

## Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

### Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

#### Protokoll

Thema:	7. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd
Datum/Uhrzeit:	18.06.2018, 18:30 bis 21:00 Uhr
Ort:	Clubraum im Parkhotel Crombach, Rosenheim
Teilnehmende (ohne Titel)	Anton Wallner, Erster Bürgermeister, Bad Feilnbach Manfred Büttner, Wirtschaft, Bad Feilnbach Sebastian Obermair, Bürgerinitiative / Vereinigung, Bad Feilnbach Peter Kloo, Erster Bürgermeister, Kolbermoor Dieter Börner, Arbeitskreis Verkehr, Kolbermoor Ralf Exler, Bürgerinitiative / Vereinigung, Kolbermoor Josef Häusler, Erster Bürgermeister, Riedering Konrad Lindner, Landwirtschaft (Obmann), Riedering Christian Kaddick, Wirtschaft, Riedering Brigitte Enghart, BI (brenna tuat's Riedering), Riedering Christian Praxl, Erster Bürgermeister, Rohrdorf Bernhard Huber, Landwirtschaft, Rohrdorf Theresa Albrecht, Wirtschaft, Rohrdorf Gerd Hartlieb, stellvertretend für Josef Krapf, Bürgerinitiative (BI Rohrdorf), Rohrdorf Gabriele Bauer, Oberbürgermeisterin, Rosenheim Josef Gilg, Landwirtschaft, Rosenheim Wolfgang Janhsen, Wirtschaft (IHK Rosenheim), Rosenheim

Hermann Biehler, Bürgerinitiative / Vereinigung (Städtebau und Umweltfragen), Rosenheim

Rainer Auer, Erster Bürgermeister, Stephanskirchen

Johann Hamberger, Landwirtschaft, Stephanskirchen

Karl Mair, Zweiter Bürgermeister, Stephanskirchen

Torsten Gruber, DB Netz AG

Bernd Reiter, DB Netz AG

Christian Tradler, DB Netz AG

Eva Böss, Externe Expertin ETB

Horst Wessiak, Externer Experte ETB

Martin Eckert, Planungsgruppe IBPN

Stefan Eder, Planungsgruppe IBPN

Nadine Georgi, Planungsgruppe IBPN

Wieland Steigner, Planungsgruppe IBPN

Ralf Eggert, IFOK

Rebecca Ruhfaß, IFOK

---

## Agenda

1. Begrüßung
2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 6. Sitzung
3. Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
4. Informationen zu Grundlagenkarten und Raumwiderständen
5. Informationen zum geologischen Erkundungsprogramm
6. Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs
7. Vorstellung und Diskussion der Korridore und Grobtrassen
8. Abschluss/Termine

---

## 1. Begrüßung

Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden und berichtet, dass der Regionale Projektbeirat parallel nebenan im Parksaal im Parkhotel Crombach noch tagt. Dann stellt er die Tagesordnung vor (s.o.).

- Dr. Gerd Hartlieb merkt an, dass die zweiwöchige Frist für den Versand der Einladung mit Agenda nicht eingehalten wurde.
- Dr. Hermann Biehler sagt, dass er noch Anmerkungen zur Bewertungsmethode hat, die in der Sitzung behandelt werden sollen.
- **Ergebnis:** Die Anmerkungen von Dr. Hermann Biehler werden unter dem Tagesordnungspunkt 6 „Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs“ aufgenommen. Es wird zukünftig verstärkt auf den fristgerechten Versand der Einladung inkl. Agenda geachtet. Außerdem werden die Termine frühzeitig bekanntgegeben.
- Es gibt keine weiteren Anmerkungen zur Tagesordnung.

---

## 2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 6. Sitzung

### Protokoll zur sechsten Sitzung des Gemeindeforums am 16.05.2018

Es gab mehrere Rückmeldungen zum Protokoll der sechsten Sitzung. Folgende Änderungen werden vorgenommen:

- In der Teilnehmerliste wird Thomas Riedrich, Bürgerinitiativen, Stephanskirchen ergänzt
- Auf Antrag von Rainer Auer wird ein Satz auf S. 13 folgendermaßen angepasst: „Rainer Auer fragt daraufhin, ob durch das System mehr Züge auf der Strecke fahren ~~werden~~ können.“
- Auf Antrag von Rainer Auer wird die Frage von Rainer Auer auf S. 18 folgendermaßen angepasst: „Rainer Auer fragt, ob die Feinstaubbelastung nicht ~~auch~~ grundsätzlich davon abhängt, welcher Zug fährt und ob die Trasse ober- oder unterirdisch geführt wird. ~~und wo der Zug fährt (Tunnel oder freie Strecke)~~“. Anschließend an die Antwort von Horst Wessiak dazu wird der Vermerk eingefügt: „*Nachträglicher Hinweis: Die Frage nach der Feinstaubbelastung im Tunnel wurde an dieser Stelle nicht beantwortet.*“. Die Beantwortung der Frage erfolgt in der heutigen Sitzung (18.06.2018) unter dem Tagesordnungspunkt 6.

## Brenner-Nordzulauf – Erweiterter Planungsraum

- Aufgrund einer Anmerkung von Rainer Auer wird ein Satz auf S. 19 ergänzt (Änderungen kursiv): „Da nicht alle Mitglieder zustimmen, etwa 20 Minuten länger zu bleiben, wird die Diskussion zum Kriterienkatalog an dieser Stelle unterbrochen, *um die Gewichtungsbögen austeilen zu können.*“
- Auf Antrag von Dr. Hermann Biehler wird dessen Aussage auf S. 20 korrigiert (Änderungen kursiv): „Er sagt, ~~dass er weitere Vorschläge für den Kriterienkatalog hat, die diskutiert werden sollten.~~ erinnert an seinen eingangs gestellten Antrag, einen Tagesordnungspunkt *„Fragen und Anmerkungen zur Bewertungsmethode“* aufzunehmen und sagt, *dass er dazu noch einige Punkte ansprechen möchte.*“

Ralf Eggert spricht sich dafür aus, die schriftlich gewünschte Formulierung, dass das Austeilen „erzungen“ wurde, nicht in das Protokoll der sechsten Sitzung aufzunehmen, da es sich um eine nachträglich geäußerte Empfindung handelt. Daraufhin wird hiermit folgendes festgehalten:

- Rainer Auer gibt zu Protokoll, dass das Austeilen der Gewichtungsbögen von ihm und weiteren Mitgliedern als Aufzwingen empfunden wurde.
- Brigitte Enghart stimmt ihm zu und betont, dass den Mitgliedern ihrer Ansicht nach keine andere Wahl blieb, als die Gewichtungsbögen mitzunehmen, obwohl der Kriterienkatalog noch nicht zu Ende diskutiert war.
- Ein weiteres Mitglied betont, dass es in der Sitzung keine Zeit gab, das Missfallen zu zeigen.

Außerdem wird die folgende gemeinsame schriftlich eingereichte Stellungnahme zur sechsten Sitzung hier festgehalten:

*„Bernhard Huber, Brigitte Enghart, Dr. Christian Kaddick, Christian Praxl, Christof Langer, Dr. Gerd Hartlieb, Hans Reck, Johann Hamberger, Josef Häusler, Dr. Josef Krapf, Karl Mair, Konrad Lindner, Rainer Auer, Theresa Albrecht und Thomas Riedrich geben zu Protokoll: „Wir protestieren gegen die unvollständige Erläuterung der einzelnen Bewertungskriterien. Wir stellen fest, dass wir von der Bahn gezwungen wurden, die Gewichtung der einzelnen Kriterien ohne ausreichende vorherige Erläuterung durchzuführen. Ergänzungen durch Forenmitglieder wurden nicht abschließend diskutiert. Wir stellen weiterhin fest, dass dieser deutliche methodische Fehler eine sachliche Bewertung erschwert und letztlich eine verzerrte oder gar falsche Gewichtung nach sich ziehen kann.“*

**Ergebnis:** Mit den genannten Änderungen und unter Berücksichtigung der hier zu Protokoll gegebenen Aussagen wird das Protokoll zur sechsten Sitzung angenommen.

Brenner-Nordzulauf – Erweiterter Planungsraum

Josef Häusler gibt zu Protokoll, dass er an vielen Punkten dem Protokoll nicht zustimmt, er diese Punkte aber nicht diskutieren möchte.

#### **Protokoll zur fünften Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 11.04.2018**

Ralf Eggert berichtet, dass zum Protokoll der fünften Sitzung noch die Abstimmung zwischen Dr. Christian Kaddick und Torsten Gruber zu einem Punkt ausstand. Dr. Christian Kaddick äußert, dass er mit der durch die Moderation vorgestellten Formulierung nicht einverstanden ist.

Da Torsten Gruber noch in der parallellaufenden Informationsveranstaltung für den Regionalen Projektbeirat sitzt, wird die Entscheidung über die Formulierung vertagt. **Ergebnis:** Es soll in bilateraler Abstimmung zwischen Dr. Christian Kaddick und Torsten Gruber eine Formulierung gefunden werden.

#### **Protokoll zur Zusatzsitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 02.05.2018**

An das Protokoll zur Zusatzsitzung soll die Stellungnahme von Brigitte Enghart zur Bezeichnung „Projektgegner“ angehängt werden. Darüber hinaus gab es keine Rückmeldungen.

**Ergebnis:** Das Protokoll zur Zusatzsitzung wird um die Stellungnahme von Brigitte Enghart als Anhang ergänzt ohne weitere Änderungen abgenommen.

#### **Nachtrag zur Geschäftsordnung**

Ralf Eggert berichtet: In der sechsten Sitzung wurde angekündigt, dass bis zur siebten Sitzung geprüft wird, wie die Projektbezeichnung in der Geschäftsordnung angepasst werden muss, damit sie dem Maßnahmentitel und der Maßnahmenbeschreibung im BVWP entspricht. Die Moderation schlägt vor, ebenso wie in der Geschäftsordnung des Regionalforums den Maßnahmentitel und die Maßnahmenbeschreibung mit der dazugehörigen Fußnote aus dem BVWP zu übernehmen. An der entsprechenden Stelle (dritter Absatz unter Punkt 1) wird demnach als Zitat aus dem BVWP eingefügt:

Grundlage ist weiters der Bundesverkehrswegeplan 2030:

Maßnahmentitel: *ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)*

Beschreibung der Maßnahme\*): *2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A.*

*\*) Maßnahmeninhalte wurden für die neuen Vorhaben i.d.R. auf einer sehr frühen Planungsstufe entwickelt. Sie können sich im Laufe der Planung ändern*

Es spricht sich kein Mitglied gegen die Änderung aus.

**Ergebnis:** Die Geschäftsordnung wird in diesem Punkt geändert. Den Mitgliedern wird die überarbeitete, finale Fassung zugesendet (*siehe Anhang*).

Im Zusammenhang mit der Geschäftsordnung kritisiert Christian Praxl, dass die Einladung nicht fristgerecht zwei Wochen vor der Sitzung versendet wurde und erbittet ausdrücklich, dass die in der Geschäftsordnung festgelegten Fristen zukünftig eingehalten werden.

---

### **3. Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord**

Christian Tradler berichtet: Am Nachmittag hat eine Informationsveranstaltung für die Mitglieder aller Foren stattgefunden, bei der die Korridore und Grobtrassen präsentiert wurden. Zu den Korridoren und Grobtrassen wird unter Tagesordnungspunkt 7 berichtet. Das Gemeindeforum Rosenheim Nord tagt erst am Folgetag (19.06.2018).

---

### **4. Informationen zu Grundlagenkarten und Raumwiderständen**

Dr. Wieland Steigner, IBPN, informiert zu den Grundlagenkarten und Raumwiderständen. *Siehe Folien 6 bis 9 in der beiliegenden Präsentation.* Er erläutert

- *zu Folie 6:* Es wurden bereits 2016 Grundlagendaten erhoben und schon damals Korridorkarten erstellt. Im EPR wurde im Rahmen des Besuchs des damaligen Verkehrsministers Alexander Dobrindt im März 2017 in Rosenheim ein Neustart beschlossen, sodass die Grundlagenermittlung auch noch einmal neu begonnen wurde. Aber auch im GPR haben sich teilweise in den letzten anderthalb Jahren Änderungen ergeben. Die Grundlagendaten (insbesondere Flächennutzungspläne) wurden daher bei allen Gemeinden, im GPR und im EPR, neu angefragt. Aus Stephanskirchen und Riedering stehen die Rückmeldungen bisher noch aus.
- *zu Folie 7 und 8:* Diese Folien fassen zusammen, welche Änderungsbedarfe sich im Vergleich zur Abfrage bis 2016 ergeben. *Siehe dort.*
- *zu Folie 9, Bild links und Bild in der Mitte:* Die Sachdaten, die die Gemeinden zurückgemeldet haben, wurden - soweit ausreichend konkret - in die Datensätze der Grundlagenplanung eingearbeitet. Die Grundlagenkarten sind nun auf den heutigen Stand aktualisiert und abgeschlossen. Auf Basis der aktualisierten Grundlagenkarten wurden die Raumwiderstandskarten aktualisiert. Die Grundlagen (z.B. Siedlungen, Naturschutzgebiete) finden sich dann in den Raumwiderstandskarten wieder.
- *zu Folie 9, Bild rechts:* Die Grundlagenkarten waren die Basis für die Ermittlung der Korridore und die Entwicklung der Grobtrassen. Diese werden unter dem Tagesordnungspunkt 8 vorgestellt.

## Rückfrage

- Thomas Riedrich fragt, ob die Karten den Mitgliedern in hochauflösender Fassung zur Verfügung gestellt werden können. Es wurde nämlich bereits von mehreren Mitgliedern der Bürgerinitiative die Frage an ihn herangetragen, ob bestimmte Grundstücke betroffen sind.
- Dr. Wieland Steigner antwortet, dass das nicht der derzeitigen Flughöhe der Planung entspricht. Es wird noch nicht Grundstücks-genau geplant. Eine höhere Auflösung würde eine Scheingenaugigkeit vortäuschen.
- Christian Tradler sichert zu, dass detailliere Karten herausgegeben werden, sobald es dem Planungsstand entspricht.

---

## 5. Informationen zum geologischen Erkundungsprogramm

Stefan Eder, IBPN, informiert zum geologischen Erkundungsprogramm. *Siehe Folie 11 bis 27 in der beiliegenden Präsentation.*

- Zunächst stellt er die Grundsätze (*siehe Folie 11*), die prinzipielle Vorgehensweise (*siehe Folie 12*) und den Stand der Arbeiten (Aktivitäten bis zum Beginn der Ausführung im Oktober 2018, *Folie 13*) vor.
- Er zeigt, dass die Region um Rosenheim überwiegend in dieselbe untertägige Konfliktzone fällt – Konfliktzone V, „hohe Eingriffsintensität Untertage (Tunnel) mit hohem Prognoserisiko und großen hydrogeologischen Auswirkungen“ (*siehe Folien 14 bis 16*)
- Er stellt die allgemeinen Erkundungsziele der Geotechnik (für Festgesteine und Lockergesteine) und der Hydrogeologie (*siehe Folie 17*) und die Erkundungsziele im Erweiterten Planungsraum (EPR) (*Folie 18*) vor.
- Er informiert zum zum geplanten Erkundungsprogramm (*siehe Folie 19*).
- Er erläutert den Ablauf der Erkundungsbohrungen (*siehe Folie 20*).
- Er zeigt Daten sowie beispielhafte Bilder zu Bohrstellen und Geräten bei den Erkundungsbohrungen (*siehe Folie 21*), zum Bohrbetrieb (*siehe Folie 22*) und zum Messtellenausbau (*siehe Folie 23*). Er erklärt, dass die Bohrungen im GPR weitestgehend abgeschlossen sind. In der Endmoränenlandschaft im EPR werden sich die Bohrungen schwieriger gestalten als im Gebirge im GPR.
- Dann erläutert er den Ablauf bei den Untersuchungen durch Geoseismik und Geoelektrik (*siehe Folie 24*) und erklärt kurz Technik und Zweck der Geoseismik (*Folie 25*) und der Geoelektrik (*Folie 26*).
- *Folie 27* gibt einen groben Überblick, wo Untersuchungen stattfinden sollen.

## Diskussion und Fragen

- Rainer Auer fragt, was passiert, wenn der Grundstückseigentümer keine Einwilligung zur Untersuchung gibt.
- Stefan Eder antwortet, dass dann nach einem vergleichbaren, benachbarten Grundstück gesucht und dieses angefragt wird. Es wird außerdem darauf geachtet, die Bohrung an eine Stelle zu setzen, an der die Beeinträchtigung (z.B. in der Landwirtschaft) möglichst gering ist.
- Christian Tradler ergänzt, dass zuerst die bahneigenen Grundstücke und Grundstücke der öffentlichen Hand genutzt werden. Wenn damit nicht alles abgedeckt ist, dann wird auf private Grundstücke ausgewichen. Wenn ein Grundstückseigentümer kein Einverständnis erteilt, die Bohrung aber unbedingt notwendig ist, kann beim Eisenbahnbundesamt ein Antrag auf Duldung gestellt werden.
- Ein Mitglied fragt, wie lange die Bohrung und die damit verbundenen Messungen dauern.
- Torsten Gruber antwortet, dass die Verträge mit den Grundstückseigentümern auf fünf Jahre abgeschlossen werden. Weitere fünf Jahre werden optioniert und in Anspruch genommen, falls nötig. Es sind Beobachtungen über mehrere Jahre erforderlich, um die nötigen Erkenntnisse über die Grundwasserhältnisse zu bekommen.

---

## 6. Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs

Ralf Eggert erinnert daran, dass aus der sechsten Sitzung zum Kriterienkatalog noch die Frage aussteht, wie Erschütterungen in Bezug Stallgebäude berücksichtigt werden können. Außerdem steht die Antwort auf die Frage von Rainer Auer aus, wie Feinstaub im Betrieb bei der Streckenführung über- und untertage berücksichtigt werden kann (siehe dazu Tagesordnungspunkt 2).

### Erschütterungen

Eva Böss erläutert, dass in der DIN 4150 Grenzwerte (sog. Anhaltswerte) für die Einwirkung von Erschütterungen auf Gebäude festgelegt sind. Es sind keine Werte für Nutztiere definiert. Um die beim letzten GF formulierte Anfrage bezüglich der Stallgebäude zu berücksichtigen, könnte beim Teilkriterium 2-1-2 „Erschütterungen“ der bestehende erste Indikator ergänzt werden (*Änderung kursiv*): „Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte (Wohnen, Industrie und Gewerbe sowie *ähnlich strukturierte Bauten*)“. Damit kann verdeutlicht werden, dass auch landwirtschaftliche Betriebsgebäude, Schulen, Krankenhäuser und ähnliches gemeint sind.

## Feinstaub im Betrieb

Horst Wessiak erklärt,

- dass die Feinstaubemission in erster Linie von der Zugart anhängt. Es ist jedoch richtig, dass es einen Unterschied macht, ob der Zug im Tunnel fährt oder nicht, da bei einer untertägigen Trasse der Feinstaub im Wesentlichen im Tunnel bleibt und nur durch die Längsströmung im Tunnel in Folge Zugbetrieb zu einem geringen Teil an den Portalen anfällt.
- dass die Feinstaubemissionen im Zugbetrieb insgesamt gering sind. Es gibt dazu jedoch relativ wenige aktuelle Untersuchungen.

Laut einer Schweizer Veröffentlichung (*nachträgliche Ergänzung: bezogen wurde sich auf die Veröffentlichung „Feinstaub – Fakten und Argumente“, strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS, <https://www.strasseschweiz.ch/fileadmin/pdf/Feinstaub.pdf>, Bern 2008*) entfallen 2005 auf den gesamten Verkehr (Straße, Schiene, Luft, Schiff) 29% der Feinstaubemissionen, nur 4,7 % der gesamten Feinstaubemission stammen dabei von der Schiene, während z.B. der Anteil von Industrie und Gewerbe 27% und jener der Landwirtschaft 37% ausmacht. Gemäß einer anderen Schweizer Untersuchung (*nachträgliche Ergänzung: bezogen wurde sich auf PM10-EMISSIONEN VERKEHR Teil Schienenverkehr, Schlussbericht, [https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/luft/fachinfo-daten/pm10-emissionen\\_schienenverkehr.pdf.download.pdf/pm10-emissionen\\_schienenverkehr.pdf](https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/luft/fachinfo-daten/pm10-emissionen_schienenverkehr.pdf.download.pdf/pm10-emissionen_schienenverkehr.pdf), Infras, Bern 2007*) entstanden 2004 von den Schienen-Feinstaubemissionen etwa 60% beim Bremsen, 38% durch Abrieb an Gleis/Rädern und 2 Prozent durch Abrieb am Stromabnehmer. Der Anteil der Schienen-Feinstaub-emission ohne Bremsen an der gesamten Feinstaubemission<sup>1</sup> liegt demnach nur bei rund 1,9 %.

Aus Deutschland gibt es Angaben für die Zeit um das Jahr 2001 (*nachträgliche Ergänzung: z.B. auf Wikipedia mit dem Hinweis „laut Bundesumweltministerium und ergänzenden Quellen“, aber ohne detaillierte Quellenangaben <https://de.wikipedia.org/wiki/Feinstaub>*). Diese kommen zum Ergebnis, dass die Feinstaubemission durch die Schiene einschließlich Dieseltraktion bei 6.000 t/a liegt. Bei einer Gesamtfinstaubemission von 205.000 t/a entspricht dies rd. 2,9% der gesamten Feinstaubemission, wobei in

---

<sup>1</sup> 40% von 4,7%

Deutschland die Dieseltraktion auf der Schiene eine größere Rolle spielt als in der Schweiz. Auch hier ergibt sich für den Anteil der Feinstaubbelastung durch die Schiene, wenn man den gleichen Anteil von 40% (alles ohne Bremsen) ansetzt, ein sehr geringer Wert von rd. 1,2%<sup>2</sup>.

Horst Wessiak schlägt vor, beim Teilkriterium 2-8-1 „Schadstoffemissionen“ einen zweiten Indikator zu ergänzen, welcher lautet: „betriebsbedingte Schadstoffbelastung (Feinstaub)“. Damit soll dem Wunsch entsprochen werden, auch die betriebsbedingten Feinstaubbelastungen zu betrachten. Er spricht sich jedoch dafür aus, den Indikator nur dann in die Bewertung miteinzubeziehen, wenn er bei den Trassenvarianten unterschiedlich ausfällt.

### Diskussion/ Fragen

- Rainer Auer fragt, ob es für die Trassenbewertung bei dem vorgeschlagenen neuen Indikator „betriebsbedingte Schadstoffbelastung (Feinstaub)“ einen Unterschied macht, ob eine Trasse viele oder nur wenige Tunnel hat.
- Horst Wessiak antwortet, dass das sehr wohl einen Unterschied ausmacht. Dieser ist in Relation zu den Unterschieden bei anderen Kriterien und in der Gesamtbetrachtung jedoch nicht trassenentscheidend.
- Auf die Frage von Rainer Auer hin bestätigt Horst Wessiak, dass das Teilkriterium 2-8-1 „Schadstoffemissionen“ dann zwei Indikatoren hätte – „baubedingte temporäre Schadstoffbelastung“ und „betriebsbedingte Schadstoffbelastung (Feinstaub)“ mit dem nochmaligen Hinweis den zweiten Indikator nur dann in die Bewertung miteinzubeziehen, wenn er bei den Trassenvarianten unterschiedlich ausfällt.
- Manfred Büttner fragt, ob es eine Bezugsgröße gibt um vergleichen zu können, wie viel Feinstaub eine Schnellbahnstrecke im Vergleich zur Autobahn erzeugt.
- Horst Wessiak antwortet, dass nach der erwähnten Schweizer Veröffentlichung die Emission der Schiene ungefähr einem Viertel der Emission des Straßenverkehrs entspricht. Einen direkten Vergleich einer Autobahn und einer Schienentrasse kann man aus diesen Zahlen nicht ableiten. Dazu müsste man die Emissionen der Autobahn an Hand des dort tatsächlich gegebenen Verkehrs und

---

<sup>2</sup> 40% von 2,9%

seiner Zusammensetzung im Detail berechnen. Es ist auf jeden Fall aber so, dass der Straßenverkehr eine deutlich höhere Feinstaubbelastung bewirkt als der Schienenverkehr.

- Johann Hamberger merkt an, dass eine lange Trasse mehr Feinstaub produziert als eine kurze.
- Horst Wessiak stimmt dem zu. Beim Feinstaub spielt die Länge der Strecke so wie ja auch beim Energiebedarf (Teilkriterium 1-2-2) eine Rolle.

**Ergebnis:** Die vorgeschlagenen Änderungen (geänderter Indikator „Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte (Wohnen, Industrie und Gewerbe *sowie ähnlich strukturierte Bauten*)“ und neuer Indikator „betriebsbedingte Schadstoffbelastung (Feinstaub)“) werden angenommen. Der neue Indikator wird nur dann in die Trassenbewertung miteinbezogen, wenn er bei den Trassenvarianten unterschiedlich bewertet wird. Der Kriterienkatalog wird mit diesen beiden Änderungen final verabschiedet und den Mitgliedern zugesandt (*siehe Anlage*).

#### **Anmerkungen zur Bewertungsmethode und Diskussion**

##### *Anmerkungen von Dr. Hermann Biehler*

- Dr. Hermann Biehler merkt zur Bewertungsmethode an:
  - Er findet die Methodik sehr gut und bezeichnet sie als das Beste, was derzeit möglich erscheint, hat jedoch Bedenken bei der Umsetzung. Er befürchtet, dass die Methodik aus Sicht der DB und deren Interessen angewendet wird. Es sollte eigentlich um die Interessen der Bürger und Gemeinden gehen. Die Region hat von der Strecke nur Belastungen und keinen Nutzen. Daher ist die Bezeichnung „Nutzwerte“ nicht richtig. Er spricht sich in diesem Zusammenhang dafür aus, nicht nur über die Indikatoren, sondern auch über deren Operationalisierung zu sprechen. Beispielsweise bei den Lärmemissionen ist es aus Sicht der Region egal, welche Fläche mit Grenzwerten belastet würde, da die DB die Grenzwertüberschreitungen zwingend durch geeignete Maßnahmen vermeiden muss. Aus Sicht der Anwohner ist es aber interessant, welche Flächen zum Beispiel statt bisher mit 20 dB(A) zukünftig mit 40 dB(A) belastet werden. Dieses Beispiel zeigt, dass es sinnvoll ist, die Indikatoren aus Sicht der betroffenen Bürger zu operationalisieren.
  - In Bezug auf die Bewertung der Trassen mit den Indikatoren erscheint es Dr. Hermann Biehler sinnvoller, den Status quo als beste Bewertungsstufe 5 anzusetzen. Die Trassen nur untereinander

zu vergleichen und anhand des Vergleichs von 1 bis 5 zu bewerten, sagt nichts über die tatsächlichen Belastungen aus, die für die Region entstehen. Alles, was über dem Status quo liegt, sollte nur eine schlechtere Bewertung erhalten können.

- Dr. Hermann Biehler merkt weiter an, dass sich die Operationalisierung auch auf die Gewichtung niederschlägt. Wenn er davon ausgeht, dass die Indikatoren den Nutzen für die DB abbilden (z.B. beim Lärmschutz die Einhaltung der Grenzwerte), dann gewichtet er anders, als wenn die Indikatoren in Bezug auf die Betroffenen operationalisiert sind.
- Ralf Eggert fasst die Argumente von Dr. Hermann Biehler zusammen: Erstens ist der Nutzen der Strecke nicht – oder nicht immer – ein Nutzen für die Region; zweitens sollte bewertet werden, welche zusätzlichen Belastungen für die Region durch die Trasse entstehen; drittens wirkt sich die Operationalisierung auch auf die Gewichtung aus.

*Diskussion: Diktion Nutzwert und Nutzen der Strecke für die Region*

- Horst Wessiak erklärt zur Bezeichnung „Nutzwert“ dass dies eine international übliche Bezeichnung ist und diese Methode unter dem Fachbegriff „Nutzwertanalyse“ (*Ergänzung: im englischsprachigen Raum als utility analysis oder scoring model bezeichnet*) bekannt ist. Bewertet wird bei jedem Kriterium der Grad der Zielerfüllung. Es geht bei den sogenannten Nutzenpunkten oder, anders ausgedrückt, den Zielerfüllungsgraden, die dabei ermittelt werden, darum, die Trassenvarianten untereinander vergleichen zu können.
- Dr. Hermann Biehler wiederholt daraufhin, dass sich die Zielerfüllung auf den Nutzen für die DB bezieht – beispielsweise bei der Frage, ob die Lärmgrenzwerte eingehalten werden.
- Horst Wessiak erwidert, dass die Kriterien im Bereich „Raum und Umwelt“ die Schutzgüter des UVP-Gesetzes abbilden. Diese Schutzgüter sind nicht aus Sicht der DB und deren Nutzen definiert, sondern in Bezug auf Mensch und Umwelt. Beispielsweise hat beim Hauptkriterium Fläche die Variante die beste Zielerfüllung, die den geringsten Flächenverbrauch bewirkt.
- Dr. Hermann Biehler erinnert daran, dass Horst Wessiak in einer früheren Sitzung erläutert hat, dass es für die Bewertung der Lärmbelastung egal sei, ob eine Trasse in der freien Landschaft oder neben einer Autobahn verläuft. Für die Betroffenheit der Region macht das aber einen großen Unterschied.
- Horst Wessiak antwortet, dass es nach der 16. Verordnung zur Umsetzung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) unterschiedliche Verfahren zur Berechnung von Autobahnlärm und

Schienenlärm gibt, die nicht miteinander verrechnet werden können, und daher z.B. die Umgebungslärmkarten nur getrennt für Schiene und Straße vorliegen.

- Dr. Christian Kaddick wirft ein, dass diese getrennte Berechnung dem gesunden Menschenverstand widerspricht.
- Rainer Auer ergänzt, dass die Begründung mit der 16. BImSchV zeigt, dass es der DB um eine rechtssichere Planung geht, selbst wenn das Vorgehen offensichtlich realitätsfern ist.
- Christian Tradler erklärt, dass eine andere Lärmbetrachtung im aktuellen Planungsstadium nicht möglich ist.
- Horst Wessiak ergänzt, dass das Problem, dass Schienenlärm nicht mit anderen Lärmquellen verrechnet wird, in allen Ländern und bei allen ähnlichen Trassenauswahlverfahren auftaucht. Es wurde jedoch bisher keine geeignete Methode gefunden, mit der das Problem generell gelöst werden könnte. Die zusätzliche Belastung durch die Schiene zu bewerten wäre nur möglich, wenn im gesamten Planungsraum die Schallbelastung aus sämtlichen Quellen erfasst würde. Um dieses Problem zu umschiffen, wurde von den beiden international anerkannten Lärmexperten, die von den Bahnen zu Rate gezogen wurden, vorgeschlagen für den Kriterienkatalog (Teilkriterium 2-1-1 Lärm) die Lösung mit den beiden Lärmindizes für die Lärmbelastung in Wohngebieten in der Nacht (45 dB(A)) und unabhängig von der Widmung tags (49 dB(A)) zu wählen.

Es wird dabei geschaut, wie groß die mit diesen Werten nachts (nur Wohngebiet) bzw. tags im Freiland beschallte Fläche ist. Dabei ist die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV sichergestellt, weil zur Einhaltung der Grenzwerte notwendige Lärmschutzmaßnahmen bei der Berechnung bereits berücksichtigt werden. Die Richtwerte 45 dB(A) und 49 dB(A) haben mit den gesetzlichen Grenzwerten der 16. BImSchV nichts zu tun, sondern sind bewusst deutlich niedriger angesetzt, um zu zeigen, wie sich eine Trasse in der Fläche auswirkt. Eine Untersuchung aller Lärmquellen im gesamten Planungsraum für alle Trassenvarianten wäre außerdem in dieser Planungsphase zu aufwändig.

- Um die Schallbelastung von 49 dB(A) und 45 dB(A) einschätzen zu können, erklärt Horst Wessiak, dass er während der Sitzung hier jetzt vor den Mitgliedern etwa mit einem Schallpegel von 60 dB(A) und somit mehr als doppelt so laut als 49 dB(A) spricht. 45 dB(A) können in der freien Fläche beispielsweise bei leichtem Wind mit Blätterrauschen und Vogelgezwitscher erreicht werden (*Ergänzung: in den gängigen Schallpegeltabellen wird Vogelgezwitscher mit einem Schallpegel von 45 bis 60 dB(A) angegeben*). Die Fläche, die von der Bahnstrecke mit 49 dB(A) bzw. 45 dB(A) beschallt wird, ist sehr groß – es

## Brenner-Nordzulauf – Erweiterter Planungsraum

kann also nicht die Rede davon sein, dass einem Eigennutzen der DB entsprechend sehr hohe Richtwerte gewählt worden wären.

### *Diskussion: Nutzen bzw. Entlastung der Region*

- Thomas Riedrich erinnert an eine frühere Aussage von Horst Wessiak, nach der durch die Neubaustrecke Entlastungen für die Bestandsstrecke entstehen.
- Horst Wessiak präzisiert, dass er immer gesagt hat, dass durch die Neubaustrecke die Möglichkeit geschaffen wird, die Bestandsstrecke zu entlasten. Die Umsetzung der Entlastung liegt nicht im Entscheidungsermessen des Projektes.
- Thomas Riedrich äußert daraufhin, dass es nur dann eine Entlastung gibt, wenn Verkehre von der Bestandsstrecke genommen werden. Er fragt, wo auf der Strecke heute schneller Personenverkehr und Güterverkehr fahren, die dann auf die Neubaustrecke kämen.
- Horst Wessiak berichtet daraufhin, dass im Abschnitt Baumkirchen - Kundl/Radfeld der ÖBB auf der Bestandsstrecke eine neue S-Bahn eingerichtet werden konnte, weil Güterverkehr auf die Neubaustrecke verlagert wurde. Der Güterverkehr, der jetzt auf der Neubaustrecke fährt, fuhr vorher auf dem Bestand.
- Torsten Gruber ergänzt, dass in Österreich und Deutschland Mischverkehr (Personen- und Güterverkehr) die Regel ist. Nur auf sehr wenigen Strecken (z.B. Köln-Frankfurt, Neustadt (Donau)-Ingolstadt-München) fahren keine Güterzüge. In anderen Ländern (Italien, Frankreich) gibt es für den Personenfernverkehr getrennte Netze. Durch den Brennerbasistunnel sollen voraussichtlich etwa 80% Güterzüge und 20% Personenzüge fahren. Der Güterverkehr ist der Hauptgrund, warum der Brennerbasistunnel und der Brenner-Nordzulauf gebaut werden.

### *Diskussion: Sonstige Punkte*

- Rainer Auer äußert, dass für die Kommunen das Thema Zersiedelung wichtig ist und betont, dass die Gemeinden die Zersiedelung soweit wie möglich einschränken. Er fragt, ob die DB bei der Planung den Aspekt Zersiedelung berücksichtigt.
- Horst Wessiak antwortet, dass die Eisenbahn eine Linieninfrastruktur ist, die zum Zweck hat, Verkehrsbedürfnisse zu bewältigen. Eine Zersiedelung wird damit nicht bewirkt. Die Beeinträchtigung auf Mensch und Umwelt soll dabei geringgehalten werden – dementsprechend sind die Zieldefinitionen im Kriterienkatalog formuliert.

### *Abschließende Bemerkungen*

- Horst Wessiak geht auf die Anmerkung von Dr. Hermann Biehler zur Normierung der Bewertung auf Werte von 1 bis 5 ein. Ziel ist, bessere von schlechteren Varianten zu unterscheiden. Wenn sich die Werte insgesamt aber um weniger als 20% unterscheiden, dann wird kein Unterschied gemacht, damit man nicht einen kleinen Unterschied zwischen den Trassenvarianten spreizt und damit überbewertet. In einem solchen Fall werden alle Trassen gleich und zwar entweder gut, mittel oder schlecht bewertet.
- Dr. Hermann Biehler sagt, dass er bei den Indikatoren beim Teilkriterium 2-1-1 davon ausgegangen war, dass die 49 dB(A) bzw. 45 dB(A) die gesetzlichen Grenzwerte sind. Er versteht, dass das tatsächlich nicht der Fall ist und bedankt sich für die Klarstellung. Er kann die Antworten der DB und der Experten jedoch nicht sofort für das Projekt durchdenken. Er fragt, ob die Möglichkeit besteht, den Kriterienkatalog anhand der Trassen abzuhandeln, um ggf. wiederkehrende Probleme zu erkennen.
- Horst Wessiak antwortet, dass der Kriterienkatalog bei der Bewertung der Trassenvarianten angewendet wird und dass die Bewertung dann offengelegt und diskutiert wird, damit die Bewertung auch von den Forenmitgliedern nachvollzogen werden kann.

---

## 7. Vorstellung und Diskussion der Korridore und Grobtrassen

### Einführung und weiteres Vorgehen

Christian Tradler leitet die Vorstellung der Korridore und Grobtrassen mit einigen grundsätzlichen Informationen zu den Grobtrassen und zum weiteren Ablauf ein. *Siehe Folien 31 bis 36 in der beiliegenden Präsentation.*

Zu den auf den Folien dargestellten Inhalten erläutert er:

- *Zu Folie 31:* Wir befinden uns heute am Ende der Korridoruntersuchung, vor Beginn der Trassenauswahl.
- *Zu Folie 32 und 33:* Die Ermittlung der Grundlagen und Raumwiderstände wurde durchgeführt, nun liegen die ersten Entwürfe von Grobtrassen vor. Jetzt beginnt die Diskussion zur Trassenauswahl und -entwicklung. Das linke Bild auf Folie 33 stellt den Planungsraum mit den vier Korridorbereichen „Ost“, „Mitte“, „West“ und „Süd“ dar. Das rechte Bild auf Folie 33 zeigt die ersten Grobtrassen, die vom Planer entwickelt wurden.
- *Zu Folie 34 und 35:* Dort, wo es erforderlich ist, liegen diese Trassen unterirdisch; ansonsten sind sie als oberirdische Trassen eingezeichnet. Es wurden, alle Varianten dargestellt, die sich zum jetzi-

gen Zeitpunkt aufdrängen. Es wurde jedoch noch keine fachliche Bewertung durchgeführt, sondern dargestellt, was geometrisch möglich wäre. Auch der Baugrund wurde noch nicht genauer untersucht, vom Planer wurden jedoch bereits die in der Region bereits vorhandenen Bestandsgutachten anderer Vorhaben ausgewertet.. Sobald neue Erkenntnisse vorliegen, finden diese Eingang in die Grobtrassen. Im Moment erscheinen im Rosenheimer Raum alle Varianten möglich, es ist jedoch gleichzeitig bekannt, dass die Bodenverhältnisse relativ schwierig sind. Die Entwürfe von Grobtrassen können durch weitere Vorschläge aus den Foren ergänzt werden. Sie werden in den Foren diskutiert und immer weiter abgeschichtet.

- *Zu Folie 36:* Der erweiterte und der gemeinsame Planungsraum gehen ab sofort die Planungsschritte gemeinsam. Bis Ende 2018 sollen die Grobtrassen durch weitere Vorschläge aus der Region ergänzt werden. Der Schwerpunkt im Jahr 2019 liegt dann auf der Diskussion, Optimierung und Auswahl der Trassen. Anfang 2020 soll eine Trassenempfehlung vorliegen. Es ist auch möglich, dass es z.B. zwei sehr gute Empfehlungen gibt. Ab dieser Woche (Start: 22.06.2018) finden in der Region öffentliche Informationsveranstaltungen statt, bei denen sich alle Interessierten zu den Korridoren und Grobtrassen informieren können.

Torsten Gruber berichtet ergänzend:

- Schon heute (18.06.2018) hat ein Pressetermin zu den Grobtrassen stattgefunden.
- Im Abschnitt Kundl/Radfeld – Schafteuau sieht man, dass die Trassenempfehlung, die zum Schluss abgegeben wurde, eine Mischung aus einem Trassenvorschlag des Planungsteams und vielen Ergänzungen aus den Foren war. Es ist wichtig, dass die Mitglieder ihre Ideen und Vorstellungen einbringen. Im Jahr 2018 wird es darum gehen, die Grobtrassen zu verstehen, sich kritische Punkte anzusehen und Lösungen zu diskutieren. An kritischen Punkten, wo es keine Lösung gibt, muss auch diskutiert werden, ob die Trasse weiterverfolgt wird, weil Sie unter anderen Aspekten gut ist, oder ob sie verworfen wird.

### **Rückfragen und Diskussion**

- Ein Mitglied fragt, was sich an den vorgestellten Karten (Korridore und Grobtrassen) seit 2016 verändert hat und was die DB seit 2016 gemacht hat.
- Torsten Gruber erklärt, dass 2016 nur Korridore veröffentlicht wurden – jetzt liegen auch erste Entwürfe von Grobtrassen vor. Die Korridore haben sich außerdem leicht verändert, da die Grundlagendaten neu abgefragt wurden. Die Veränderungen sind jedoch relativ gering, da der Raum überwiegend der gleiche geblieben ist.

## Brenner-Nordzulauf – Erweiterter Planungsraum

- Gabriele Bauer äußert, dass das Dialogverfahren im Raum Rosenheim erst ins Rollen kommen musste.
- Theresa Albrecht fordert, dass den Mitgliedern per Mail eine Übersicht zu den einzelnen Grobtrassen und ihren jeweiligen Eigenschaften zugesandt wird.
- Torsten Gruber und Christian Tradler äußern daraufhin, dass die Pläne der Trassen seit heute (18.06.2018) auf der Projekthomepage [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) zu finden sind. Die Eigenschaften der Grobtrassen werden in den Gremien vorgestellt und diskutiert werden. Derzeit wird jedoch noch in einem Maßstab von 1:25 000 geplant. Karten mit einer höheren Auflösung würden eine Scheingenauigkeit vortäuschen, die dem derzeitigen Planungsstand nicht entspricht.
- Rainer Auer betont, dass bereits viel Zeit in die Arbeit in den Gemeindeforen investiert wurde. Er berichtet, dass er schon 2016 seine Gemeindeverwaltung gebeten hat, in die damals veröffentlichten Korridore Grobtrassen einzuzeichnen. Die Linien, die damals von seiner Verwaltung gefunden wurden, entsprechen recht genau den jetzt veröffentlichten Grobtrassen. Er appelliert dafür, im Beteiligungsprozess zielgerichteter voranzugehen.
- Torsten Gruber erinnert daran, dass im März 2017 bei dem Besuch des damaligen Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt in Rosenheim ein Neustart der Planungen beschlossen wurde. Daher wurden die Grundlagendaten bei den Gemeinden neu abgefragt. Es gab einen durch die Gemeinden gewollten Stopp im Planungsablauf. In den Gemeindeforen im EPR wurden außerdem seit Ende 2017 die Geschäftsordnung und der Kriterienkatalog diskutiert. Darauf aufbauend kann nun die Diskussion im GPR und im EPR parallel laufen.
- Rainer äußert, dass er dennoch nicht versteht, warum die DB anderthalb Jahre braucht, um Linien in die Korridore zu zeichnen.
- Ralf Eggert berichtet daraufhin, dass es auch bei dem Infotermin für die Mitglieder des Regionalen Projektbeirats die Frage gab, was sich seit 2016 an den Korridoren geändert hat.
- Martin Eckert sagt, dass es an ein paar Stellen seit 2016 Änderungen der Grundlagen gab, die sich auf die Korridore auswirken. Er betont, dass die Grobtrassenentwürfe, die nun erstellt wurden, noch keine Detailplanungen enthalten und nicht endgültig sind. Es ist wichtig, dass die Gremienmitglieder verstehen, wie der Planungsprozess abläuft: Die Grobtrassenkarten sind eine erste Darstellung, die als Ausgangspunkt der Diskussion dient.

### Vorstellung der Grobtrassenkarten

Martin Eckert zeigt den Teilnehmern den Plan der Grobtrassenentwürfe (siehe hier: <https://www.brennordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>). Er betont, dass dies noch keine endgültige Planung ist, und sich diese ersten Entwürfe im Zuge des Diskussionsprozesses und in den weiteren Planungsschritten auch noch ändern können. Es wurde versucht, möglichst den gesamten Planungsraum mit vorläufigen Linienführungen abzudecken, um im ersten Schritt die wesentlichen, grundsätzlich denkbaren Alternativen zu erfassen und großräumige Unterschiede im Planungsraum aufzeigen und diskutieren zu können.

Martin Eckert erklärt die Legende am Plan:

- Es gibt 2 Karten mit Maßstäben von je 1:25.000 und 1:50.000. 10 cm sind also jeweils 2,5 km oder 5 km. Unten in der Legende befindet sich ein Vergleichsmaßstab.
- Die durchgezogenen orangen Linien sind jene Trassen, die nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zwingend im Tunnel liegen müssen und daher zunächst oberirdisch geplant sind.
- Strichlierte orange Linien sind jene Trassenabschnitte, die nach derzeitigem Kenntnisstand aufgrund der Topografie oder hoher Raumwiderstände nur unterirdisch möglich sind und deshalb im Tunnel geplant sind. Anfang und Ende der Tunnel sind je mit einem Portalsymbol gekennzeichnet.
- Alle orangen Linien sind für Geschwindigkeiten bis 230 km/h trassiert.
- Graue Linien zeigen Anbindungen an die Bestandsstrecke. Diese werden nur für 160 km/h trassiert.
- Die Bereiche der Verknüpfungsstellen sind mit einem gelben Rahmen gekennzeichnet.
- Die entwickelten Korridore sind blau hinterlegt. Dort wo sie blau schraffiert sind, ist nach derzeitigem Kenntnisstand nur eine Tunnellösung möglich.

Martin Eckert erklärt den TeilnehmerInnen die abgebildeten Grobtrassenentwürfe:

- Es wurde versucht, wenn möglich die Trassen an die bestehende Infrastruktur anzulehnen. Die Trassen starten im Süden bei Langkampfen. In dieser Gegend, bis Höhe Erl, ist es topografisch sehr eng oder die Trassen führen durch geschlossene Siedlungsgebiete. Daher ist dort – bis auf ein kurzes Stück – nur eine Tunnellösung möglich. Derzeit gibt es keine Erkenntnis, dass einer der geplanten Tunnel aus geologischer Sicht nicht möglich wäre. Wenn es neue Ergebnisse aus der geologischen Erkundung gibt, werden diese in die Planung eingearbeitet. Beim Thierberg/ Tunnel Kitzwand und Tunnel Jochstein ist noch eine Bohrung ausständig. Im Bereich des Hechtsees ist aufgrund der Geologie kein Tunnel möglich.

- Bei der Variante „Einöden“ ist eine sogenannte Anbindung – quasi eine halbe Verknüpfungsstelle – geplant. Man kann dies mit einem Autobahnanschluss vergleichen, bei dem man nur in eine Richtung auffahren und abfahren kann. Das heißt, die Fahrtmöglichkeit ist nicht in alle vier Richtungen gegeben, wie das bei einer vollständigen Verknüpfungsstelle der Fall wäre. Für die Verknüpfungsstellen bei den Varianten Grießenbach und Breitmoos müsste die Bestandsstrecke mit Haltepunkt Flintsbach bzw. Haltepunkt Brannenburg verlegt werden.
- Die sternförmige Verknüpfungsstelle bei Reischenhart ist keine Standardlösung, da sich Neubaustrecke und Bestandsstrecke kreuzen, stellt aber in ihrer Funktion eine vollständige Verknüpfung dar. Hier sind zwei Varianten übereinander dargestellt (Verknüpfung der Variante Bundesautobahn Nord und der Variante Bad Feilnbach jeweils mit der Bestandsstrecke).
- Mit der Variante „Bundesautobahn Nord“ würde unter Anwendung der Regelwerte für den Mindestradius ein FFH Gebiet tangiert. Dies ist ein kritischer Punkt, den man sich im Laufe der Planung noch genauer anschauen muss.
- Bei der Variante Kolbermoor West wurde nördlich der Mangfallüberquerung mit einer Variante versucht, die Bahntrasse mit einer Stromtrasse zu bündeln.
- Alternativ zu einer oberirdisch eng mit der B15 gebündelten Variante Kolbermoor Ost ist auch eine Tunnelvariante Kolbermoor vorgesehen.
- Bei der Variante Eigenholz wurde versucht, unter Anwendung des vorgegebenen Mindestkurvenradius das Siedlungsgebiet zu umfahren. Für diese Variante müsste im Bereich Ostermünchen die Bestandsstrecke verlegt werden.
- Die Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld entstand aus der Überlegung, für die Verknüpfung eine möglichst gerade Trassenführung der Bestandsstrecke nord-westlich von Rosenheim zu finden. Für die Trassen, die östlich von Rosenheim verlaufen, ist dies das erste gerade Stück, an dem eine Verknüpfung trassierungstechnisch möglich wäre. Dafür wären aber auch innerörtliche Infrastrukturanpassungen notwendig. Es bleibt noch zu prüfen, ob und inwieweit diese Anpassungsmaßnahmen überhaupt realisierbar sind. Diese Verknüpfungsstelle wird im Verlauf der Planung genauer betrachtet werden. Dieses Beispiel zeigt, dass aktuell alle zunächst denkbaren Möglichkeiten dargestellt werden.
- Die Varianten östlich von Rosenheim könnten auch über die Variante Mintsberg in Richtung München geführt werden. Ähnlich wie für die Variante Eigenholz müsste für die zugehörige Verknüpfung die Bestandsstrecke München-Rosenheim mit Haltepunkt Ostermünchen verlegt werden.

## Brenner-Nordzulauf – Erweiterter Planungsraum

- Bei der Variante Inn Ost ist keine Tunnellösung vorgesehen, da es dort neben dem Inn keine geschlossenen Siedlungsbereiche gibt, die durchquert werden müssten. Man muss aber Faktoren wie Hochwasserabflussgebiete berücksichtigen. Diese Variante kann sich südlich von Rosenheim mit der Bestandsstrecke westlich des Inns nicht verknüpfen, daher ist eine zweigleisige Anbindung Happinger Au in Richtung Bahnhof Rosenheim vorgesehen.
- Eine weitere Verknüpfungsmöglichkeit nördlich von Rosenheim gibt es bei der Variante Riedenbach. Weiter nördlich ist die Bestandsstrecke zu kurvig oder zu eng bebaut für eine Verknüpfung direkt an der Bestandsstrecke.
- In Stephanskirchen ist ein Tunnel notwendig, da ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchquert werden würde oder die Topografie keine oberirdische Trassenführung zulässt.
- Um einen Vergleich in der Bewertung sicherzustellen, wurden alle Grobtrassen bis zum gleichen Endpunkt an der Bestandsstrecke München-Rosenheim geplant.

## Rückfragen und Diskussion

- Wolfgang Janhsen fragt, ob im BVWP festgelegt ist, dass es Verknüpfungsstellen geben soll.
- Martin Eckert erläutert daraufhin, dass Verknüpfungsstellen notwendig sind, um Züge von der einen auf die andere Strecke zu bringen. Das ginge auch durch eine Anbindung – allerdings wird eine Anbindung betrieblich schlechter bewertet, weil auf einer Anbindung nur in eine Richtung gewechselt werden kann. Trotzdem werden auch die Trassen mit Anbindung zunächst dargestellt, da sie ggf. unter anderen Aspekten besser abschneiden.
- Torsten Gruber ergänzt, dass die Varianten mit Anbindung häufig einen größeren Eingriff in den Raum darstellen, da mit der Anbindung ein zusätzlicher Streckenabschnitt erforderlich wird. Bei einer Verknüpfungsstelle werden hingegen beide Strecken zusammengeführt und kein zusätzlicher Streckenteil benötigt.
- Ein Mitglied fragt, ob zwingend beispielsweise alle 30 km eine Verknüpfungsstelle sein muss.
- Torsten Gruber erklärt, dass es sich verkehrlich so ergibt, dass in der Regel alle 25 km eine Verknüpfungsstelle ist – im Genauen hängt dies jedoch von der Strecke ab. Die Weichenbereiche einer Verknüpfungsstelle müssen immer überirdisch liegen.

---

## 8. Abschluss/Termine

Die folgenden Termine für die Gemeindeforen im EPR werden bekanntgegeben:

- Juli: **Süd am 18.07.2018 um 18.30 Uhr in Bad Feilnbach**, Nord am 19.07.2018 um 13.30 Uhr
- September: **Süd am 27.09.2018 um 18.30 Uhr in Riedering**, Nord am 28.09.2018 um 13:30 Uhr
- Oktober: **Süd am 22.10.2018 um 18.30 Uhr**, Nord am 22.10.2018 um 13:30
- November: **Süd am 26.11.2018 um 18:30 Uhr**, Nord am 27.11.2018 um 13:30 Uhr
- Januar: **Süd am 22.01.2019 um 18:30 Uhr**, Nord am 22.01.2019 um 13:30 Uhr

Falls es zu diesen Terminen grundlegende Konflikte gibt, die dazu führen, dass viele Mitglieder nicht teilnehmen könnten, sind die Mitglieder gebeten, dies der Moderation so bald wie möglich mitzuteilen.

Für die Bürgermeister sind außerdem die folgenden Termine des Regionalforums relevant:

- **Juli:** Regionalforum am 23.7.2018, voraussichtlich 14:15 bis 17:15 Uhr in Kufstein (ggf. für die Bürgermeister etwas später)
- **Oktober:** Regionalforum voraussichtlich am 02.10.2018 ab 15:00 Uhr in Kufstein (ggf. für die Bürgermeister etwas später)

**Ergebnisse** der Sitzung (*im Nachgang durch die Moderation zusammengestellt*):

- Die Geschäftsordnung wurde angepasst (Maßnahmentitel /Maßnahmenbeschreibung BVWP).
- Das Protokoll zur 6. Sitzung wurde mit einigen Änderungen verabschiedet. Das Protokoll zur Zusatzsitzung wurde mit einem Anhang verabschiedet. Beim Protokoll zur fünften Sitzung steht zu einer Formulierung noch eine Abstimmung zwischen Tosten Gruber und Dr. Christian Kaddick aus.
- Die Mitglieder wurden über aktuelle Entwicklungen im Projekt informiert.
- Die Mitglieder wurden zu den Raumwiderständen und Grundlagenkarten informiert.
- Die Mitglieder wurden über den Stand und das weitere Vorgehen beim geologischen Erkundungsprogramm informiert.
- Der Kriterienkatalog wurde mit zwei Änderungen final verabschiedet (konkretisierter erster Indikator beim Teilkriterium 2-1-2 „Erschütterungen“ „Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte (Wohnen, Industrie und Gewerbe *sowie ähnlich strukturierte Bauten*)“ und beim Teilkriterium 2-8-1 „Schadstoffemissionen“ neuer zweiter Indikator „betriebsbedingte Schadstoffbelastung (Feinstaub)“).
- Die Korridore und Grobtrassen wurden vorgestellt.

- Die kommenden Termine für die Gemeindeforen und das Regionalforum wurden angekündigt

Erstellt durch: Moderation (IFOK GmbH)

---

## 9. Anlagen

- Präsentation zur siebten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 18.06.2018
- Geschäftsordnung für die Gemeindeforen im EPR, finale Fassung laut der siebten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 18.06.2018 und der siebten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord am 19.06.2018
- Finale Fassung des Kriterienkatalogs für den EPR laut der siebten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 18.06.2018 und der siebten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord am 19.06.2018

# GEMEINDEFORUM ROSENHEIM SÜD

## 7. SITZUNG

18.06.2018, ROSENHEIM

**BRENNER-NORDZULAUF**  
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 7. Sitzung

- **Begrüßung**
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 6. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Informationen zu Grundlagenkarten und Raumwiderständen
- Informationen zum geologischen Erkundungsprogramm
- Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs
- Vorstellung und Diskussion der Korridore und Grobtrassen
- Abschluss/Termine

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 7. Sitzung

- Begrüßung
- **Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 6. Sitzung**
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Informationen zu Grundlagenkarten und Raumwiderständen
- Informationen zum geologischen Erkundungsprogramm
- Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs
- Vorstellung und Diskussion der Korridore und Grobtrassen
- Abschluss/Termine

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 7. Sitzung

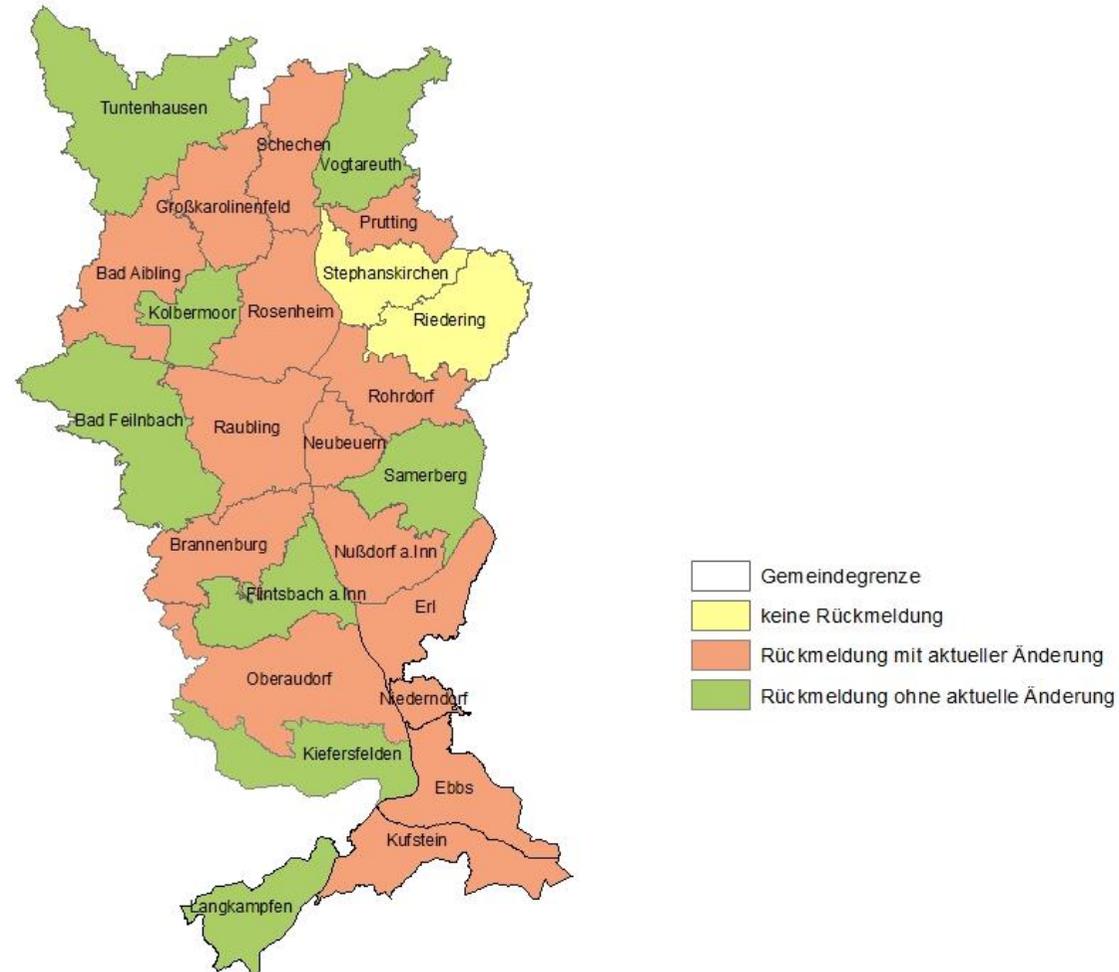
- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 6. Sitzung
- **Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord**
- Informationen zu Grundlagenkarten und Raumwiderständen
- Informationen zum geologischen Erkundungsprogramm
- Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs
- Vorstellung und Diskussion der Korridore und Grobtrassen
- Abschluss/Termine

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 7. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 6. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- **Informationen zu Grundlagenkarten und Raumwiderständen**
- Informationen zum geologischen Erkundungsprogramm
- Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs
- Vorstellung und Diskussion der Korridore und Grobtrassen
- Abschluss/Termine

# Aktualisierung Grundlagen – Rückmeldungen Gemeinden



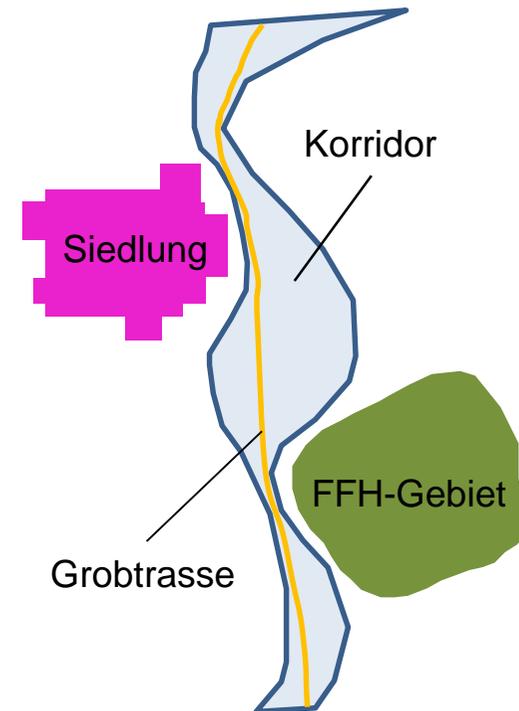
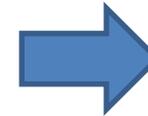
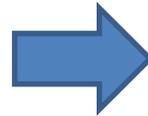
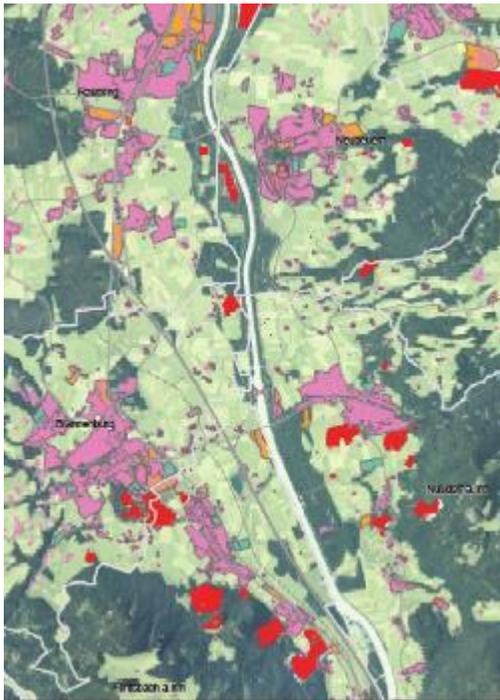
# Aktualisierung Grundlagen – Inhalte der Änderungen (1)

Gemeinde	Änderungen / Ergänzungen
<b>Gemeindeforum Nord</b>	
<b>Bad Aibling</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung FNP (gemischte Bauflächen im OT Harthausen und im Ellmoser Wies)</li> </ul>
<b>Großkarolinenfeld</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung FNP (Bereich Tattenhausen und Bahnhofsstraße)</li> </ul>
<b>Prutting</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ neues WSG derzeit noch in Planung (es liegen noch keine Abgrenzungen vor)</li> </ul>
<b>Schechen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ergänzung FNP Planung (Gewerbegebiet Deutelhausen)</li> </ul>
<b>Tuntenhausen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ggf. Anpassung FNP (Vergrößerung Gewerbegebiet, Fläche noch nicht konkretisiert)</li> </ul>
<b>Vogtareuth</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ neues WSG derzeit noch in Planung (es liegen noch keine Abgrenzungen vor)</li> </ul>

## Aktualisierung Grundlagen – Inhalte der Änderungen (2)

Gemeinde	Änderungen / Ergänzungen
<b>Gemeindeforum Süd</b>	
<b>Bad Feilnbach</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine aktuellen Änderungen/Ergänzungen</li> </ul>
<b>Kolbermoor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine aktuellen Änderungen/Ergänzungen</li> </ul>
<b>Riedering</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Rückmeldung</li> </ul>
<b>Rohrdorf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung FNP Planung (Vorrangebiete 436K1 /436F1, Kies, Sand, Festgestein)</li> </ul>
<b>Rosenheim</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung FNP Planung (u. a. Wohnbauentwicklung, Gewerbe-/Handelsflächenentwicklung, Freiraumentwicklung)</li> </ul>
<b>Stephanskirchen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Rückmeldung</li> </ul>

## Weiterer Planungsablauf – Aktualisierung Korridore und Entwicklung Grobtrassen



Aktualisierung  
Grundlagenkarten  
Mensch & Natur

Aktualisierung  
Raumwiderstandskarte

Aktualisierung Korridore und  
Entwicklung Grobtrassen

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 7. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 6. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Informationen zu Grundlagenkarten und Raumwiderständen
- **Informationen zum geologischen Erkundungsprogramm**
- Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs
- Vorstellung und Diskussion der Korridore und Grobtrassen
- Abschluss/Termine

# Geologisches Erkundungsprogramm

## Grundsätze

- Ziel ist eine einheitliche Erkundungsdichte über den Erweiterten Planungsraum für die Erstellung eines geologischen Baugrundmodells (hier ist noch kein Bezug auf Trassenkorridore)
- Bestandsdaten u.a. des Landesamts für Umwelt, des Wasserwirtschaftsamts, der Autobahndirektion Südbayern, des Staatlichen Bauamts Rosenheim (B15) und der Deutschen Bahn wurden bereits erhoben und ausgewertet
- Geplante Erkundungen mittels 45 Aufschlüssen (Bohrpunkten)
- Seismische und Geoelektrische Messungen (ca. 50 km)
- Installation eines projektbezogenen Grundwasserbeweissicherungsnetz (Pegelausbau der Bohrungen)

# Geologisches Erkundungsprogramm

## Prinzipielle Vorgehensweise

- Aufschluss-/ Erkundungs- und Bohrpunkte werden zuerst auf öffentlichen Grundstücken gesucht – z.B. Straßenflächen, Bahngrund, Gemeinden
- Erst nachgereiht werden Aufschluss-/ Erkundungs- und Bohrpunkte auf privaten Grundstücken festgelegt
- Erste Begehungen zur generellen Zugänglichkeit wurden im Gelände durchgeführt
- Kontaktaufnahme mit Gemeinden und Grundstückseigentümern
- Gemeinsame Festlegung der Aufschluss-/ Erkundungs- und Bohrpunkte und Zeitraum mit Grundeigentümern und Pächtern
- Minimierung von Flurschäden

# Stand der Arbeiten: Geologisches Erkundungsprogramm

## Aktivitäten bis Beginn der Ausführung (Oktober 2018)

1. Kartierung und Grundlagenerhebung von Bestandsdaten (laufend ab Frühjahr 2018)
2. Planungen Bohrprogramm abgeschlossen
3. Planungen Geophysik abgeschlossen
4. Ausschreibung Bohrungen: im Prüflauf; Versand Juli 2018
5. Ausschreibung Geophysik: im Prüflauf, Versand Oktober 2018
6. Einholung Betretungsgenehmigungen für die Betroffenen ab Mitte Juni;  
(Informationsschreiben dazu an Gemeinden wurden bereits versandt; Ankündigung in Forenrunde ist erfolgt)
7. Einholung behördlicher Genehmigungen (Wasserrecht, Naturschutzrecht, Forstrecht) nach Erfordernis erfolgt laufend
8. Absprachen mit dem Bergamt, LRA Rosenheim erfolgt laufend

# Erkundungsprogramm – potentielle Konfliktzonen – Rosenheim

## Untertägige Konfliktzonen

-  VI - aus geotechnischer Sicht nicht baubar; unzumutbare Eingriffe in den Wasserhaushalt
-  V - hohe Eingriffsintensität Untertage (Tunnel) mit hohem Prognoserisiko und großen hydrogeologischen Auswirkungen
-  IV - hohe Eingriffsintensität Untertage (Tunnel) mit mittlerem Prognoserisiko und mittleren hydrogeologischen Auswirkungen
-  III - hohe Eingriffsintensität Untertage (Tunnel) mit geringem Prognoserisiko und geringen hydrogeologischen Auswirkungen
-  II - geringe Eingriffsintensität in den Untergrund
-  I - minimale Eingriffsintensität in den Untergrund

Untertägige Konfliktzonen I, II und VI werden nicht dargestellt





# Erkundungsziele – Geotechnik – Hydrogeologie

## Geotechnik

### Festgesteine

- Festigkeit (Druck- und Zugversuche)
- Trennflächen
- Abrasivität
- Quellfähigkeit
- Zerfallsbeständigkeit

### Lockergesteine

- Kornverteilung
- Kompressions- und Scherversuche
- Konsistenz, Plastizität
- Wassergehalt
- Dichte
- Abrasivität

## Hydrogeologie

- Wo stehen durchlässige Gesteine an?
- Fließwege der Gesteine (Grundwasserstrom / Grundwasserspeicher)
- In welcher Tiefe beginnt der Grund-, Bergwasserspiegel?
- Chemische Zusammensetzung (Stichwort: Betonaggressivität)

# Geologisches Erkundungsprogramm

## Erkundungsziele im Erweiterten Planungsraum

1. Charakteristik und Verbreitung der Lockermaterialien in ihrer Mächtigkeit (Schotterterrassen, Seetone, Schwemmfächer, Moränenablagerungen)
2. Technischen Eigenschaften des Rosenheimer Seetons (Abgleich mit bestehenden Erkundungen)
3. Wasserführung in der Endmoränen- und Eiszerfallslandschaft
4. Festgesteinsgrenzen (Flysch, Molasse, Nördliche Kalkalpen)

# Information zum geplanten geologischen Erkundungsprogramm

## Umfang der Arbeiten und Ausführungszeitraum

### 1. Erkundungsbohrungen, Drucksondierungen und Kleinrammbohrungen

- abgeschätzte Laufmeter ca. 1100 m; ca. 45 Bohrpunkte; Bohrlängen von ca. 40 – 130 m
- Durchführung geplant 4. Quartal 2018 – 1. Quartal 2019

### 2. Geophysik (Geoseismik und Geoelektrik)

- abgeschätzte Profillänge ca. 50 km
- Durchführung geplant 1. Quartal 2019

### 3. Laborversuche und Auswertung

- bodenmechanische, felsmechanische und mineralogische Untersuchungen Gesteins-/ und Wasserproben VOR/WÄHREND/NACH der Erkundungsphase

# Ablauf der Erkundungsbohrungen

## VOR den Bohrarbeiten

- Einholung von Genehmigungen bei Ämtern (Naturschutzbehörde, Bergbauamt)
- Einholung der Zustimmung des Grundbesitzers

## WÄHREND der Bohrarbeiten

- Baustelleneinrichtung ca. 15 x 10 m
- Baustelle wird abgesichert
- Lärmentwicklung ähnlich Bagger gleicher Größe
- Transportfahrten mittels LKW oder Zubringerfahrzeug
- Material-Aushub, Bohrgerätschaften und Rohre, Kernkisten, Material für Pegelausbau
- Fachtechnische Betreuung täglich als Ansprechpartner vertreten

## NACH den Bohrarbeiten

- Ausbau zur Grundwassermessstelle
- Abtransport des Bohrgeräts und der Gerätschaften
- Rekultivierung der Bohrstelle (Einsaat)
- Abschließende Begehung der Bohrstelle
- Einholung der Freistellungserklärung des Grundstücksbesitzers

## Erkundungsbohrungen – Bohrstellen und Geräte

- Durchführung mittels Bohrgerät (ca. 10-15t)
- Fortschritt im Lockergestein von 2 bis > 10 m pro Tag
- Fortschritt im Festgestein ca. 6 bis ca. 8 m pro Tag



# Erkundungsbohrungen – Bohrbetrieb

## Lockergesteine

- Schappe, Schnecke, Ventil
- Einfachkernrohr

## Festgesteine

- Doppelkernrohr (Seilkernrohrung)
- Dreifachkernrohr für (ungestörte) Probenahme

## Spülung mittels Wasser



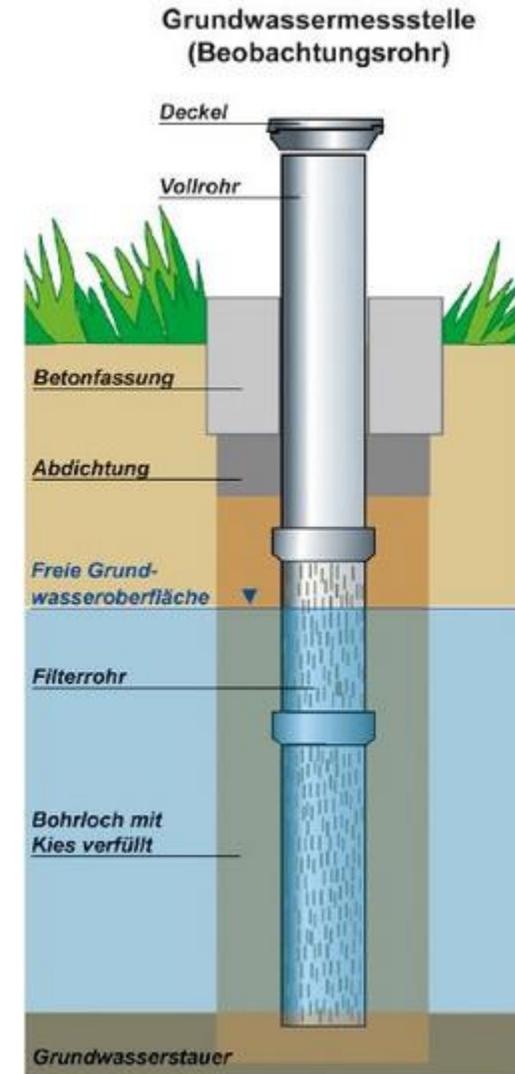
# Erkundungsbohrungen - Messstellenausbau

## Möglichkeit für Bohrlochversuche im Gebirge

- Rammsondierungen
- Bohrlochaufweitungsversuche
- Pumpversuche
- Wasserdruckversuche
- Optische und akustische Strukturlos

## Ausbau zur Grundwassermessstelle

- Datenlogger, Piezodrucksonde



# Ablauf Geoseismik & Geoelektrik

## VOR der Untersuchung

- Einholung von Genehmigungen Naturschutzbehörde
- Einholung der Zustimmung des Grundbesitzers

## WÄHREND der Untersuchung

- Messung eines Profils erfolgt innerhalb eines / weniger Tage(s)
- Lärmentwicklung nur durch die vereinzelt Sprenngladungen gegeben (nur Geoseismik)

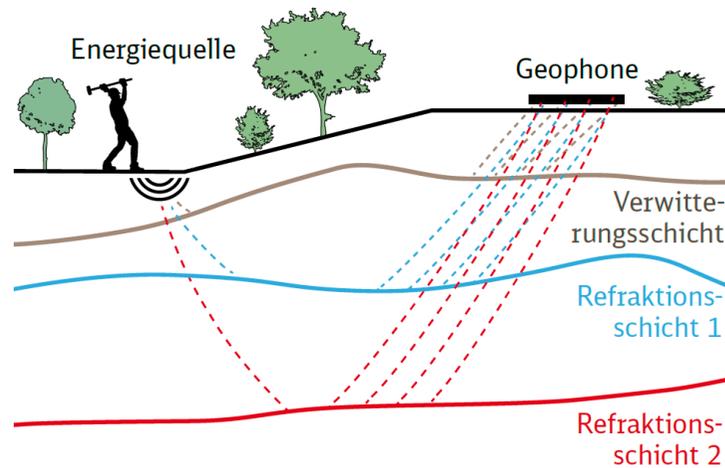
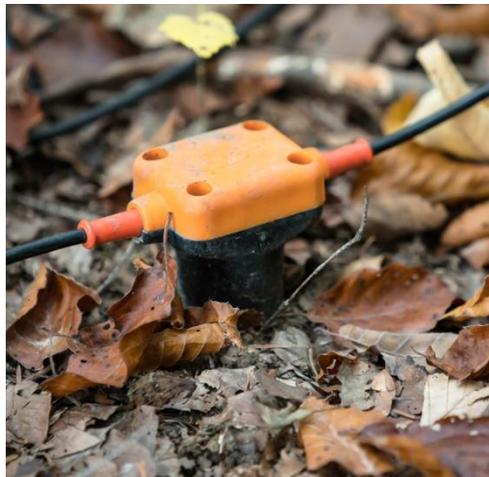
## NACH der Untersuchung

- Beseitigung allfälliger Flurschäden
- Abschließende Begehung der Grundstücke
- Einholung der Freistellungserklärung des Grundstücksbesitzers

# Geoseismik

- Anregung von Schallwellen durch Fallgewicht
- Lokal Kleinsprengungen möglich
- Geophone messen die Zeit und den Ausschlag der Bodenwellen der reflektierten /zurückkommenden Schwingungen

Refraktions- und Reflexionsseismik, mit tauchwellentomographischer Auswertung



# Geoelektrik

- Elektroden (Metallspieße) mit Kabeln zum zentralen Messsystem verbunden
- Elektrisches Feld im Untergrund [1-500mA bis 24V]
- Gemessen wird der fließende Strom bzw. die Spannung (Widerstand)
- Linienhafte Erkundungen plus lokale Tiefensondierungen



# Erkundungsprogramm – Bohrungen/ Geophysik



# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 7. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 6. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Informationen zu Grundlagenkarten und Raumwiderständen
- Informationen zum geologischen Erkundungsprogramm
- **Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs**
- Vorstellung und Diskussion der Korridore und Grobtrassen
- Abschluss/Termine

## Fragen und Anmerkungen zur Bewertungsmethode

*Diskussion ausstehender Fragen und Anmerkungen*

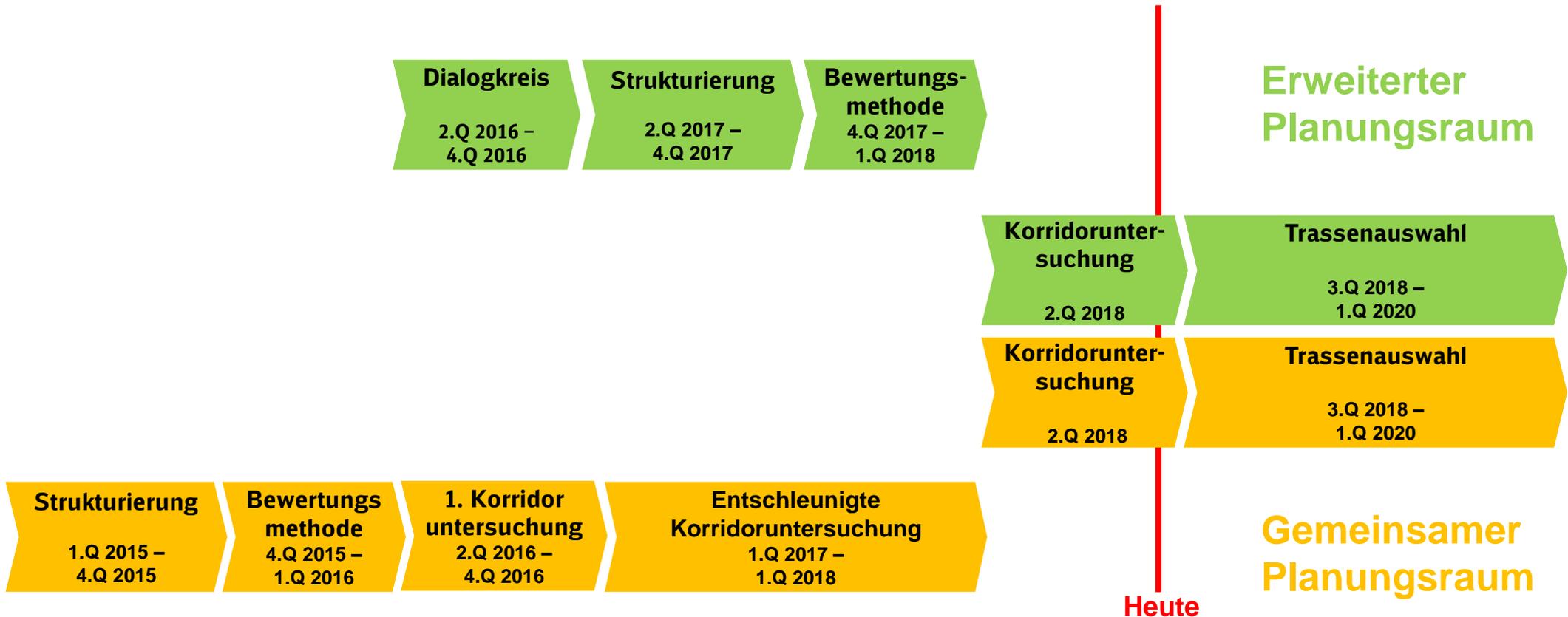
# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 7. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 6. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Informationen zu Grundlagenkarten und Raumwiderständen
- Informationen zum geologischen Erkundungsprogramm
- Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs
- **Vorstellung und Diskussion der Korridore und Grobtrassen**
- Abschluss/Termine

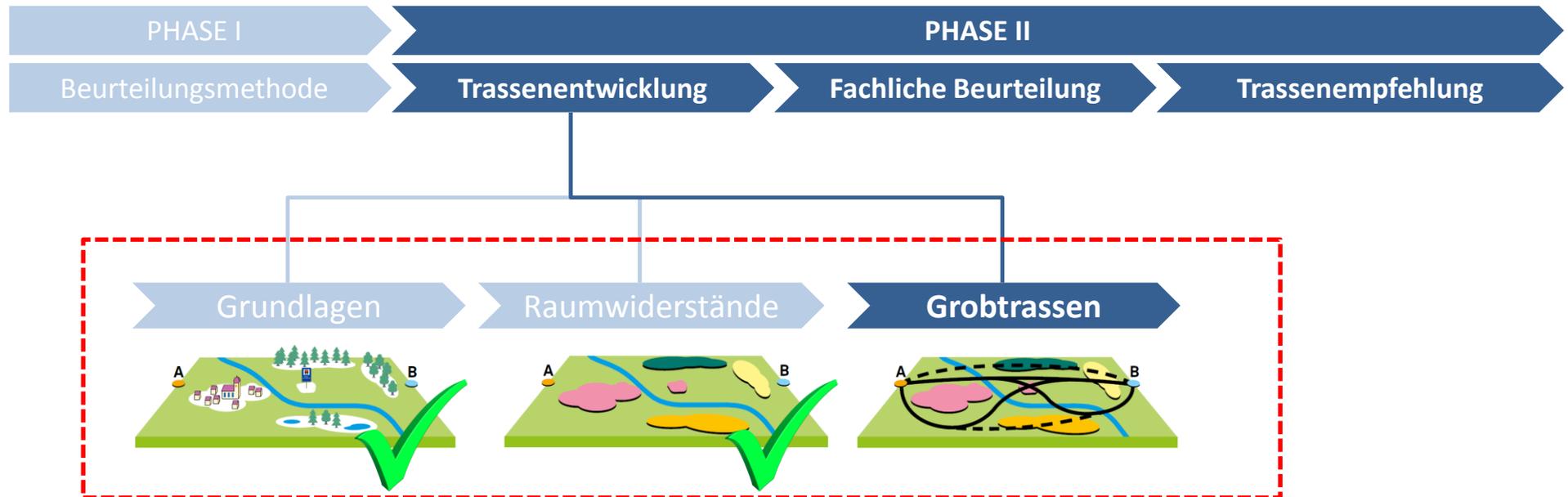
# Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

## Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

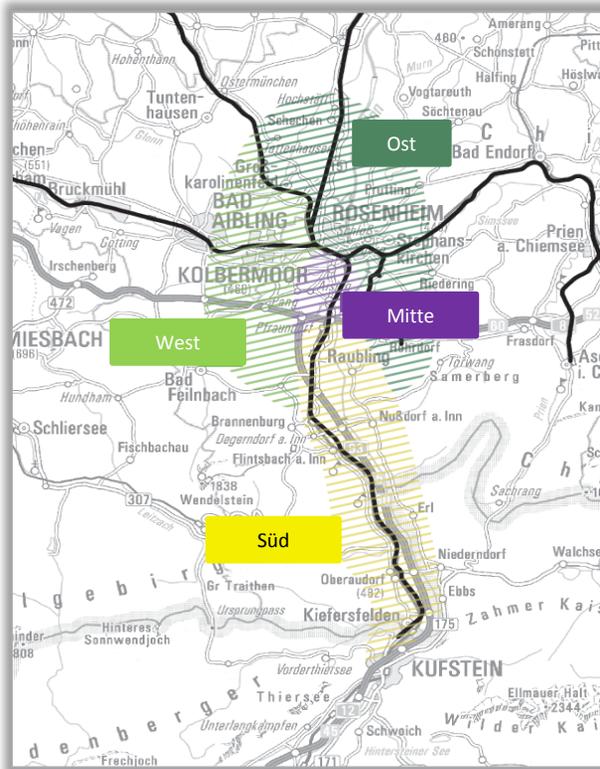
## Planungsablauf; Schritte der Trassenentwicklung



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Ermittlung von Grobtrassen

Schematische Darstellung möglicher Korridorbereiche



Erstellung erster Entwürfe von Grobtrassen innerhalb von Bereichen mit möglichst niedrigsten Raumwiderständen

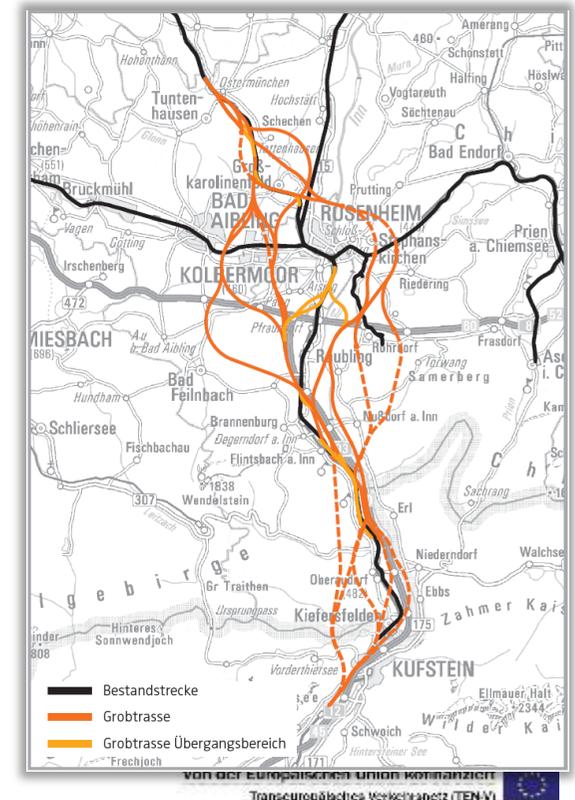
Raumwiderstände

+

Topografie

+

Trassierungsvorgaben



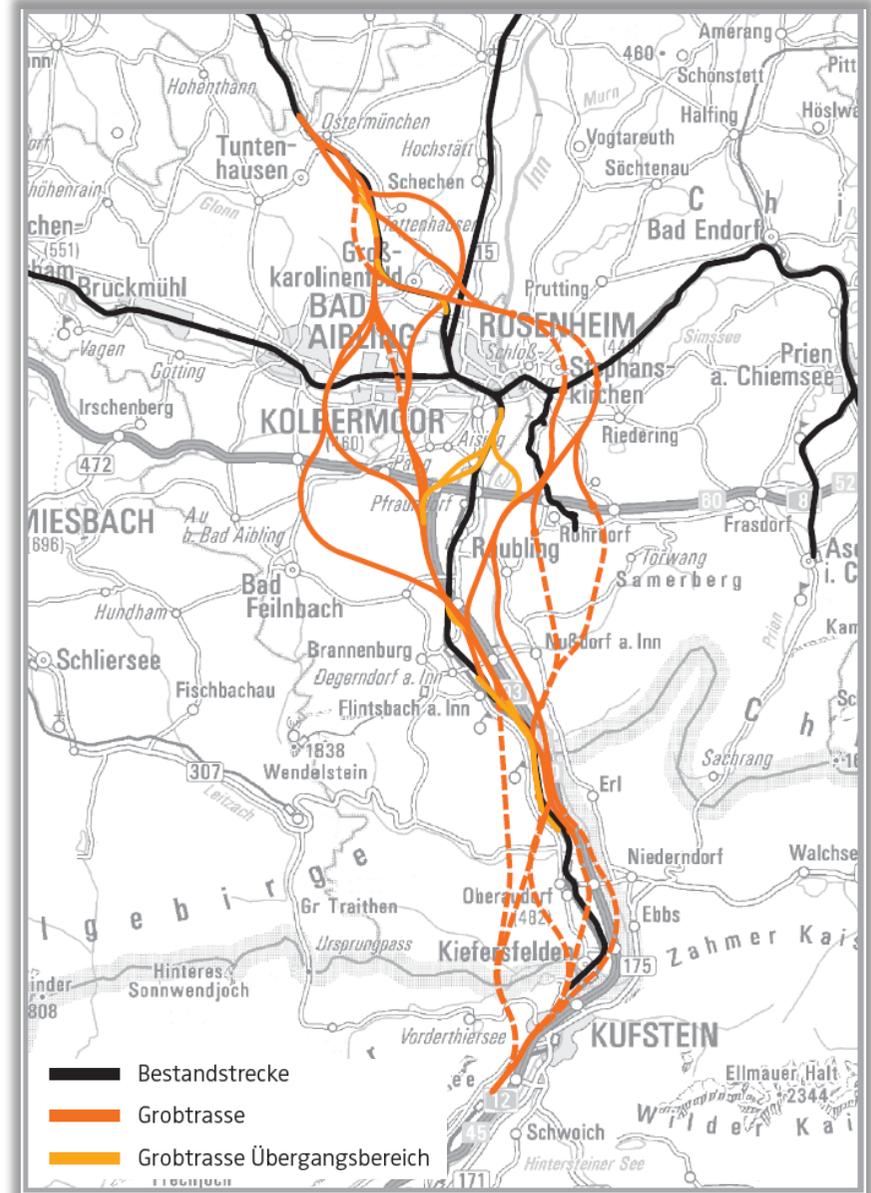
# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe  
durch Planungsteam

- ❖ Die Grobtrassen liegen sowohl östlich als auch westlich des Inns als auch östlich und westlich von Rosenheim.
- ❖ Bedingt durch Topographie und hohe oberirdische Raumwiderstände ergeben sich Bereiche mit unterirdischer Trassenführung.
- ❖ Sowohl in oberirdischen als auch unterirdischen Bereichen enthalten die Grobtrassen noch kritische Punkte, die es in den weiteren Diskussionen und Optimierungen gemeinsam zu verbessern gilt.



Schematische Grobtrassenkarte

# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe – wie geht es jetzt weiter?

## Grobtrassen



## Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

Die ersten Entwürfe von Grobtrassen spiegeln die derzeitige Planungstiefe wieder -> Neue Erkenntnisse z.B. aus der Geologie können sich auf die Grobtrassen auswirken. Eine fachliche Bewertung der Grobtrassen liegt noch nicht vor.

## Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

Diese ersten Grobtrassenentwürfe des Planungsteam werden ggf. durch weitere Vorschläge für Grobtrassen aus den Foren und der Region ergänzt und diskutiert.

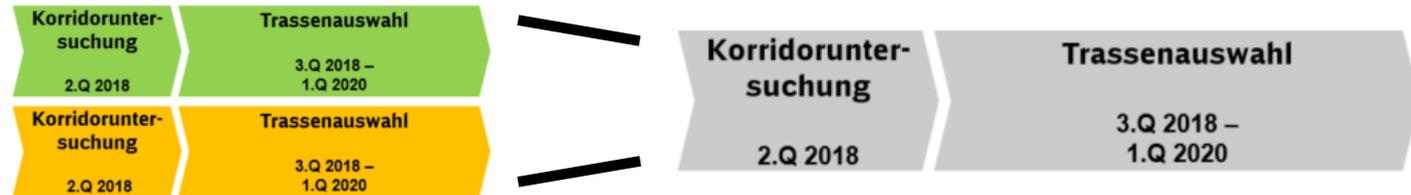
## Grobtrassen diskutieren und reduzieren

Alle vorliegenden Grobtrassen werden in den Foren diskutiert um daraus die geeignetsten Varianten für die vertiefte Planung zu ermitteln. Dabei werden vor allem die kritischen Punkte jeder Grobtrasse betrachtet.

# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Zeitlicher Ablauf und weitere Maßnahmen

- ❖ Beide Planungsräume gehen ab sofort zusammen die gleichen Planungsschritte.



- ❖ **Start des Trassenauswahlverfahrens:** 18. Juni bis 26. Juni: nächste Forenrunde im Erweiterten und Gemeinsamen Planungsraum; In Summe mind. 28 Forentermine bis Ende des Jahres geplant
- ❖ **Info- Kampagne Sommer 2018:** Im Juni und Juli insgesamt 15 Informationsveranstaltungen in den Gemeinden, in denen das Planungsteam für Erklärungen und Fragen zur Verfügung steht. Im zweiten Halbjahr 2018 Politik- Infobriefe, Bürger-Infobriefe sowie Informationsveranstaltungen im Rosenheimer Projektinfobüro.
- ❖ **Bis Ende 2018:** Erste Grobtrassenentwürfe werden ggf. durch weitere Vorschläge aus den Foren und der Region ergänzt.
- ❖ **Ab 2019:** Diskussion, Optimierung und Auswahl geeigneter Varianten die vertiefte Planung mit paralleler Einleitung des Raumordnungsverfahrens
- ❖ **Anfang 2020:** Vorliegen der Trassenempfehlung

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Tagesordnung 7. Sitzung

- Begrüßung
- Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der 6. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt und Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Informationen zu Grundlagenkarten und Raumwiderständen
- Informationen zum geologischen Erkundungsprogramm
- Abschließende Diskussion des Kriterienkatalogs
- Vorstellung und Diskussion der Korridore und Grobtrassen
- **Abschluss/Termine**

# Ausblick

## Diskussion der Grobtrassenentwürfe

- Nächster Forentermin: **18.07.2018, 18.30 bis 21.00 Uhr**
- Inhalte des Forums:
  - Klärung weiterer offener Fragen zu den Grobtrassenentwürfen
  - Verteilung von analogen Plänen; Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht
- Planung der Termine und Vorgehensweise bis Ende des Jahres:
  - Forentermin von Oktober bis Ende des Jahres
  - Festlegung der weiterführenden Arbeitsweise im Hinblick auf Rückmeldung bzw. der Einbringung von neuen Vorschlägen (im Forum bzw. auch zwischendurch)

# Gemeindeforum Rosenheim Süd

## Termine

- Juni: Regionalforum am 26.6.2018 ab 14:00 Uhr
- **Juli: Süd am 18.07.2018 um 18.30 Uhr, Nord am 19.07.2018 um 13.30 Uhr**
- **Juli: Regionalforum am 23.7.2018, voraussichtlich ab 14:00 Uhr**
- **September: Süd am 27.09.2018 um 18.30 Uhr, Nord am 28.09.2018 um 13.30 Uhr**
- **Oktober: Regionalforum voraussichtlich am 02.10.2018 um 15.00 Uhr**
- **Oktober: Süd am 22.10.2018 um 18.30 Uhr, Nord am 22.10.2018 um 13:30**
- **November: Süd am 26.11.2018 um 18:30 Uhr, Nord am 27.11.2018 um 13:30 Uhr**
- **Januar: Süd am 22.01.2019 um 18:30 Uhr, Nord am 22.01.2019 um 13:30 Uhr**

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

## Geschäftsordnung für die Gemeindeforen Rosenheim Nord und Süd

Endgültiger Stand laut Überprüfung nach der 6. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 16.5.2018

### 1. Grundlagen

Der Brenner-Nordzulauf als Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel ist Bestandteil des TEN-V Kernnetzes der EU und Teil des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors (Korridor 5), der von Helsinki über den Brenner nach Valletta auf Malta verläuft.

Auf Grundlage der Ministervereinbarung, die am 15. Juni 2012 zwischen den Verkehrsministern von Deutschland und Österreich in Rosenheim unterzeichnet worden ist, wurden die DB Netz AG sowie die ÖBB-Infrastruktur AG mit den Planungen des Brenner-Nordzulaufs (München – Rosenheim – Grenze D/A – Kundl/Radfeld) beauftragt. Ziel des grenzüberschreitenden Planungsprozesses ist die Durchführung von Variantenuntersuchungen für die Streckenführung eines dritten und vierten Gleises. Diese Variantenuntersuchungen werden von einem Trassenauswahlverfahren begleitet, das mit einer Trassenempfehlung für die Streckenführung einer zweigleisigen Neubaustrecke endet.

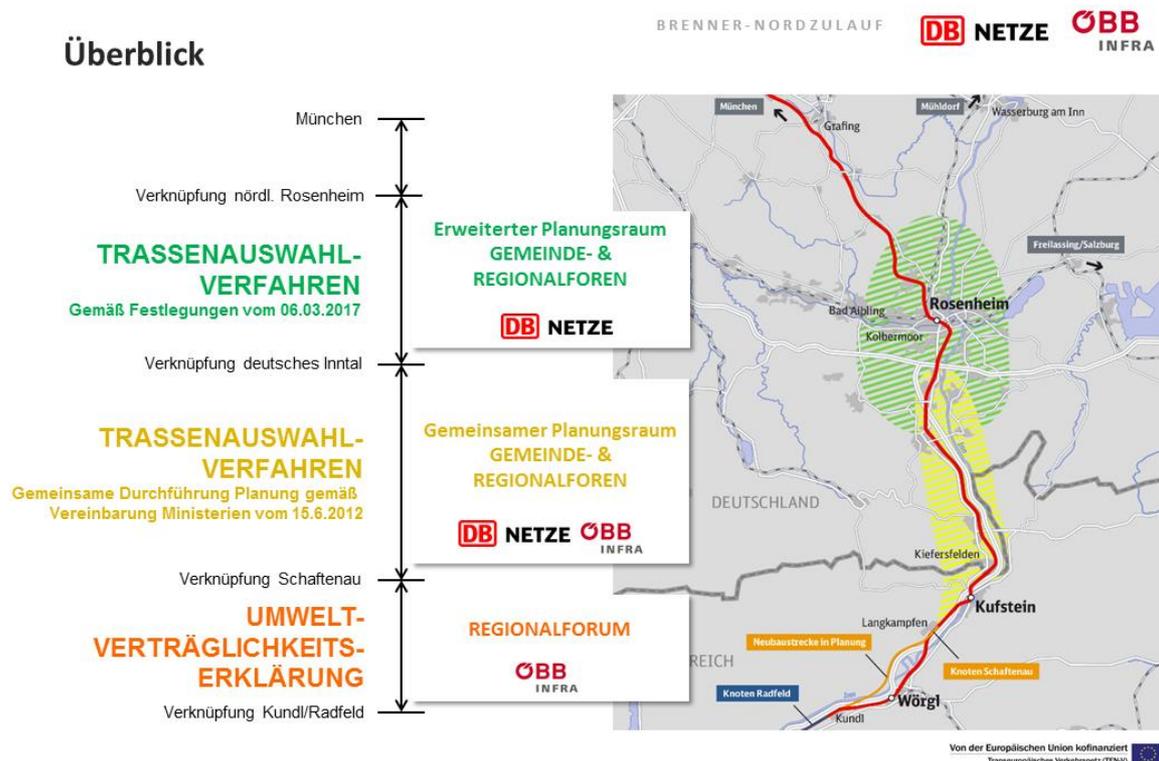
Grundlage ist weiters der Bundesverkehrswegeplan 2030:

Maßnahmentitel: ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)  
Beschreibung der Maßnahme\*): 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A. \*) Maßnahmeninhalte wurden für die neuen Vorhaben i.d.R. auf einer sehr frühen Planungsstufe entwickelt. Sie können sich im Laufe der Planung ändern.

Die dazu notwendigen Planungen haben nach dem Willen beider Regierungen grenzüberschreitend so zu erfolgen, als ob es keine Staatsgrenze gäbe.

Es wurden dazu zwei Planungsräume definiert:

### Überblick



- **Gemeinsamer Planungsraum** (Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim – Grenze D/A – Kundl/Radfeld): Er beginnt im Norden mit der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“ zwischen der Bestandsstrecke und der geplanten Neubaustrecke und endet im Süden mit der schon im Trassenauswahlverfahren des anschließenden österreichischen Streckenabschnitts Schaftebau – Kundl/Radfeld im Jahr 2009 festgelegten Verknüpfungsstelle in Schaftebau.
- **Erweiterter Planungsraum** (Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim – Raum Rosenheim – Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“): Er beginnt im Norden mit der Verknüpfungsstelle zwischen der Bestandsstrecke und der geplanten Neubaustrecke nördlich von Rosenheim im Bereich Großkarolinenfeld/Tuntenhausen und endet im Süden mit der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“.

Die DB Netz AG und die ÖBB-Infrastruktur AG haben sich im gemeinsamen Planungsraum 2015 entschlossen, vor Beginn von Rechtsverfahren eine Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung im Rahmen des Trassenauswahlprozesses durchzuführen. Im Zuge des Trassenauswahlprozesses wurde damals vorgesehen, die berührten Gemeinden und die Öffentlichkeit einzubeziehen, wobei unterschiedliche Stufen der Beteiligung vorgesehen sind:

- Information
- Konsultation (Einholung und Abgabe von Stellungnahmen)
- Kooperation/Mitwirkung

Diese Beteiligung wird durch eine repräsentative Vertretung in folgenden Gremien sichergestellt:

- Gemeindeforen
- Regionalforum
- Regionaler Projektbeirat

Der Trassenauswahlprozess wird vom Lenkungskreis, der auf Grund der o.a. Ministervereinbarung von Rosenheim eingesetzt wurde begleitet und gesteuert.

Auf Basis der vorgesehenen abschnittswisen Entwicklung der Planungsräume zum Brenner-Nordzulauf hat sich im Zuge der ersten Korridorüberlegungen im gemeinsamen Planungsraum im Herbst 2016 herausgestellt, dass die Lage der Verknüpfungsstelle „Deutsches Inntal“ nicht eindeutig festgelegt werden kann, ohne für die nördliche Fortsetzung des Brenner-Nordzulaufs auch Planungen in gleichem Tiefgang anzustellen. Nach darauf folgenden heftigen Diskussionen in einigen der berührten Gemeinden fand am 6. März 2017 ein Gespräch zwischen den Bürgermeistern des Landkreises Rosenheim, der kreisfreien Stadt Rosenheim, Abgeordneten, Vertretern von Bürgerinitiativen und dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt in Rosenheim statt.

Dabei wurde u.a. festgelegt, dass der Planungsdialog im **Erweiterten Planungsraum** einen Neustart erfährt und, über die bisherige Information und Konsultation hinaus, jetzt auch ein Dialogverfahren mit Gemeindeforen in gleicher Form wie es 2015 im Gemeinsamen Planungsraum begonnen wurde, eingerichtet wird.

## 2. Rahmenbedingungen

Rahmenbedingungen für diese im erweiterten Planungsraum neu einzurichtenden Gemeindeforen sind:

- Der Zeitrahmen für den Korridorentwicklungs-, Trassenentwicklungs- und Trassenauswahlprozess bis voraussichtlich Jahresbeginn 2020 und die daraus sich ergebende Notwendigkeit und Häufigkeit der Zusammenkünfte
- Die Einhaltung folgender Grundsätze der Projektkommunikation
  - offen, ehrlich, nachvollziehbar
  - möglichst frühzeitige Information und Diskussion
  - Überzeugung statt Durchsetzung
  - Erzielung möglichst hoher Akzeptanz, Entscheidungsfindung über einen möglichst breiten Konsens und nicht durch Abstimmung
  - Miteinander und nicht über die Medien übereinander zu reden
  - einen Austausch auf Augenhöhe
- Die Notwendigkeit klarer Regelungen der Zusammenarbeit
- Eine professionelle Vor- und Nachbereitung, insbesondere Visualisierung (Pläne, Präsentationen, schriftliche Unterlagen für den Teilnehmerkreis, Protokolle) und Dokumentation des Arbeitsprozesses
- Die laufende Information über die Sitzungsergebnisse des Lenkungskreises durch die DB-Projektleitung
- Information über die Sitzungsergebnisse des Regionalforums und des Regionalen Projektbeirates durch die Moderation
- Die umfassende Informationsvermittlung durch die beauftragten Experten und Planer auch zu Fragen, die von der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dem Brennerzulauf an die Mitglieder des Gemeindeforums herangetragen werden.
- Die Prozess-Steuerung und Protokollführung durch einen externen Moderator

### 3. Ziel & Aufgaben

Das **Ziel** der Gemeindeforen soll sein, gemeinsam mit möglichst breiter Akzeptanz eine nachvollziehbare Trassenempfehlung für die Streckenführung einer zweigleisigen Neubaustrecke im Erweiterten Planungsraum zu finden.

Daraus leiten sich folgende **Aufgaben** für die Gemeindeforen (GF) ab:

Sie beschäftigen sich aus dem Blickwinkel der im erweiterten Planungsraum berührten Gemeinden\*) in gesamtheitlicher Betrachtungsweise von der Festlegung der Bewertungsmethode des Trassenauswahlverfahrens über die Korridorentwicklung, Trassensuche und Trassenentwicklung bis zur Trassenempfehlung, die dann Grundlage der Trassenauswahl sein wird.

Obwohl einige Mitglieder des Gemeindeforums den Bedarf des Projektes anzweifeln wurde vereinbart, dass die Diskussion um den Bedarf auf das Nötigste beschränkt werden soll. Die Mitglieder haben die Möglichkeit, ihre Ablehnung des Projektes schriftlich einzureichen. Entsprechende Stellungnahmen sind per Anhang an diese Geschäftsordnung festgehalten.

Die Beteiligung der Gemeindeforen umfasst alle drei Beteiligungsstufen

- Information
- Konsultation (Einholung und Abgabe von Stellungnahmen)
- Kooperation/Mitwirkung

und damit die Möglichkeit für alle Mitglieder auf Grund ihrer örtlichen Kenntnisse für den durch das jeweilige Gemeindeforum abgedeckten Streckenabschnitt in Zusammenarbeit mit den Experten und Planern des DB-Projektteams ihre Anliegen, Bedürfnisse und Vorschläge frühzeitig in das Projekt einzubringen und zu erörtern.

Die Bearbeitung soll in zwei Phasen erfolgen, in denen sich für die GF neben dem Informationsaustausch folgende Aufgaben ergeben:

- **Phase I:** Erarbeitung der Bewertungsmethode
  - Vereinbarung der Geschäftsordnung
  - Konsultation zur Bewertungsmethode des Trassenauswahlverfahrens. Diese wurde von den beauftragten externen Experten für den Gemeinsamen Planungsraum entwickelt und soll hier den örtlichen Verhältnissen angepasst und angewendet werden
  - Mitwirkung bei der Formulierung der Anliegen und Bedürfnisse von Mensch und Natur und bei der Erarbeitung der entsprechenden Kriterien und Indikatoren, die im Trassenauswahlverfahren herangezogen werden sollen
- **Phase II:** Korridorentwicklung, Trassenentwicklung und -planung, fachliche Beurteilung und Trassenempfehlung
  - Kooperation/Mitwirkung bei der Erarbeitung der Korridorvorschläge und Trassenvorschläge des beauftragten Planers
  - Vorschlagsrecht für alternative Korridor- und Trassenvorschläge
  - Entgegennahme von Vorschlägen aus den Gemeinden

Die Gemeindeforen streben an, den anspruchsvollen Zeitrahmen einzuhalten.

*\*) Im erweiterten Planungsraum werden aus derzeitiger Sicht folgende Gemeinden, von der Korridor- und Trassenentwicklung berührt sein: Bad Aibling, Bad Feilnbach, Großkarolinenfeld, Kolbermoor, Prutting, Riedering, Rosenheim, Rohrdorf, Schechen, Stephanskirchen, Tuntenhausen, Vogtareuth.*

#### 4. Zusammensetzung der Gemeindeforen

Es werden im Erweiterten Planungsraum auf Grundlage der beim Bürgermeistertreffen am 24.8.2017 getroffenen Entscheidung folgende Gemeindeforen gebildet:

- **Gemeindeforum Rosenheim Nord**  
Gemeinden Bad Aibling, Großkarolinenfeld, Prutting, Schechen, Tuntenhausen und Vogtareuth
- **Gemeindeforum Rosenheim Süd**  
Gemeinden Bad Feilnbach, Kolbermoor, Riedering, Rosenheim, Rohrdorf und Stephanskirchen

Dazu sollen von den Bürgermeistern bis zu vier Personen als Mitglieder ihrer Gemeinde im Gemeindeforum benannt werden und zwar:

- der Bürgermeister
- ein Vertreter der Landwirtschaft
- ein Vertreter der Wirtschaft
- ein Vertreter von lokalen Bürgerinitiativen oder Vereinigungen

Sollten aus Sicht der Gemeinden keine fachlichen Vertreter der Landwirtschaft und/oder der Wirtschaft zweckmäßig sein, können stattdessen von Ihnen auch andere Gemeindevertreter nominiert werden, wobei die Zahl vier nicht überschritten werden kann. Wichtig ist hier eine ausgeglichene Vertretung der Interessen innerhalb der Gemeinde.

Teilnehmer des Gemeindeforums sind darüber hinaus die Mitglieder der DB-Projektleitung.

#### 5. Sitzungseinladung, -leitung und -protokollierung

Die Einladung der von den berührten Gemeinden benannten Personen zu den Sitzungen der GF erfolgt dem Projektfortschritt entsprechend durch den auf Grund einer eigenen Ausschreibung für den Erweiterten Planungsraum bestellten externen Moderator. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen bei anderen Projekten und im gemeinsamen Planungsraum werden voraussichtlich in der Phase I vier und in der Phase II etwa 12 Sitzungen in einem Zeitabstand von vier bis sechs Wochen erforderlich sein. Der

jeweiligen Einladung, die nach Terminvorankündigung mindestens 2 Wochen vor der Sitzung auf elektronischem Weg versandt wird, wird die Tagesordnung angeschlossen.

Die Sitzungen der Gemeindeforen sind nicht öffentlich. Sie werden durch den externen Moderator geleitet und protokolliert.

Bei der Meinungsfindung soll eine möglichst hohe Akzeptanz erzielt werden. Auf Vorschlag eines Mitglieds des Gemeindeforums wird über den Antrag abgestimmt werden, ob durch Handhebung und bei Bedarf mit Namensnennung ein Meinungsbild erhoben wird.

Das Protokoll wird vom Moderator als Ergebnisprotokoll geführt. Dabei ist es möglich, dass einzelne wichtige Wortmeldungen auf Wunsch des Redners mit Namensnennung umfassender protokolliert werden. Das Protokoll wird durch den externen Moderator jedem Mitglied des Gemeindeforums innerhalb einer angemessenen Frist zugesandt. Die DB-Projektleitung wird den Entwurf des Ergebnisprotokolls und die Präsentation der Sitzungen zeitnah auf die Internetseite „www.brennernordzulauf.eu“ stellen.

Innerhalb von 14 Kalendertagen, beginnend ab elektronischem Versand des Entwurfs des Protokolls, können alle Mitglieder des Gemeindeforums bezüglich Richtigkeit und Vollständigkeit schriftliche Stellungnahmen an den Moderator senden, die in der nächstfolgenden Sitzung behandelt werden.

## **6. Moderation, Prozessbegleitung und schriftliche Dokumentation**

Der gesamte Arbeitsprozess der GF wird durch den externen Moderator geleitet. Er nimmt folgende Aufgaben wahr:

- Steuerung des Kommunikationsprozesses (Steuerungshoheit) aus der Rolle eines neutralen/allparteilichen Mittlers
- Einfordern von Ziel und Zeitklarheit
- Ladung, Leitung und Protokollierung der Sitzungen, vollumfängliche Entgegennahme der Anliegen und Bedürfnisse von Mensch und Natur sowie Sammeln von Stellungnahmen zum Protokoll
- schriftliche Dokumentation:  
Um den Arbeitsprozess, Anfragen, Wünsche, Ergebnisse und Zusagen festzuhalten, aber auch um den hohen Stellenwert dieser Bürgerbeteiligung hervorzuheben, wird vom Moderator eine schriftliche Dokumentation geführt, die den Beteiligten in den Gremien und allen Interessierten zugänglich ist.
- Erstellung von Vorschlägen zur Regelung etwaiger Konflikte

## **7. Mitwirkung der Gemeindeforen beim Planungsprozess in Phase II**

Mitglieder der Gemeindeforen haben die Möglichkeit, in der Phase II konkrete Vorschläge in den Planungsprozess einzubringen.

Für aufwendig zu prüfende Vorschläge wie z.B. alternative Trassenvorschläge wird folgende Vorgangsweise seitens der DB-Projektleitung zugesagt:

### Schritt 1

Vorschläge können bis zu einem vordefinierten Stichtag durch ein Mitglied des Gemeindeforums schriftlich der DB-Projektleitung übermittelt werden.

Die DB-Projektleitung mit ihren Experten und Planern (in weiterer Folge Projektteam genannt) führt daraufhin eine Vorprüfung durch:

- Wenn das Projektteam einer vertiefenden Bearbeitung des Vorschlages zustimmt, wird der nachfolgende Schritt 2 durchgeführt.

- Wird vom Projektteam eine vertiefende Bearbeitung des Vorschlages begründet abgelehnt, wird dies schriftlich begründet und in der nachfolgenden Sitzung darüber berichtet. Das GF entscheidet dann, ob es der Ablehnung durch das Projektteam folgt oder - entgegen dem Vorschlag des Projektteams - dennoch eine vertiefende Prüfung vorgenommen werden soll. Der Ablehnungsvorschlag des Projektteams mit Begründung sowie die anschließende Entscheidung des GF werden im Sitzungsprotokoll des GF festgehalten.

### Schritt 2

Der eingereichte Vorschlag wird zunächst auf Einhaltung der Planungsanforderungen überprüft und sofern diese erfüllbar sind, dann planlich dargestellt. Die planliche Darstellung wird im Gemeindeforum präsentiert, wobei hier darauf hingewiesen wird, dass die planliche Darstellung noch keine Zusage für die Umsetzung dieses Vorschlags darstellt, dass jedoch dieser Vorschlag dem weiteren Bewertungs- und Auswahlprozess zugeführt wird.

Dieser Bewertungs- und Auswahlprozess erfolgt dann, entsprechend der in Phase I vorweg erarbeiteten und beschlossenen Bewertungsmethode.

## **8. Kommunikation mit den Medien**

Die Kommunikation der Ergebnisse der Gemeindeforen nach außen und mit den Medien erfolgt durch das Projektteam der DB zusammen mit dem Moderator und in Abstimmung mit den Gemeindeforen.

Den Forenmitgliedern bleibt es unbenommen, ihre Sicht zu Inhalten oder Ergebnissen nach außen zu kommunizieren.

## **9. Beendigung der Arbeit im Gemeindeforum**

Die Tätigkeit der Gemeindeforen endet mit der Bekanntgabe der Vorschlagstrasse durch das DB-Projektteam. Eine frühere Auflösung (z.B. Entfall der Betroffenheit durch Trassen) bzw. Verlängerung der Aktivitäten kann gemeinsam vereinbart werden.

## **10. Historie dieser Geschäftsordnung**

Ein 1. Vorschlag dieser Geschäftsordnung wurde vom Projektteam beim Bürgermeistertreffen am 11.10.2017 in Rosenheim vorgestellt und dort diskutiert.

Die dabei vereinbarte Änderung wurde im 2. Entwurf vom 11.10.2017 eingearbeitet. Sie wurde allen Forenmitgliedern mit der Einladung zur 1. Sitzung der Gemeindeforen zugeschickt, dort erläutert und diskutiert.

Der an Hand der eingelangten Rückmeldungen überarbeitete Entwurf (Stand 24.1.2018) wurde in der 3. und 4. Sitzung der Gemeindeforen Rosenheim Nord und Süd vorgestellt und diskutiert.

Die vorliegende Fassung wurde in der 5. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 11.4.2018 vereinbart und am 16.6.2018 in der 6. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord für dieses übernommen.

Bezüglich des BVWP 2030 wurde der Text auf Seite 1 nach der 6. Sitzung geändert und als Zitat aus dem BVWP eingefügt.

**Anlagen:**

Anlage 1: Teilnehmerkreis des Gemeindeforums Rosenheim Süd, Stand 16.5.2018

- A. Mitglieder im Gemeindeforum Rosenheim Süd
- B. Mitglieder im Gemeindeforum Rosenheim Nord
- C. Beobachter in den Gemeindeforen Rosenheim Nord und Süd

Anlage 2: Stellungnahmen von Mitgliedern

- A. Gemeinsame Stellungnahme der Mitglieder der Gemeinden Riedering, Rohrdorf und Stephanskirchen vom 31.3.2018
- B. Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbandes (BBV) vom 4.5.2018

## Anlage 1: Teilnehmerkreis des Gemeindeforum Rosenheim Süd, Stand 16.5.2018

### A. Mitglieder im Gemeindeforum Rosenheim Süd

Gemeinde	Titel, Vorname	Name	Funktion/Amt/ Interessengruppe
<b>Bad Feilnbach</b>	Anton	Wallner	Erster Bürgermeister
<b>Bad Feilnbach</b>	Josef	Riedl	Landwirtschaft
<b>Bad Feilnbach</b>	Manfred	Büttner	Wirtschaft
<b>Bad Feilnbach</b>	Sebastian	Obermair	Bürgerinitiative / Vereinigung
<b>Kolbermoor</b>	Peter	Kloo	Erster Bürgermeister
<b>Kolbermoor</b>	Dieter	Bieter	Arbeitskreis Verkehr
<b>Kolbermoor</b>	Marina	Hunklinger	Wirtschaft
<b>Kolbermoor</b>	Ralf	Exler	Bürgerinitiative / Vereinigung
<b>Riedering</b>	Josef	Häusler	Erster Bürgermeister
<b>Riedering</b>	Konrad	Lindner	Landwirtschaft (Obmann)
<b>Riedering</b>	Dr.-Ing. Christian	Kaddick	Wirtschaft
<b>Riedering</b>	Brigitte	Englhart	BI (brenna tuat's Riedering)
<b>Rohrdorf</b>	Christian	Praxl	Erster Bürgermeister
<b>Rohrdorf</b>	Bernhard	Huber	Landwirtschaft
<b>Rohrdorf</b>	Theresa	Albrecht	Wirtschaft
<b>Rohrdorf</b>	Dr. Josef	Krapf	Bürgerinitiative (BI Rohrdorf)
<b>Rosenheim</b>	Gabriele	Bauer	Oberbürgermeisterin
<b>Rosenheim</b>	Josef	Gilg	Landwirtschaft
<b>Rosenheim</b>	Wolfgang	Janhsen	Wirtschaft (IHK Rosenheim)
<b>Rosenheim</b>	Dr. Hermann	Biehler	Bürgerinitiative / Vereinigung (Städtebau und Umweltfragen)
<b>Stephanskirchen</b>	Rainer	Auer	Erster Bürgermeister
<b>Stephanskirchen</b>	Johann	Hamberger	Landwirtschaft
<b>Stephanskirchen</b>	Karl	Mair	Zweiter Bürgermeister
<b>Stephanskirchen</b>	Thomas	Riedrich	Bürgerinitiative (Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.)

## B. Mitglieder im Gemeindeforum Rosenheim Nord

Gemeinde	Titel, Vorname	Name	Funktion/Amt/ Interessengruppe
Bad Aibling	Felix	Schwaller	Erster Bürgermeister
Bad Aibling	Franz Xaver	Gartmeier	Landwirtschaft
Bad Aibling	Erwin	Kühnel	Wirtschaft
Bad Aibling	Dr. Wilhelm	Messing	RORegio
Großkarolinenfeld	Bernd	Fessler	Erster Bürgermeister
Großkarolinenfeld	Josef	Hundhammer	Landwirtschaft
Großkarolinenfeld	Jörg	Wallner	Wirtschaft (Wirtschaftsforum Großkarolinenfeld)
Großkarolinenfeld	Ingrid	Wittner	Bürgerinitiative / Vereinigung
Prutting	Hans	Loy	Erster Bürgermeister
Prutting	Andreas	Hell	Landwirtschaft
Prutting	Manuel	Rohde	Wirtschaft
Prutting	Teresa	Pöller	Bürgerinitiative
Schechen	Hans	Holzmeier	Erster Bürgermeister
Schechen	Christoph	Baumann	Landwirtschaft
Schechen	Stephan	Dialler	Wirtschaft
Tuntenhausen	Georg	Weigl	Erster Bürgermeister
Tuntenhausen	Anton	Rieder	Landwirtschaft
Tuntenhausen	Hans	Thiel	Wirtschaft
Vogtareuth	Rudolf	Leitmannstetter	Erster Bürgermeister
Vogtareuth	Johann	Mayerhofer	Landwirtschaft
Vogtareuth	Franz	Dutz	Wirtschaft
Vogtareuth	Josef	Lechner	Bürgerinitiative / Vereinigung

## C. Beobachter in den Gemeindeforen Rosenheim Nord und Süd

Gemeinde	Titel, Vorname	Name	Funktion/Amt/ Interessengruppe
/	Gerhard	Kippes	Landratsamt Rosenheim
/	Johann	Zagler	Landratsamt Rosenheim

## **Anlage 2: Stellungnahmen von Mitgliedern**

### **A. Gemeinsame Stellungnahme der Mitglieder der Gemeinden Riedering, Rohrdorf und Stephanskirchen vom 31.3.2018**

„Die jeweiligen Mitglieder der Gemeinden Riedering, Rohrdorf und Stephanskirchen im Dialogkreis des sog. „Erweiterten Planungsraumes“, Forum Rosenheim Süd, stellen hiermit ausdrücklich klar, dass für sie ein aktueller Bedarfsnachweis sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse, jeweils in begründeter und verständlicher, nachvollziehbarer Form, Grundvoraussetzung für jegliche Planungen zu einem dritten und vierten Gleis des „Brenner-Nordzulaufes“ im Inntal sind.

Zudem können sie bis heute keinen nachgewiesenen Planungsauftrag für den Bereich östlich des Inns erkennen.

Daher sehen sie die Voraussetzungen für einen Planungsdialog zu solchen Gleisen als nicht gegeben an und beteiligen sich an diesem nur unter ausdrücklichem Protest sowie mit der grundsätzlichen Überzeugung, dass ein drittes und viertes Gleis nicht notwendig sind.“

## B. Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbandes (BBV) vom 4.5.2018



**Bayerischer  
Bauernverband**

**Geschäftsstelle Rosenheim**

Bayerischer Bauernverband · Geschäftsstelle Rosenheim  
Möslstraße 30 · 83024 Rosenheim

Ansprechpartner: Geschäftsstelle Rosenheim  
Telefon: 08031 80918-10  
Telefax: 08031 80918-19  
E-Mail: Rosenheim@  
BayerischerBauernVerband.de

An:  
[moderation@brennernordzulauf.eu](mailto:moderation@brennernordzulauf.eu)

Datum: 04.05.2018

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom  
554-St/ma

### **Geschäftsordnung für das Gemeindeforum Rosenheim Süd zum Brenner-Nordzulauf**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie eine Stellungnahme zur Geschäftsordnung für das Gemeindeforum Rosenheim Süd:

- Die Landwirtschaft in Rosenheim erbringt wichtige Leistungen, die nicht zuletzt dem Gemeinwohl dienen.
- Sie pflegt die Natur und Landschaft und schafft somit wichtige Voraussetzungen für die Naherholung sowie den Naturschutz.
- Sie erzeugt - bei stark steigender Weltbevölkerung - gesunde Nahrungsmittel und sichert eine hohe Qualität der Oberflächengewässer und des Trinkwassers.
- Sie bietet Arbeitsplätze, Wohnraum und ihre aktiven Menschen bereichern das Leben in Rosenheim.

Besonders aus diesen genannten Gründen weist der Bayerische Bauernverband mit der Bitte um Berücksichtigung auf folgendes hin:

Der Landkreis Rosenheim ist südlich der Stadt Rosenheim durch knapp vorherrschende landwirtschaftliche Gunstflächen geprägt. Eine geplante neue Trasse bringt die Landwirtschaft in der Region in größte Schwierigkeiten. Weiter ist die Region um Rosenheim ein intensiver Ballungsraum mit überwiegend großem Flächenverbrauch durch Wohn- sowie Gewerbeflächenausweisung. Darüber hinaus sind weitreichende Infrastrukturmaßnahmen sowohl geplant wie auch schon umgesetzt.

Die geplante Zulaufstrecke des Brenner Basistunnels ist auch auf deutscher Seite überwiegend unter der Erde zu realisieren. Entsprechende Weichen müssen jetzt bei der Planung definiert werden, da ansonsten nur möglichst "günstige" Varianten in Frage kommen um keine staatlichen Rahmen oder Fördergrundlagen zu verlassen.

Die bei der Umsetzung der Trasse anfallenden Ausgleichsflächen treffen den Landkreis Rosenheim sowie den räumlich begrenzten Naturraum "doppelt". Erst werden dringend notwendige Flächen beim Bau der Zulaufstrecke verbraucht, dann wird der Naturraum noch zusätzlich bei der Kompensation belastet. Die Landschaft und die Landwirtschaft in und um Rosenheim verkraftet so einen Einschnitt nicht!

**Die Diskussion über die Verlagerung der Waren auf die Schienen ist ein bayernweites, wenn nicht deutschlandweites, Anliegen der Gesellschaft.**

.../2

**Bayerischer Bauernverband · Körperschaft des öffentlichen Rechts**  
Möslstraße 30 · 83024 Rosenheim · Telefon 08031 80918-10 · Telefax 08031 80918-19  
Rosenheim@BayerischerBauernVerband.de · www.BayerischerBauernVerband.de · Steuernummer: 143/241/01099  
VR Bank Rosenheim-Chiemsee eG · Konto 5 310 008 · BLZ 711 600 00  
IBAN: DE55 7116 0000 0005 3100 08 · BIC: GENO DE F1 VRR

**Wir fordern, dass im Falle der Realisierung des dritten und vierten Gleises die Ausgleichsflächen außerhalb des anfallenden Naturraums umgesetzt werden. Bei einem derart großen Projekt müssen die Lasten auch auf mehreren Schultern verteilt werden.**

Am wichtigsten ist jedoch, dass zuerst realistische Zahlen für das Zugaufkommen ermittelt werden. Für die Planung muss belastbares Zahlenmaterial herangezogen werden, kein gewünschter Bedarf an Zugverbindungen oder ein gewünschter Bedarf der Bundesbahn. Unsere Forderung ist ganz klar, dass hier ein möglichst unabhängiges Gutachten erstellt wird. Dabei sollten keine Zahlen errechnet werden, die das Bauvorhaben rechtfertigen, sondern eine realistische Prognose über das Personen- und Güterzugverkehrsaufkommen der Zukunft. Wir sind von dem anstehenden Bedarf an Güterzügen nicht überzeugt, da es kein realistisches Gutachten dafür zu geben scheint.

Des Weiteren ist es unserer Meinung nach wichtig, dass unsere guten Wirtschaftsflächen ebenso geschont werden wie Naturschutz- und FFH-Flächen und auch planungstechnisch dieselbe Wertigkeit besitzen. Bisher ist es so, dass Naturschutz- und FFH-Flächen von öffentlichen Planvorhaben so weit wie möglich verschont und vorrangig unsere wertvollen Wirtschaftsflächen überplant werden. Unsere Wirtschaftsflächen sichern aber unsere Existenzgrundlage. Es sollte nicht selbstverständlich sein, dass diese vorrangig überplant werden.

Mit freundlichen Grüßen



Josef Steingraber  
Geschäftsführer

gez.

Josef Gilg

Brenner-Nordzulauf | erweiterter Planungsraum | Kriterienkatalog

Stand: 19.06.2018

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	Ziel	Indikatoren
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	Einhaltung der Trassierungsvorgaben	- Einhaltung bzw. Abweichungen von Trassierungsvorgaben - ungünstige Trassierungsmerkmale (z.B. Bogenweichen, Gleisschere, Überholgleise im Tunnel)
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	Minimierung des Aufwandes	- Wiederherstellung von Straßen- und Wegeverbindungen, Auswirkungen auf Autobahn, hochrangiges Leitungsnetz etc. - Auswirkungen auf geplante Vorhaben (aus ROV und Entwicklungsplänen)
		1-1-3 Bündelungspotenziale	Maximierung der Synergien bei der Bündelung von Infrastrukturen	Bündelung mit vorhandener Infrastruktur (Schienerwege, BAB, B, Stromtrassen – Nähe zu Knotenpunkten)
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	hohe Streckenleistungsfähigkeit im Regelbetrieb	- Streckenkapazität auf der NBS und Entlastungsmöglichkeit für Personenverkehr auf der BS - Betriebsqualität der Verknüpfungsstellen - Unstetigkeitsstellen und Fahrdynamik
		1-2-2 Energiebedarf	Minimierung	Jahresenergiebedarf (Traktion) im Regelbetrieb
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Auswirkungen der Instandhaltung auf die Betriebsführung - Bereiche nur mit schienengebundener Erreichbarkeit - Bereiche mit besonderen Auswirkungen (z.B. Wannentunnel, Brücken usw.)
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit	Minimierung Anzahl und Auswirkungen von Störfällen, Optimierung der Verfügbarkeit	- Streckenelemente, welche die Ereignishäufigkeit und Verfügbarkeit ungünstig beeinflussen - gegenseitige Beeinflussung mit weiteren Infrastruktureinrichtungen
		1-3-2 Bauphase	Minimierung der Beeinträchtigungen im laufenden Betrieb	Ausmaß baubedingter betrieblicher Erschwernisse auf der Bestandsstrecke
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	Anstreben günstiger Baugrundverhältnisse	- Geologische, geotechnische, bodenmechanische und hydrogeologische Bedingungen - Gefährdungs- und Risikopotentiale und Prognosesicherheit
		1-4-2 Massendisposition	Anstreben einer nachhaltigen Materialbewirtschaftung	- Massenbilanz - Transporterfordernisse und Logistik
1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung		Optimierung	Grobkonzept Bauphase - Bauzeit - Erschwernisse aus Bahn- und Straßenverkehr - Umgebungssensibilität - Baustelleneinrichtungsflächen	
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	Minimierung der Beeinträchtigung	Flächen mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49dB(A) als Lärmindex tags, unabhängig von der Widmung > 45dB(A) als Lärmindex nachts, Widmung für Wohnen
		2-1-2 Erschütterungen	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl und Sensibilität der Nutzung der Objekte (Wohnen, Industrie und Gewerbe sowie ähnlich strukturierte Bauten) - Qualitative Beurteilung von Erschütterungsauswirkungen unter Berücksichtigung der Sensibilität der Objekte
		2-1-3 Freizeit und Erholung	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffene Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. -flächen - Ausmaß der Betroffenheit
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	Übereinstimmung mit Zielen und Inhalten	Übereinstimmung mit - überregionalen und regionalen Entwicklungszielen - örtlichen Entwicklungszielen
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen inkl. Gemeinbedarfsflächen)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände i.d. Bauphase für Großbaustellen u. nach Fertigstellung
		2-3-2 Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände i.d. Bauphase für Großbaustellen u. nach Fertigstellung - Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)
		2-3-3 Tourismus	Minimierung der Beeinträchtigung	- Art und Anzahl betroffener Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. -flächen sowie Tourismusbetriebe - Ausmaß der Betroffenheit - Betroffenheit der für den Tourismus genutzten Flächen und Objekte mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel > 49 dB(A) als Lärmindex tags
	2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2-4-1 Schutzgebiete	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Schutzgebiete - Art und Ausmaß der Nutzungsüberlagerung
		2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume	Minimierung der Beeinträchtigung	- Flächenverbrauch der betroffenen Biotop - Art und Ausmaß der Beeinträchtigung
	2-5 Wasser	2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	Minimierung der Beeinträchtigung	- Anzahl der Wassernutzungen - Art der Wassernutzungen - Gefährdungspotential
		2-5-2 Trinkwasser	Minimierung der möglichen Auswirkungen	- Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für genutzte Trinkwasserversorgungen - Anzahl und potentielle Beeinträchtigungen für bekannte, jedoch ungenutzte Trinkwasservorkommen - Möglichkeit zur Schaffung von Ersatzwasserversorgungen
		2-5-3 Oberflächenwasser	Sicherstellung der schadlosen Hochwasserabfuhr	- Ausmaß der Einschränkung von Retentionsräumen - Ausmaß von Gewässerverlegungen - Ausmaß von Gewässerquerungen - Ausmaß von Gewässererohrungen
	2-6 Landschaft	2-6-1 Landschaftsbild	Minimierung der Beeinträchtigung	- Auswirkungen auf die Qualität der Landschaft (Schönheit, Ortsbild, Sichtbeziehungen, Vielfalt und Eigenart) - Veränderung des Ortsbildes
	2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Boden	Minimierung des Bodenverbrauches	temporärer und dauerhafter Flächenverbrauch nach Bodentypen
		2-7-2 Land- und Forstwirtschaft	Aufrechterhaltung der Bewirtschaftungsfähigkeit	- Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen - Zerschneidungswirkungen von landwirtschaftlichen Flächen (Umwegaufwände, Bewirtschaftbarkeit) - Inanspruchnahme von Waldflächen
		2-7-3 Altlasten	Minimierung des Gefährdungspotentials	- Altlastenverdachtsflächen - Kriegsmittelverdachtsflächen
	2-8 Luft und Klima	2-8-1 Schadstoffemissionen	Minimierung des Schadstoffausstoßes	- baubedingte temporäre Schadstoffbelastung - betriebsbedingte Schadstoffbelastung (Feinstaub)
		2-8-2 Mikroklima	Minimierung der Beeinträchtigung	- Potentiale von Kaltluftseen und Behinderung der Durchlüftung - Versiegelte Fläche - Verschattung
	2-9 Sach- und Kulturgüter	2-9-1 Kulturgüter	Bewahrung	Sensibilität und Betroffenheit von Kulturgütern
		2-9-2 Sachgüter	Sicherstellung der üblichen Verwertbarkeit inkl. Existenzsicherung	Sensibilität und Betroffenheit von Sachgütern (inkl. Nutzungsinteressen)
2-10 Fläche	2-10-1 Flächenverbrauch	Minimierung des Flächenverbrauches	obertägiger Flächenverbrauch - während der Bauphase - während der Betriebsphase	
3 Kosten und Risiken	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten	Minimierung	Kostenschätzung auf Basis eines generellen Kostenkataloges
		3-1-2 laufende Kosten	Minimierung	- Erhaltungskosten - außerordentliche Betriebskosten
	3-2 Risiken	3-2-1 Realisierungsrisiken	Minimierung	Risiken infolge - schwieriger Grunderwerb - Genehmigungsverfahren etc.