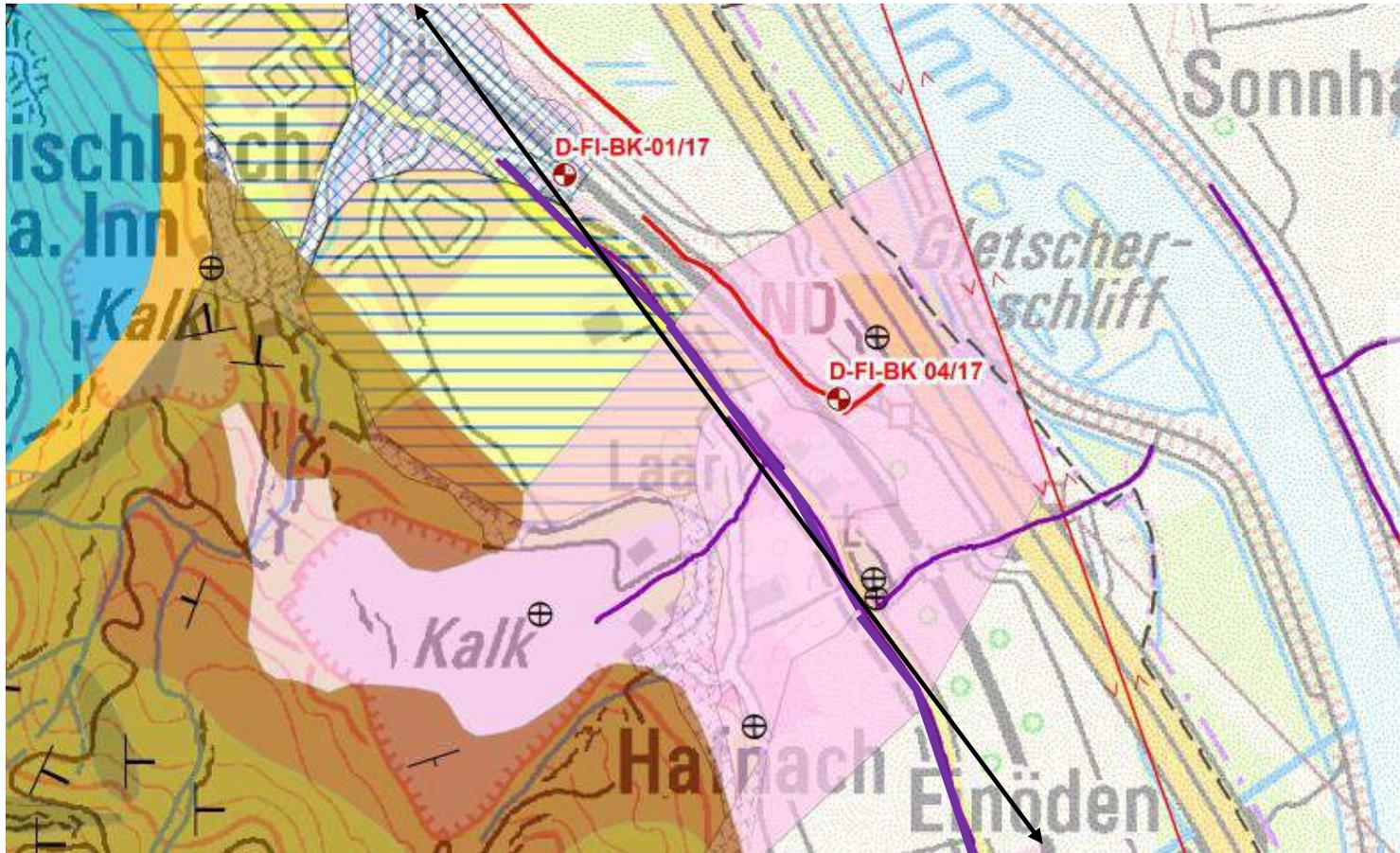
- ❖ Durch die geologische Karte und der Darstellung des Seismikprofils durch den Geophysiker wird ein geologisches Profil erstellt:

„Südöstlicher Auszug aus dem Geologischen Profil Kieferbach“



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Einöden-Fischbach 2017/01

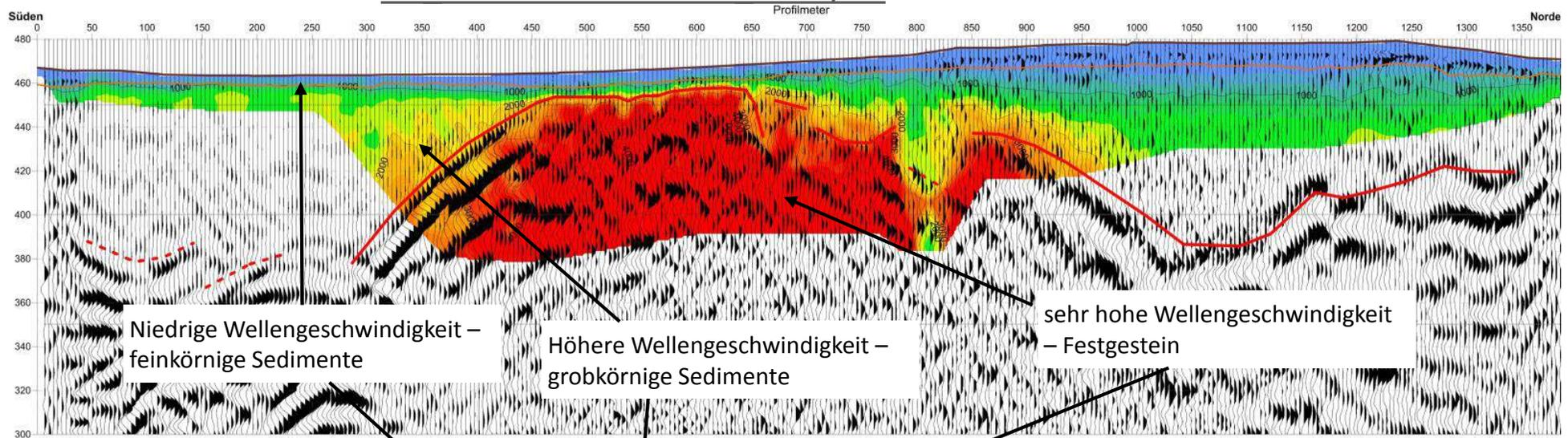


- Geoseismische Profilsur
Fischbach
- ↔ Ausschnitt aus dem Geologischen
Längenschnitt Bereich Fischbach

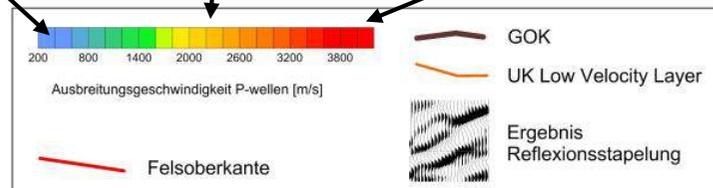
Grundlage: Gemeinsamer
Planungsraum - Geologische Karte
(IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Einöden-Fischbach 2017/01



 Nachweis der Felslinie durch Geophysiker



Projekt:	Brenner Nordzulauf Geophysik	
Auftraggeber:	DB Netz AG, Regionalbereich Süd / ÖBB Infrastruktur AG	
Areal:	Fischbach-Flintsbach (6)	Hybrideisemik GS Einöden-Fischbach_2017/01
		Anlage 2 Schutzvermerk ISO 16016 beachten

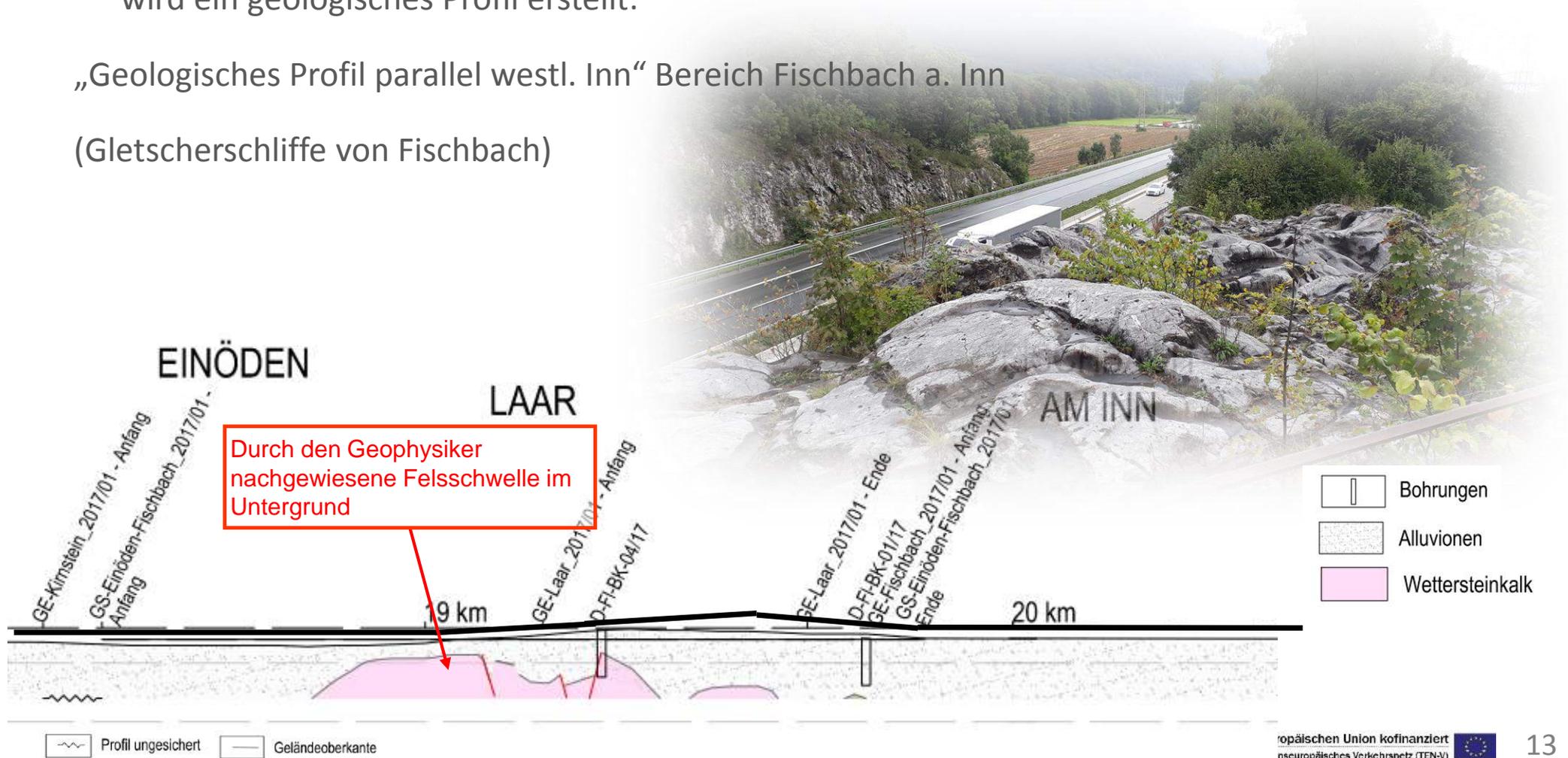
Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

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

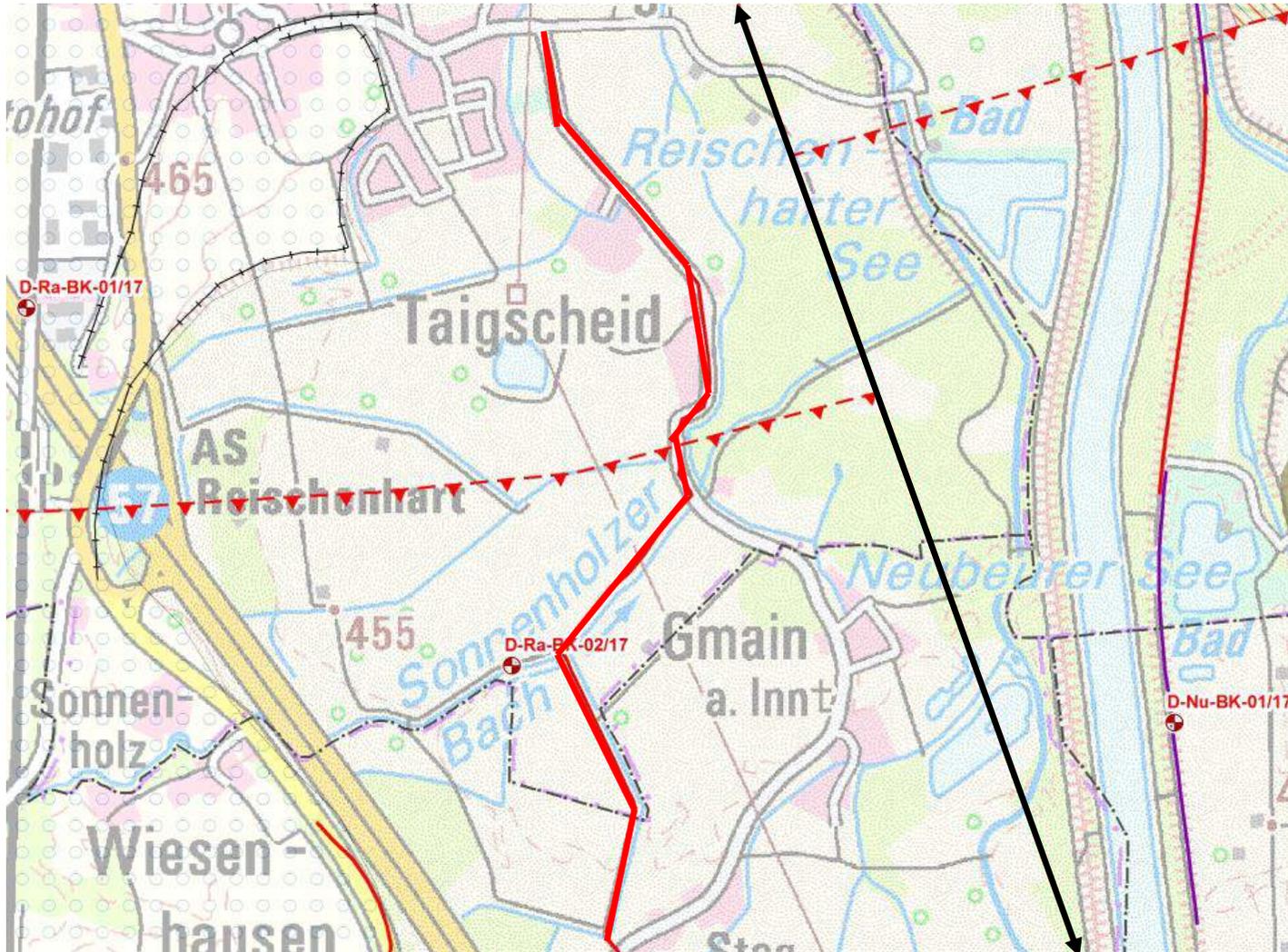
„Geologisches Profil parallel westl. Inn“ Bereich Fischbach a. Inn

(Gletscherschliffe von Fischbach)



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

❖ Geoelektrik Profil: GE Gmain 2017/01

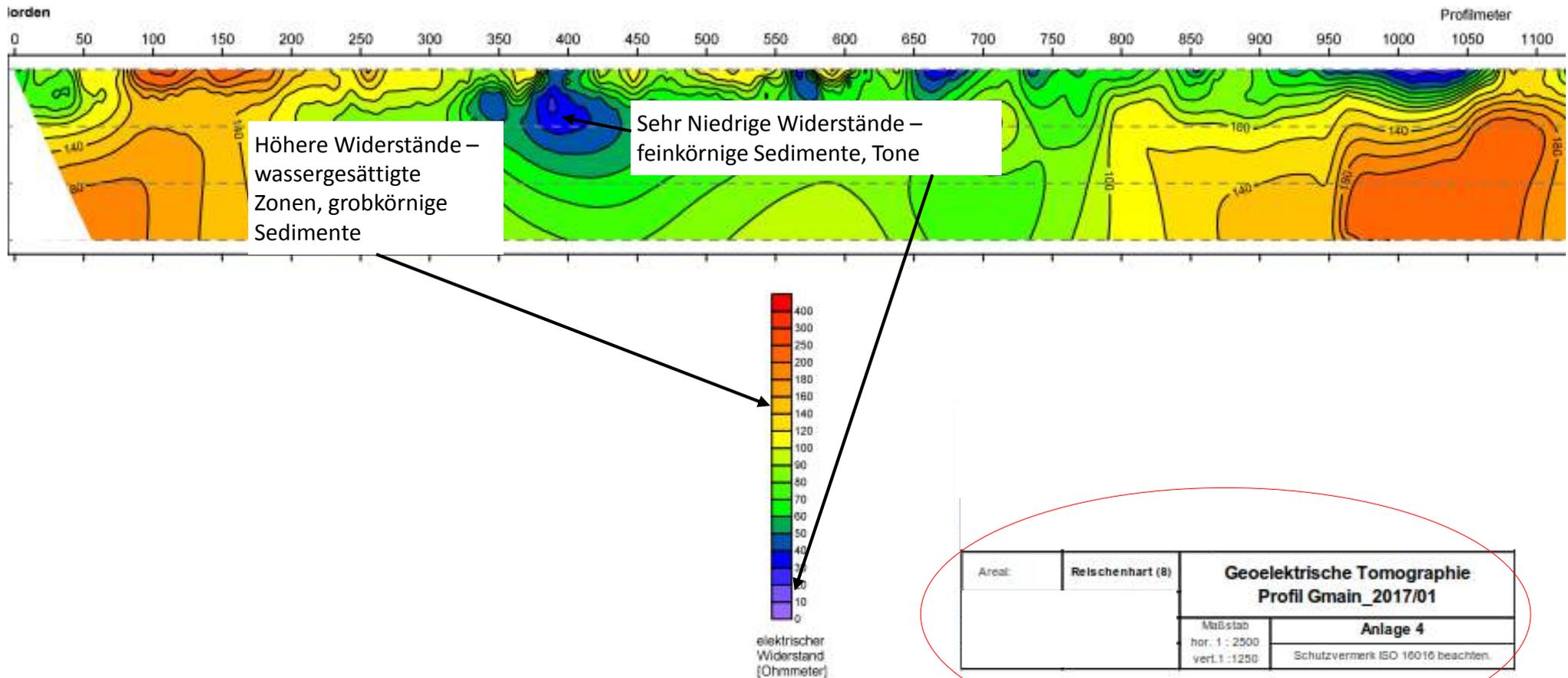


- Geoelektrische Profilspur Bereich Raubling
- ↔ Ausschnitt aus dem Geologischen Längenschnitt Bereich Raubling

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

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

❖ Geoelektrik Profil: Gmain_2017/01

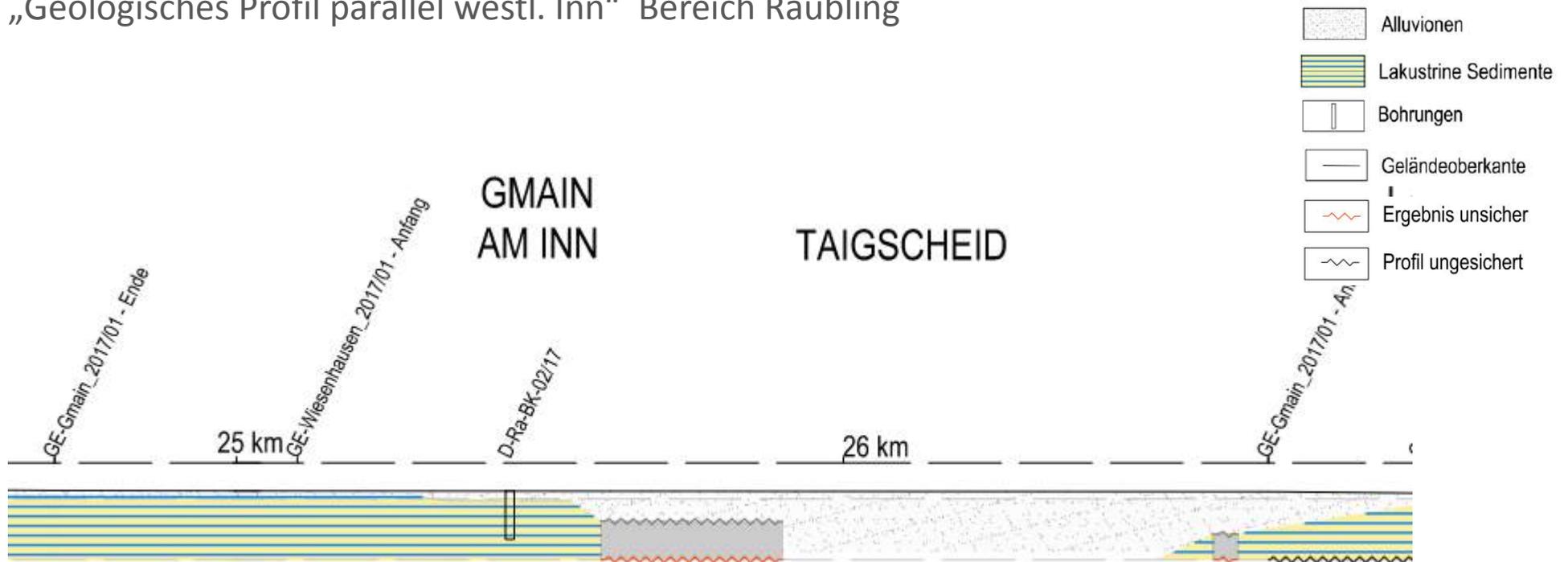


Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

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

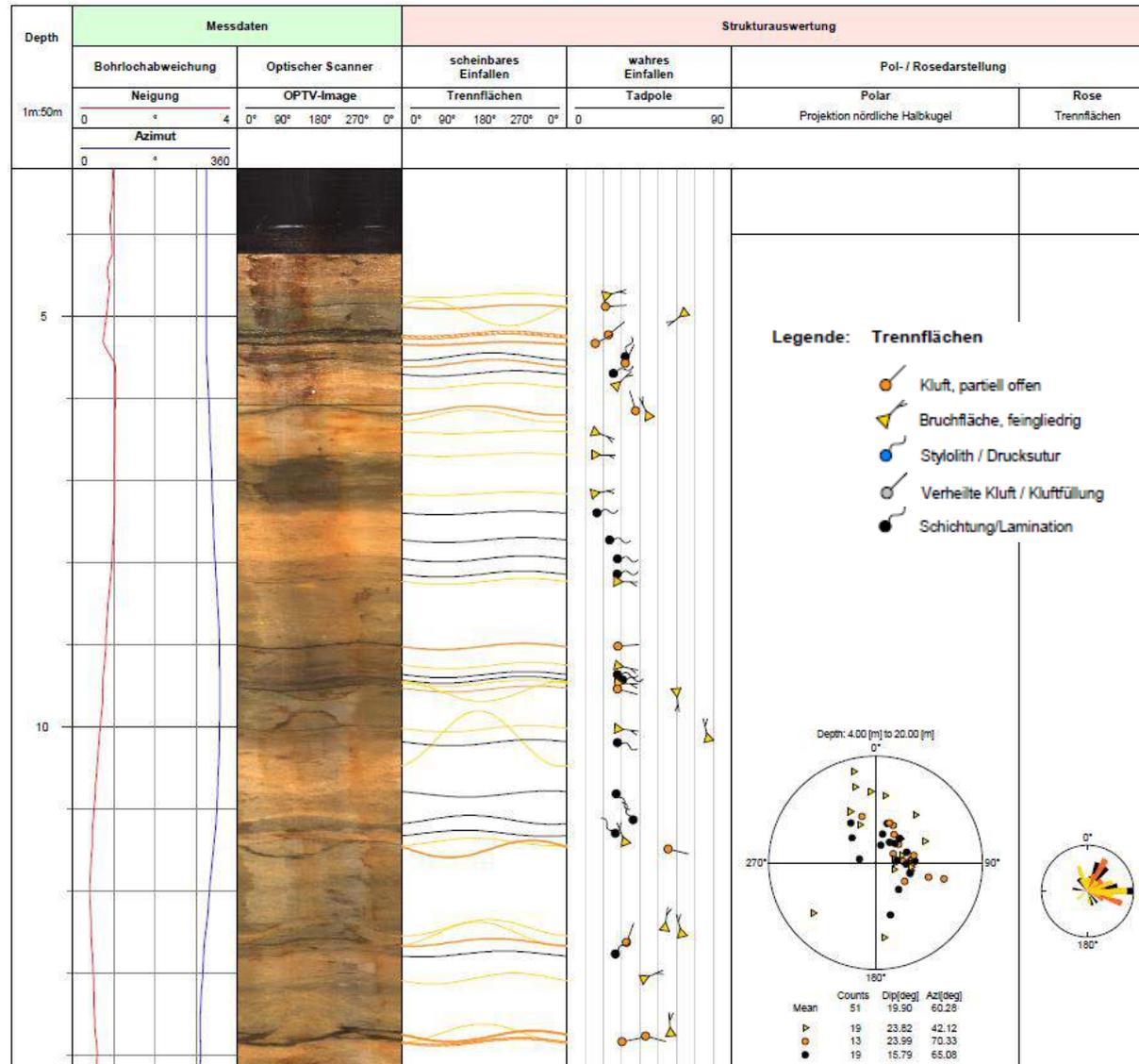
„Geologisches Profil parallel westl. Inn“ Bereich Raubling



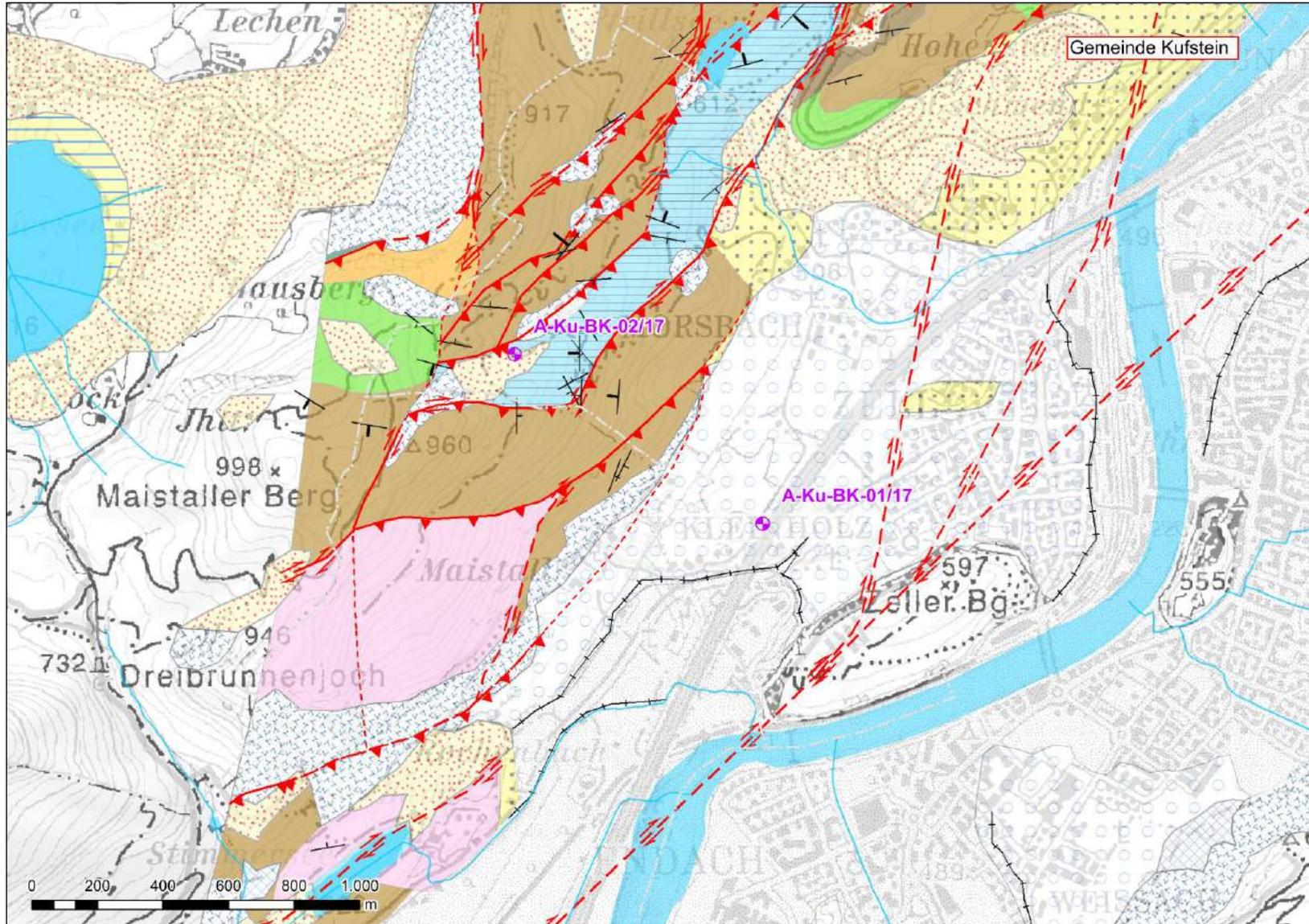
Impressionen aus der Erkundung 2018



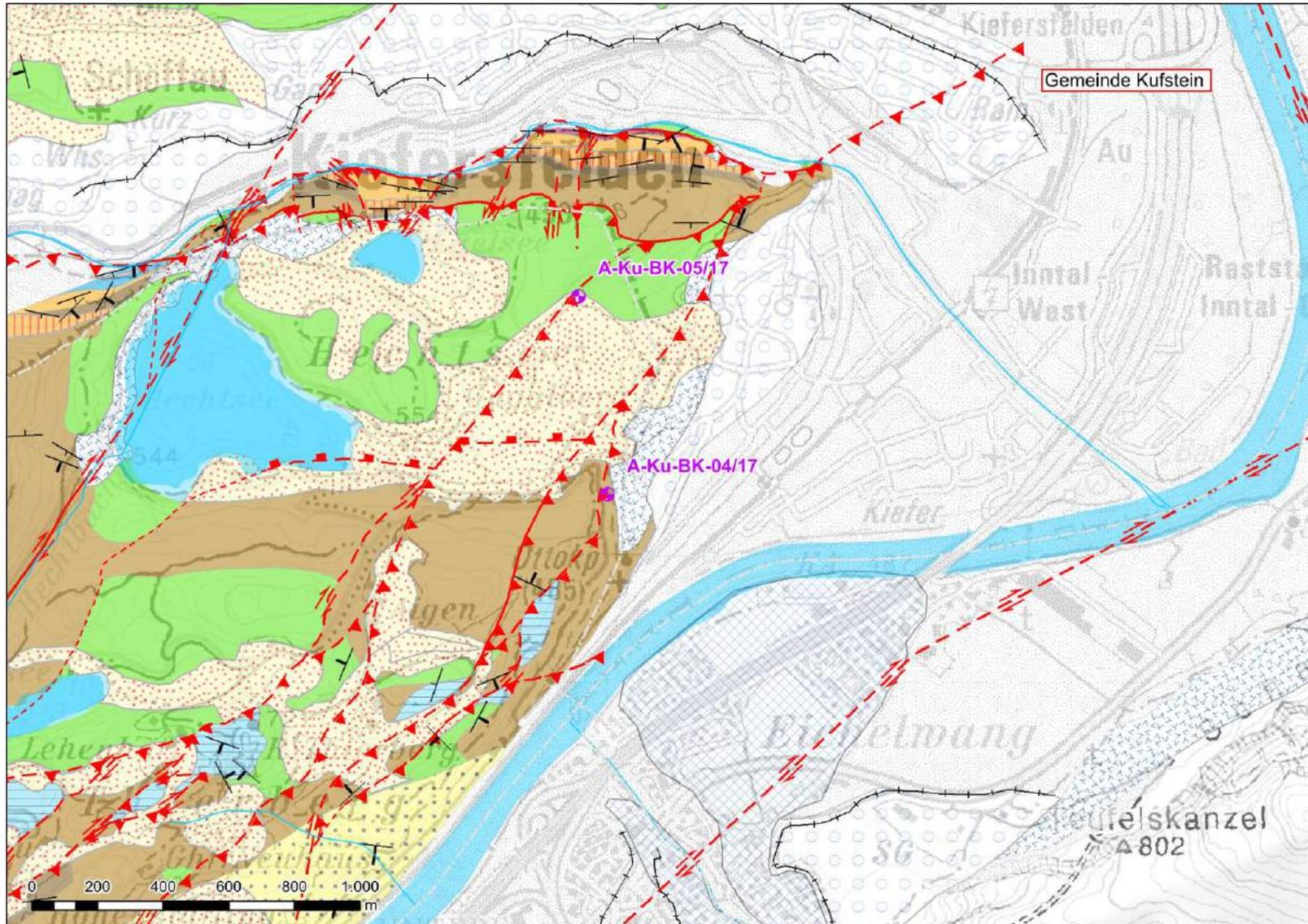
Impressionen aus der Erkundung 2018



Auszug aus geologischer Karte GPR



Auszug aus geologischer Karte GPR



Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Kufstein, 4 Abgeteufte Bohrungen:

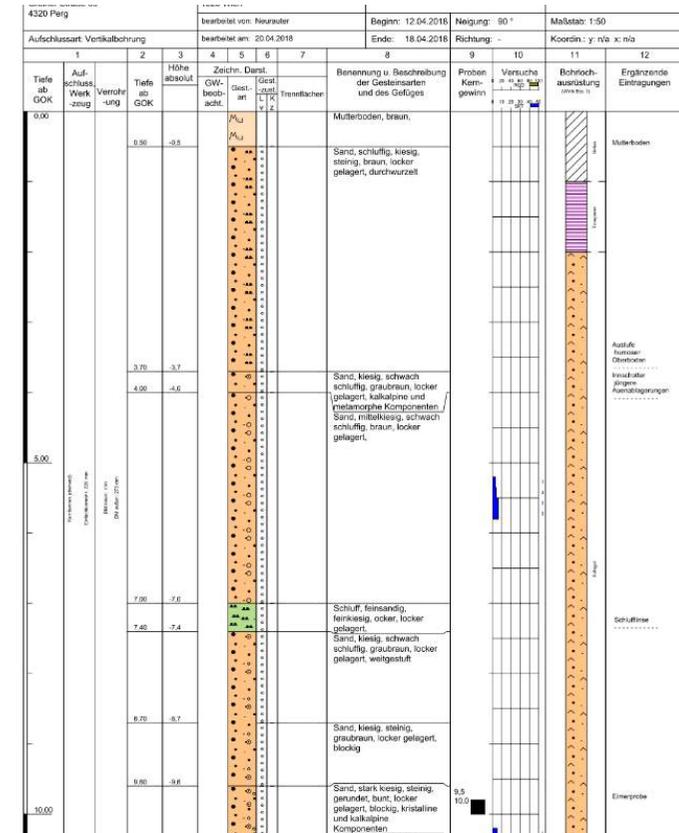
- A-Ku-BK-01/17, 40m
- A-Ku-BK-02/17, 280m
- A-Ku-BK-04/17, 80m
- A-Ku-BK-05/17, 120m

❖ Im Bereich Marblinger Scholle

sehr hohes Druckniveau GW

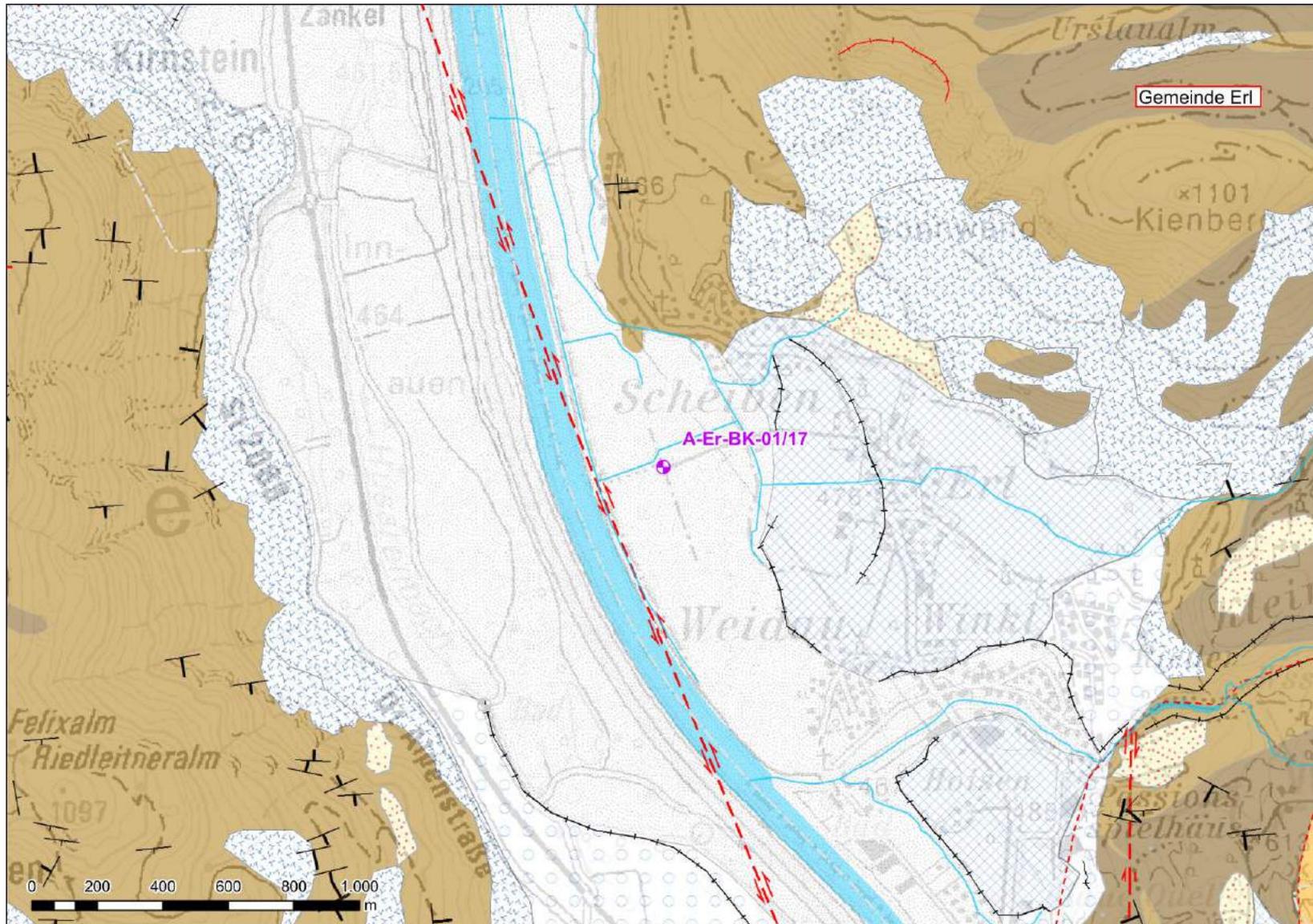
❖ stark tektonisch beanspruchtes Gebirge

❖ Talflur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper



Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischer Karte GPR



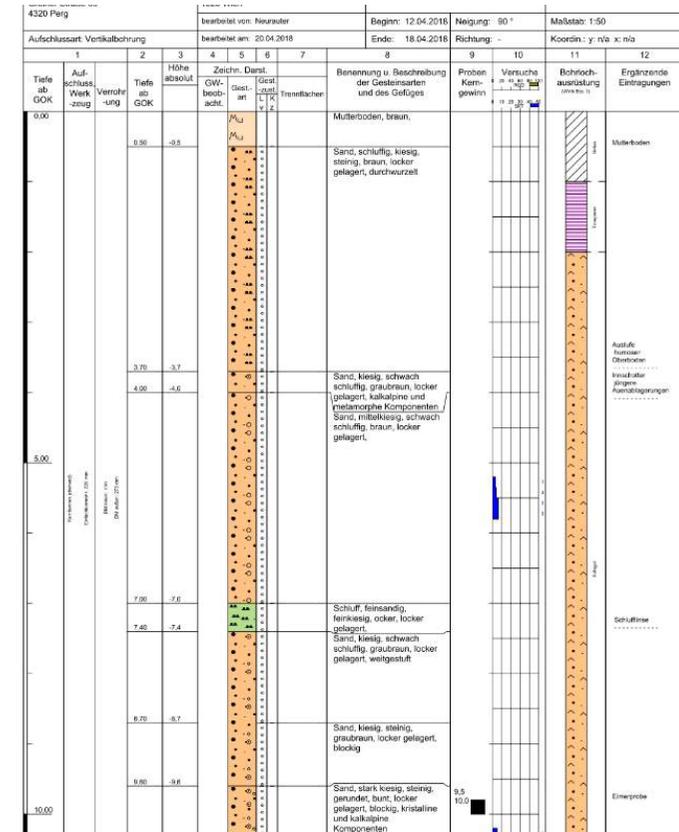
Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Erl, 2 Abgeteufte Bohrungen:

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

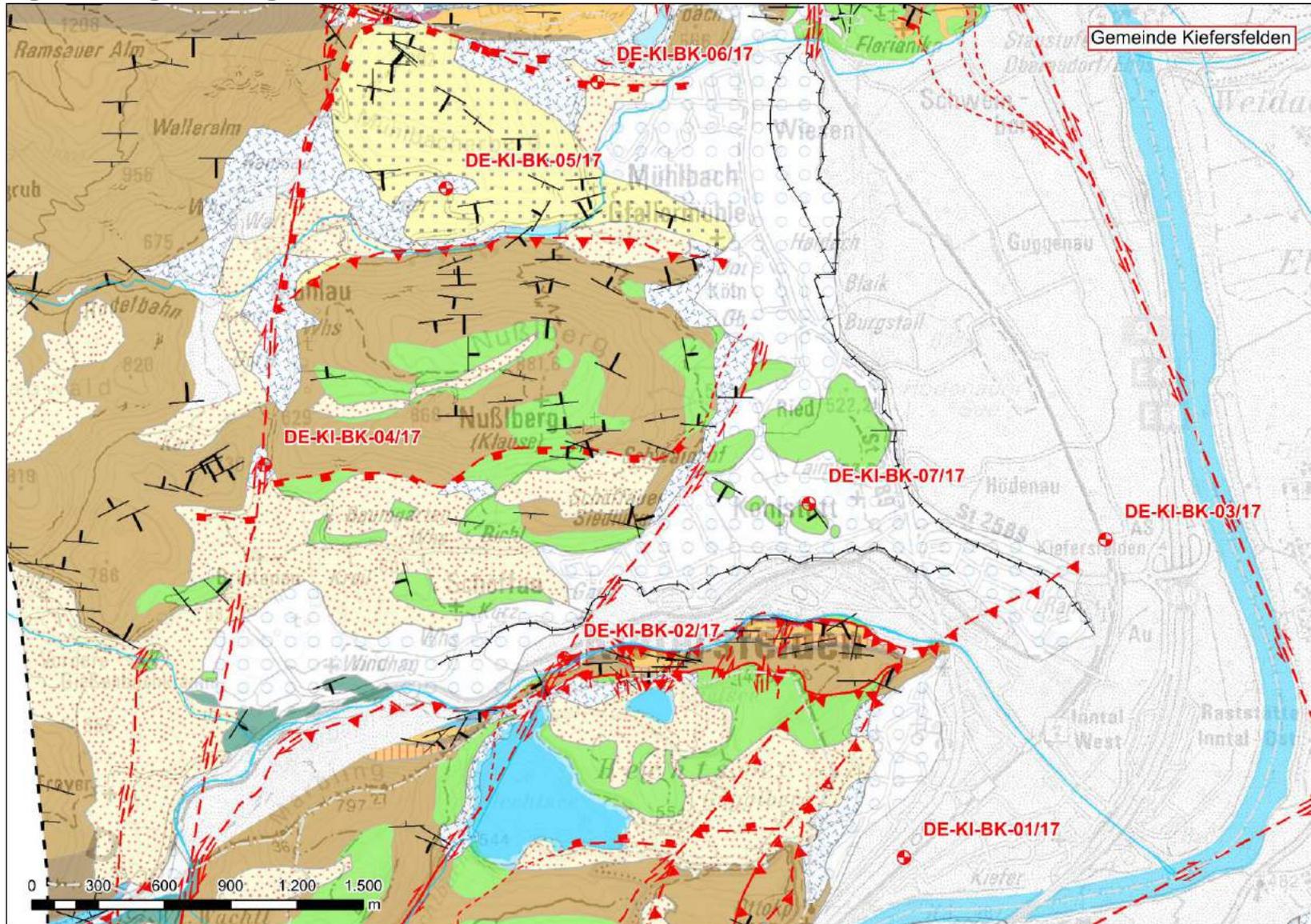
❖ Talflur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper

❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten



Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischer Karte GPR

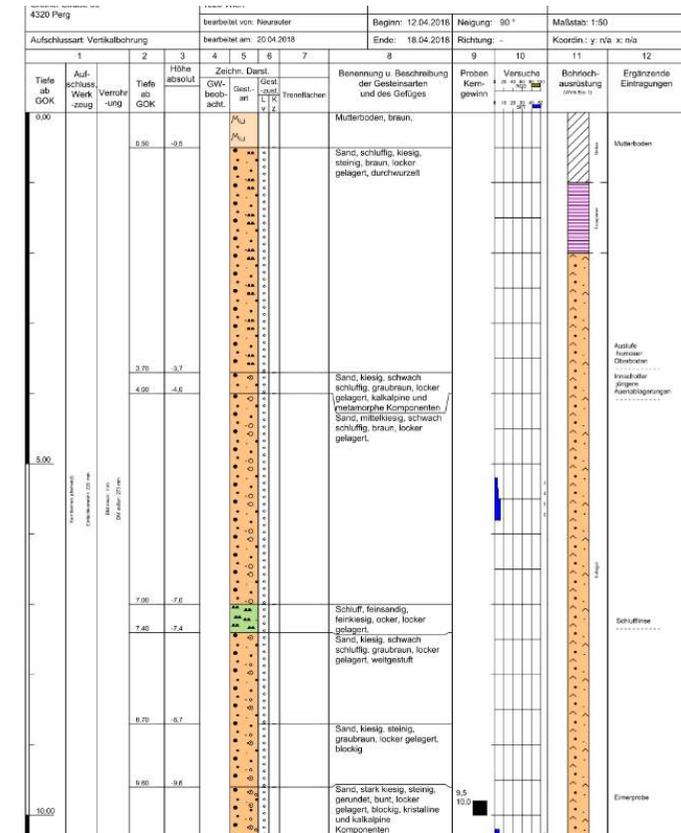


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Kiefersfelden, 5 Abgeteufte Bohrungen:

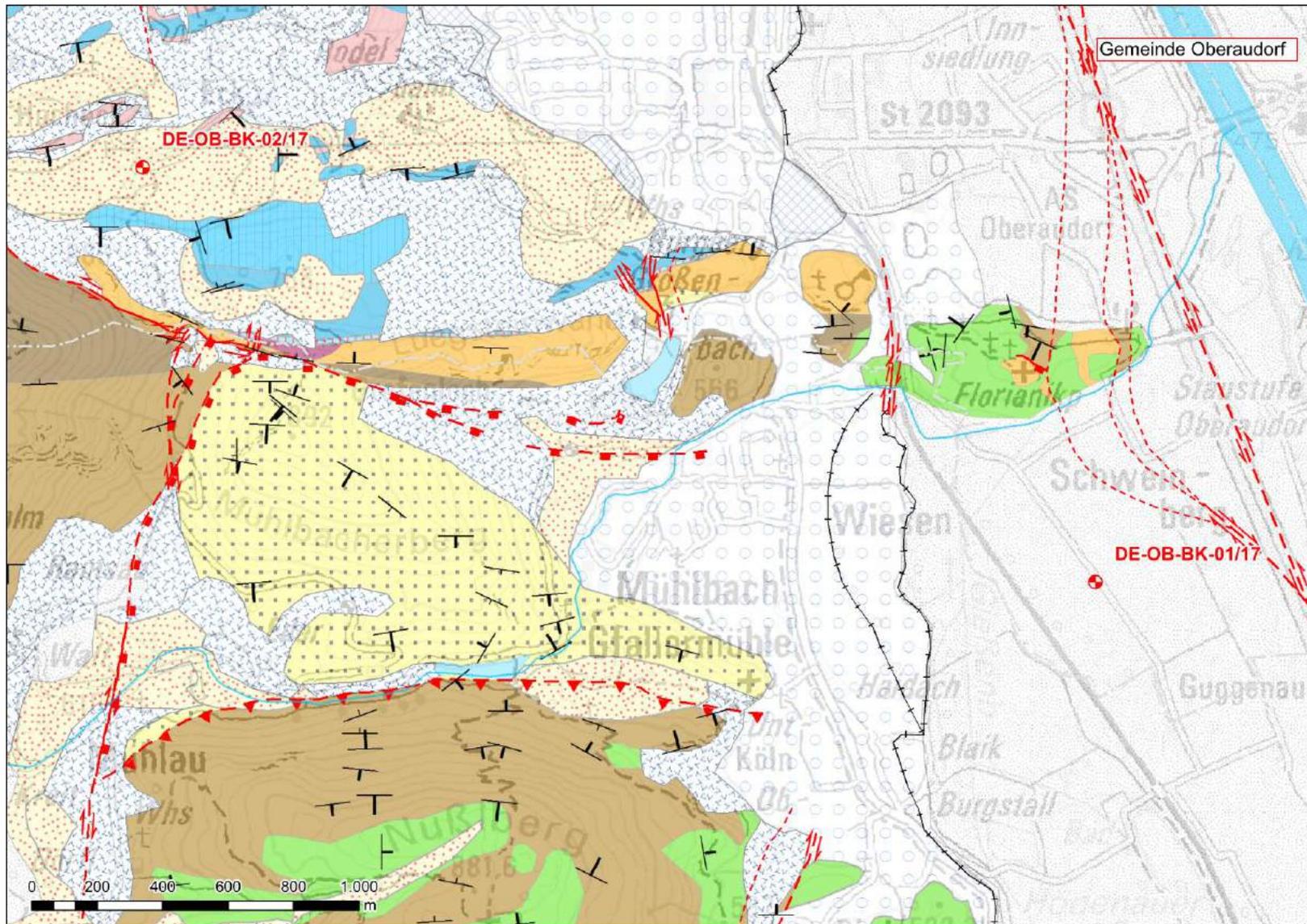
- D-Ki-BK-02/17, 98m
- D-Ki-BK-04/17, 140m
- D-Ki-BK-05/17, 232m
- D-Ki-BK-06/17s, 110m
- D-Ki-BK-07/17, 70m

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

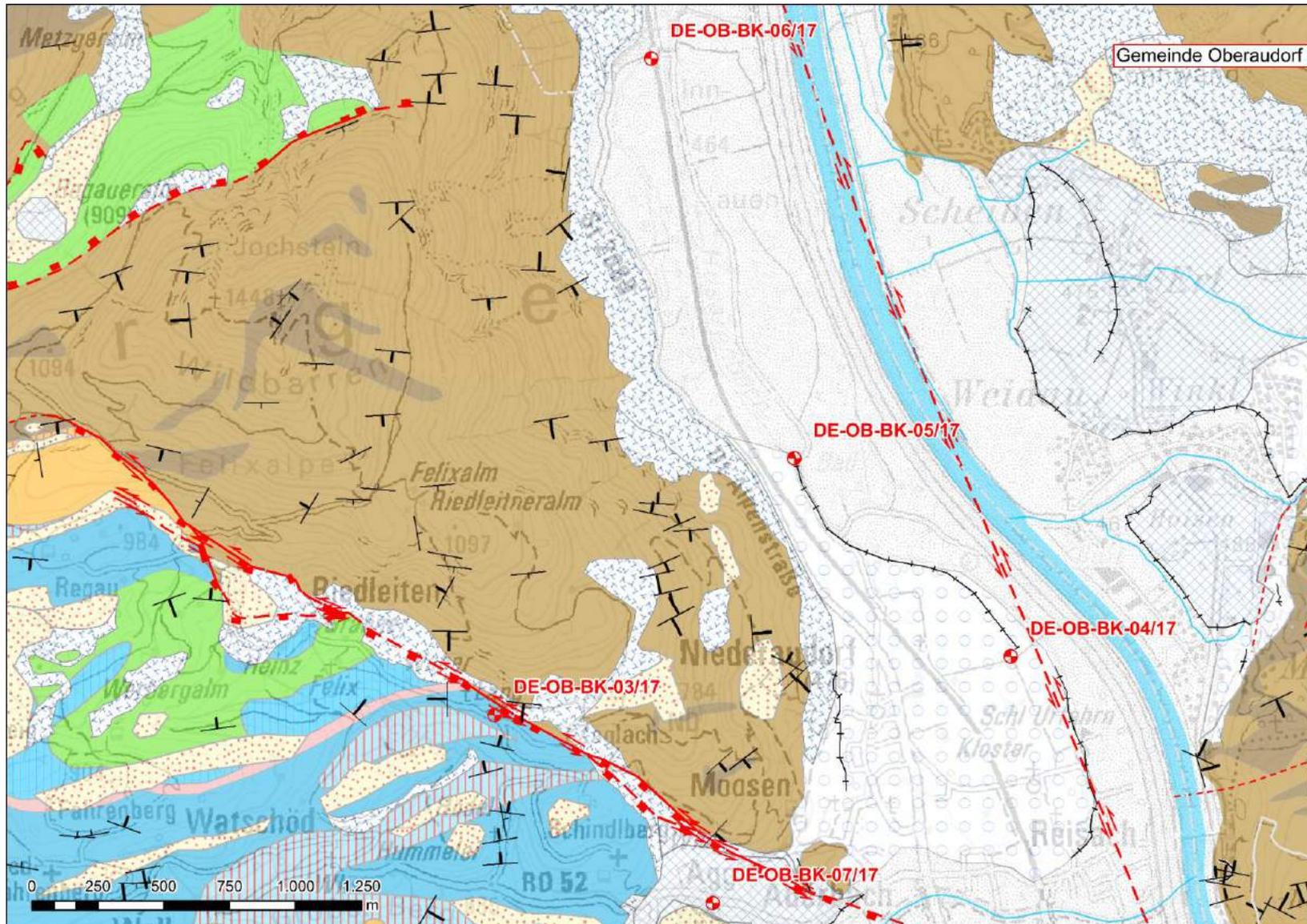


Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischer Karte GPR



Auszug aus geologischen Karte GPR

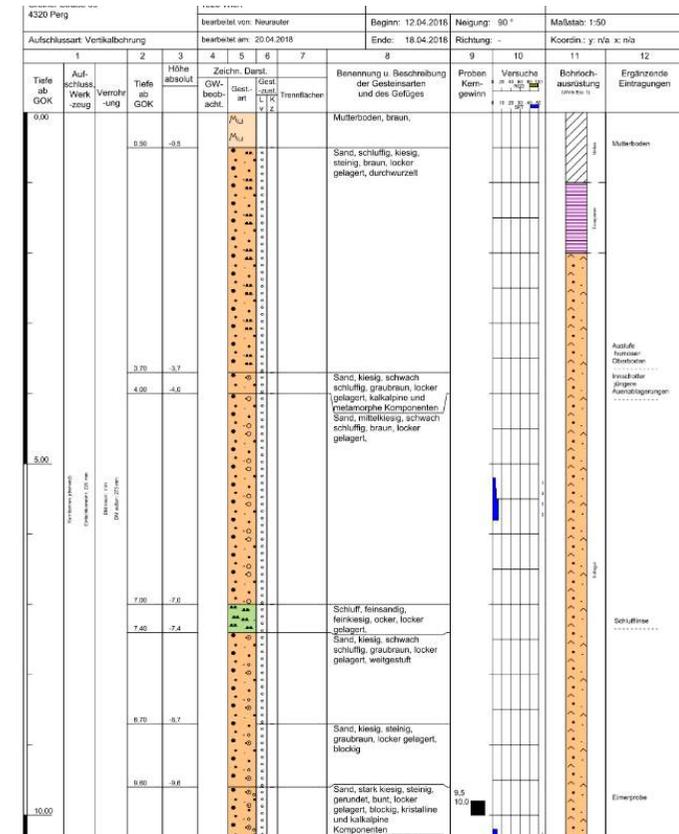


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Oberaudorf, 4 Abgeteufte Bohrungen:

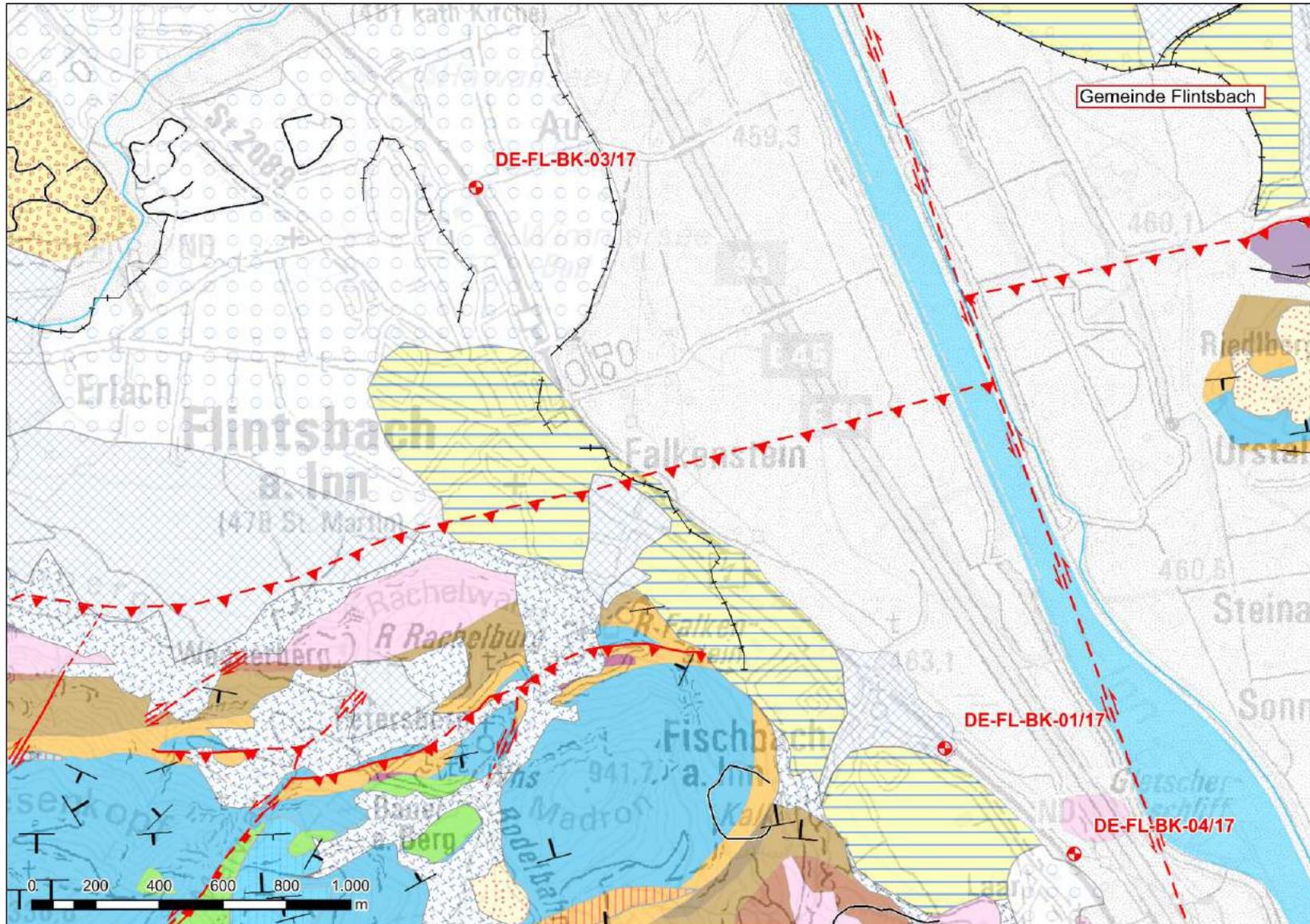
- D-Ob-BK-01/17, 40m
- D-Ob-BK-02/17, 330m
- D-Ob-BK-03/17s, 240m
- D-Ob-BK-07/17, 70m

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



Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischen Karte GPR

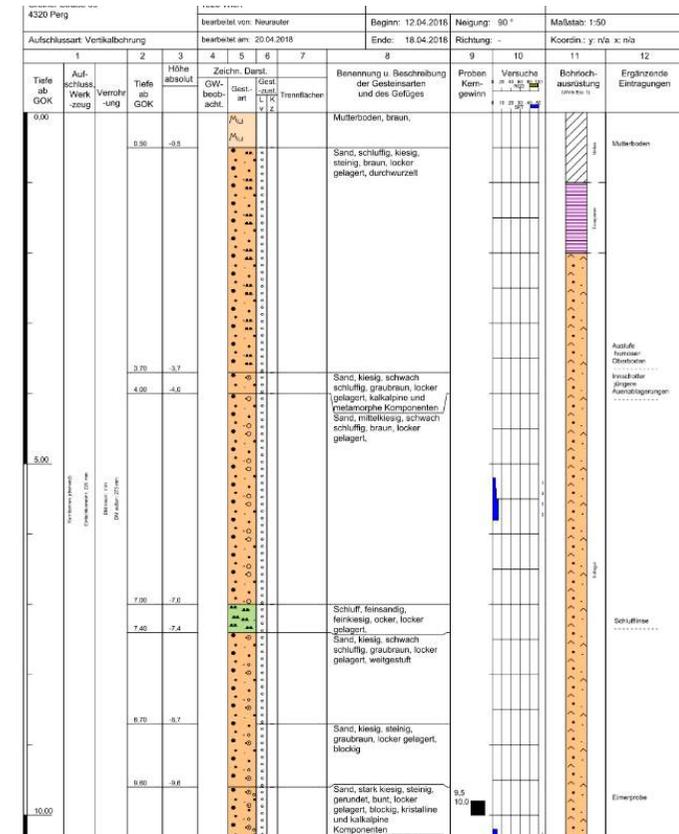


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Flintsbach, 3 Abgeteufte Bohrungen:

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

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



Beispiel für ein Bohrprofil

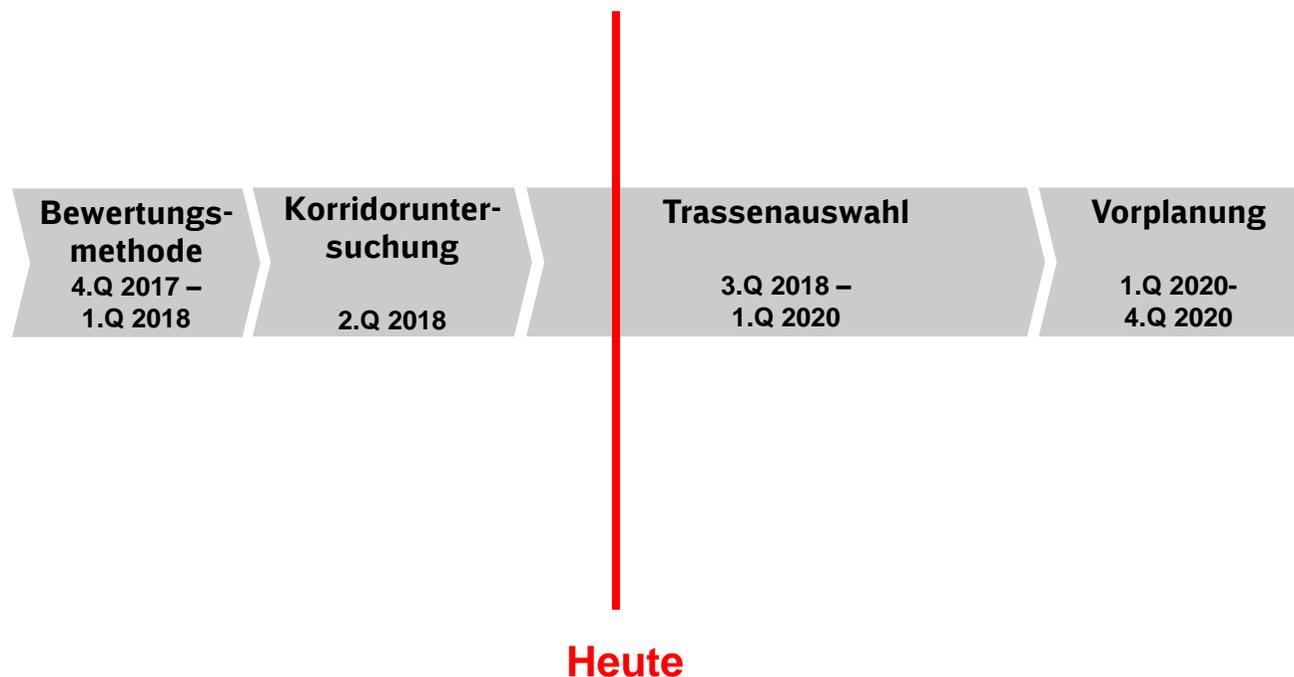
Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

Grobtrassen-Entwicklung

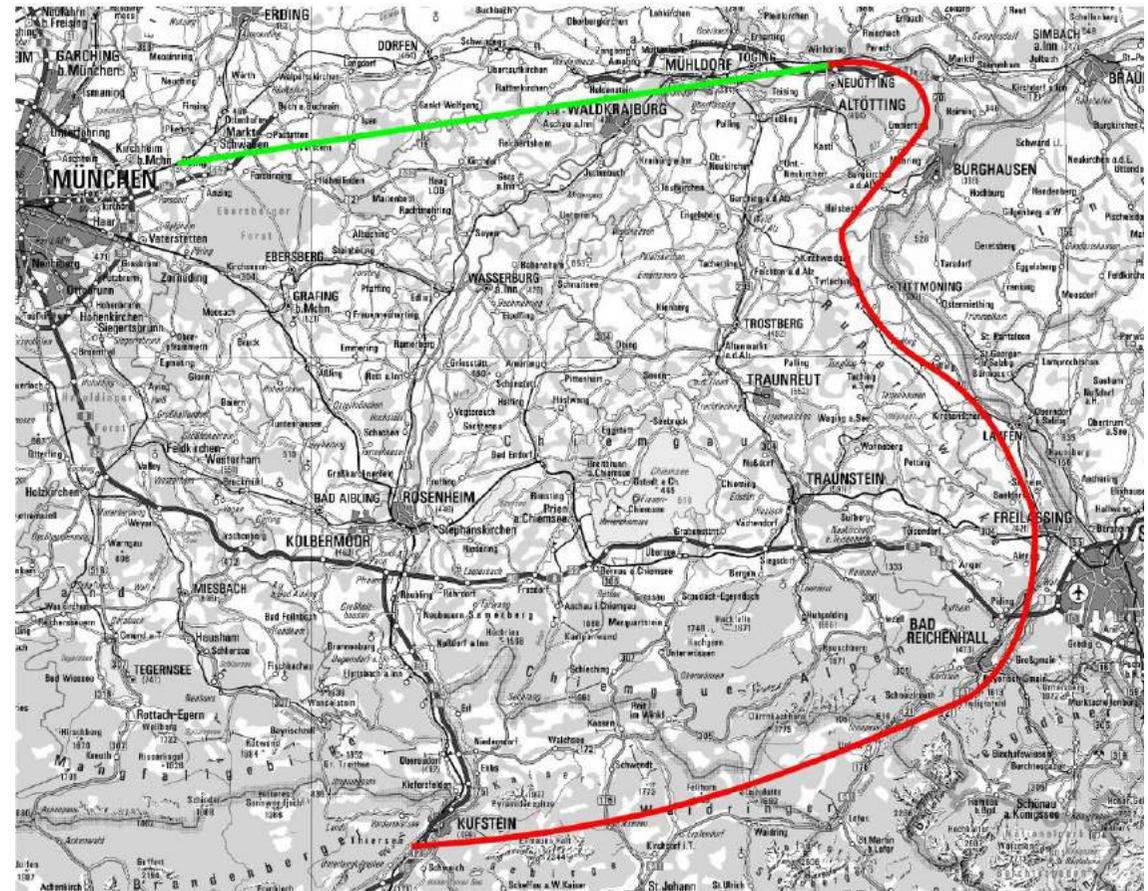
Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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

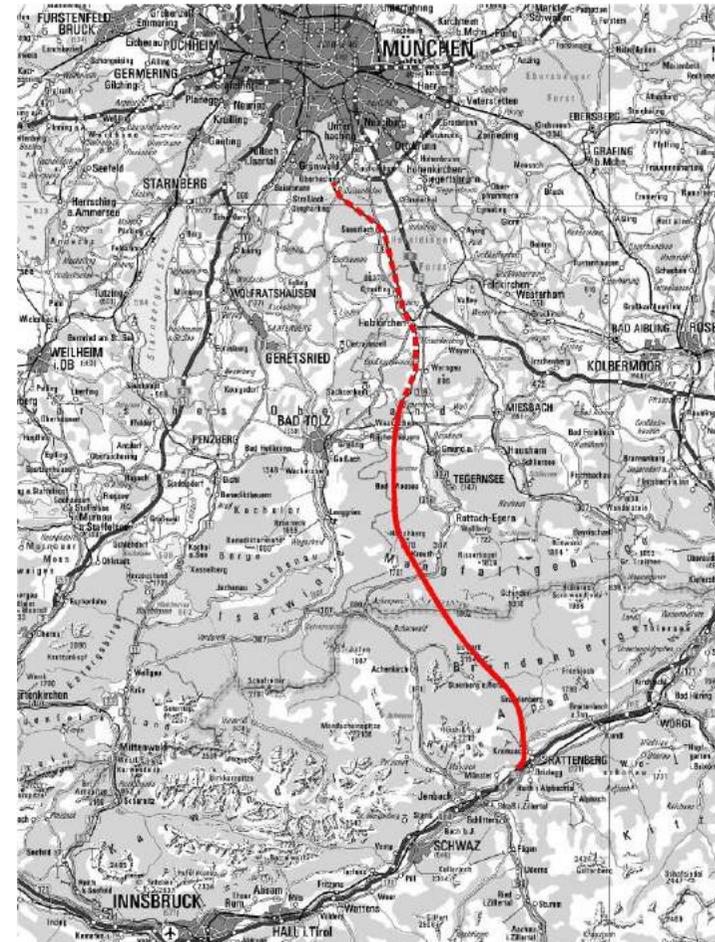


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



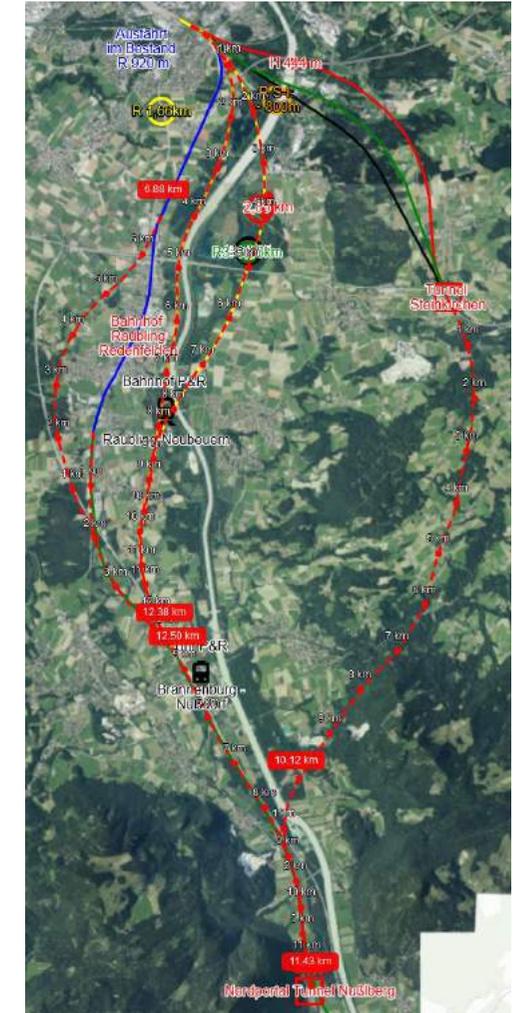
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de/de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschlag 4-gleisige NBS:

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

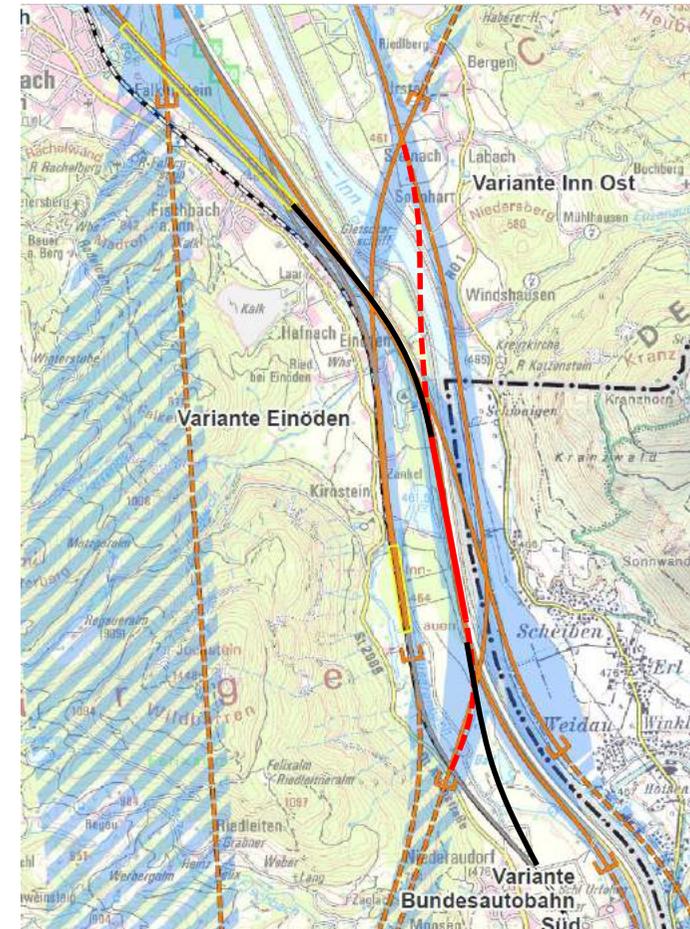


Quelle Kartenhintergrund : Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



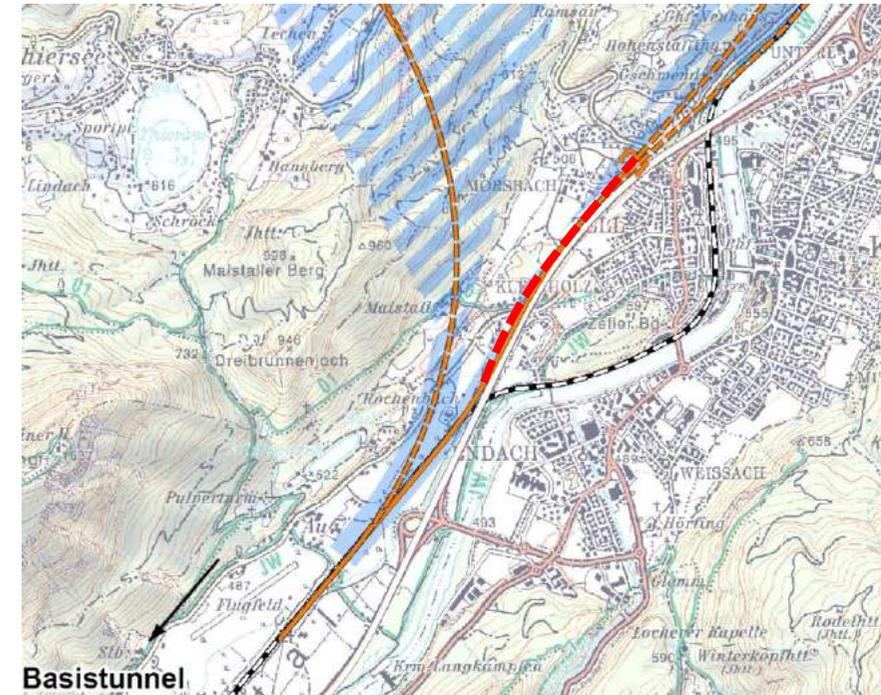
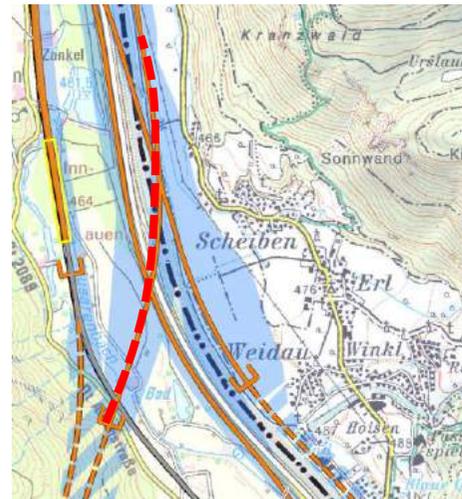
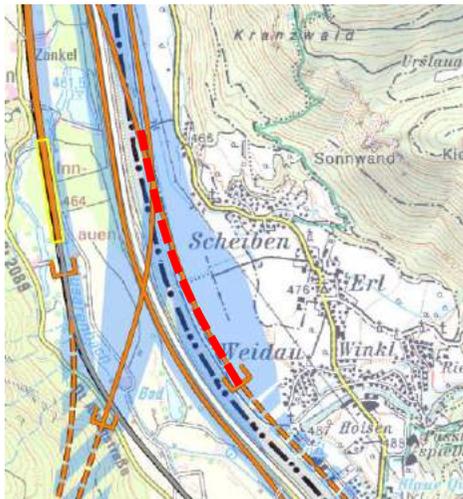
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschläge Tunnel:

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



Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

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

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 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ **Weitere Informationen und Diskussion**
- ❖ Ausblick und Abschluss

Weitere Informationen & Diskussion

- ❖ EPR: bei der 9. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 27.09.2018 äußerten mehrere Teilnehmer die Forderung, die Bundesverkehrswegeplanung, grundlegende verkehrspolitische Fragen sowie die Planungsvorgaben durch verantwortliche politische Vertreter klären zu lassen und bis zur Klärung der Fragen durch die Politik die Arbeit des Gemeindeforums auszusetzen. Die Deutsche Bahn respektiert das Meinungsbild des Forums und wird das Gemeindeforum Rosenheim Süd bis auf weiteres nicht mehr einberufen. Interessierte aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd erhalten weiterhin Zugang zu den laufenden Informationen über einen Informationsaustausch.
- ❖ Erkundungsbohrung in Neubeuern – Duldungsantrag
- ❖ Informationen zum Thema Masterplan Schienengüterverkehr

Masterplan Schienengüterverkehr Deutschland – BMVI (1/2)

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

Masterplan Schienengüterverkehr Deutschland – BMVI (2/2)

Zielsetzung

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

Im Vordergrund stehen hierbei

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

Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs Freistaat Bayern – STMB

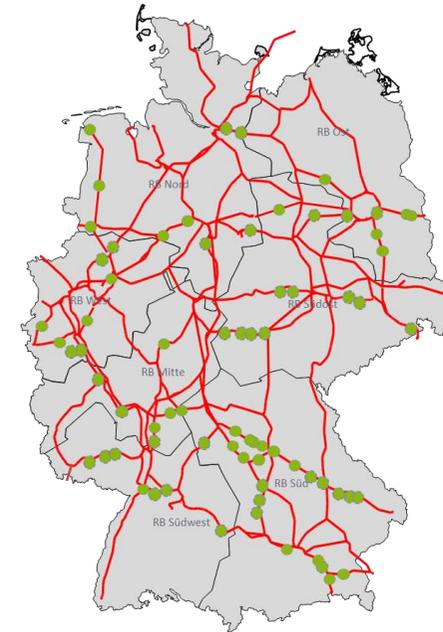
- ❖ Bayern fördert die technische und betriebliche Innovationen in Bezug auf den Schienengüterverkehr.
- ❖ Intermodaltransport-Konzept Bayern als Angebot für die Transportwirtschaft mit den Schwerpunkten Standardisierung, Automatisierung, Vernetzung und Digitalisierung.
- ❖ geförderte Projekten zur Stärkung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

Masterplan Schienengüterverkehr

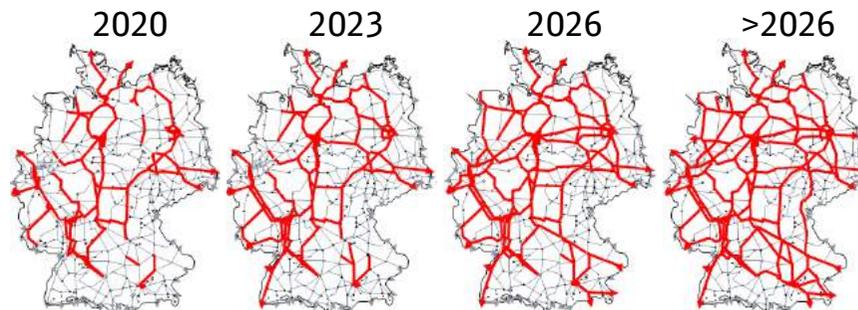
Entwicklung Schienenprojekte – DB Netz AG

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

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



— 740 m-Netz ● Einzelmaßnahme



Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ **Ausblick und Abschluss**

Ausblick und Abschluss

Nächste Termine

- ❖ Nächster Forentermin: **28. November 2018**
- ❖ Weitere Forentermine geplant: 23. Januar 2019
- ❖ Präsentation wird auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM