

Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	9. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd
Datum/Uhrzeit:	27.09.2018, 18:30 bis 21:30 Uhr
Ort:	Sitzungssaal des Rathauses, Riedering
Teilnehmende (ohne Titel)	Anton Wallner, Erster Bürgermeister, Bad Feilnbach Josef Rauscher, vertretend für 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 Brigitte Englhart, BI (brenna tuat's Riedering), Riedering Christian Praxl, Erster Bürgermeister, Rohrdorf Bernhard Huber, Landwirtschaft, Rohrdorf Thomas Albrecht, vertretend für Theresa Albrecht, Wirtschaft, Rohrdorf Dr. Gerd Hartlieb, vertretend für Josef Krapf, Bürgerinitiative (BI Rohrdorf), Rohrdorf Helmut Cybulska, vertretend für die Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer; Baudezernent, Rosenheim

Martin Grieser, vertretend für Josef Gilg, Landwirtschaft, Rosenheim
Wolfgang Janhsen, Wirtschaft (IHK Rosenheim), Rosenheim
Steffen Storandt, vertretend für Hermann Biehler, Bürgerinitiative / Vereinigung,
Rosenheim
Bernhard Warkentin, vertretend für den Ersten Bürgermeister Rainer Auer, Ste-
phanskirchen
Robert Zehetmaier, Zweiter Bürgermeister, Stephanskirchen
Thomas Riedrich, Bürgerinitiative (Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.), Ste-
phanskirchen
Bernd Reiter, DB Netz AG
Christian Tradler, DB Netz AG
Jannis Heipe, DB Netz AG
Martin Eckert, Planungsgruppe IPBN
Wieland Steigner, Planungsgruppe IPBN
Ralf Eggert, IFOK
Denise Ellwein, IFOK
Stefanie Binder, Praktikantin bei der Stadt Rosenheim, als Gast

Agenda

1. Begrüßung
2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der achten Sitzung
3. Aktuelles aus dem Projekt
 - 3.1. Aktivitäten im Projekt
 - 3.2. Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
4. Diskussion der Grobtrassenentwürfe
 - 4.1. Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS
 - 4.2. Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
5. Abschluss
 - 5.1. Ausblick Zusammenarbeit
 - 5.2. Nächste Termine

1. Begrüßung

Beim Hereinkommen erhalten die Mitglieder gedruckte Pläne der Grobtrassenkarten auf den Raumwiderstandskarten und den Grundlagenkarten Mensch und Natur.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur neunten Sitzung. Er weist daraufhin, dass Stefanie Binder, Praktikantin im Rathaus Rosenheim, anwesend sei und Interesse daran habe, als Gast an der heutigen Sitzung teilzunehmen. Ralf Eggert bittet die Teilnehmenden darum, zu entscheiden, ob es Einwände gegen die Teilnahme des Gastes gibt.

Bernhard Warkentin erinnert daran, dass es in den bisherigen Sitzungen auch eingeladene Gäste für halbstündige Diskussionen gegeben habe, deren Teilnahme jedoch abgelehnt worden sei. Aus seiner Sicht müsse man die Zusage, den anwesenden Gast an der heutigen Sitzung teilnehmen zu lassen, als Präzedenzfall für zukünftige Sitzungen betrachten.

Josef Rauscher bittet den anwesenden Gast um eine kurze Vorstellung. Stefanie Binder führt aus, dass sie Kommunikationswissenschaften in München studiere und zum zweiten Mal ein Praktikum im Rathaus Rosenheim zum Thema Öffentlichkeitsarbeit mache. Da das Projekt Brenner-Nordzulauf in der Öffentlichkeit stehe, sei es für sie interessant. Sie möchte mit der Teilnahme an der Sitzung Praxiserfahrung sammeln.

Ralf Eggert erkundigt sich, ob es Mitglieder gebe, die gegen die Teilnahme des Gastes an der heutigen Sitzung seien. Da dies nicht der Fall ist, wird Stefanie Binder zur Sitzung zugelassen.

Ralf Eggert begrüßt in dessen urlaubsbedingter Abwesenheit Dr. Hans Jürgen Eisele, der als neues Mitglied im Gemeindeforum Süd teilnimmt.

Begrüßung Gemeinde Riedering

Der Erste Bürgermeister der Gemeinde Riedering, Josef Häusler, begrüßt die Teilnehmenden im Sitzungssaal der Gemeinde Riedering. Die Gemeinde bestehe aus 70 Ortsteilen mit insgesamt etwa 6.000 Einwohnern. Josef Häusler berichtet, dass die Gemeinde bislang keine Autobahn oder Bahnstrecke habe und er hoffe, dass dies so bleiben wird. Dann wünscht er eine gute Sitzung.

Begrüßung durch die DB

Der Projektleiter für den EPR bei der DB Netz AG, Christian Tradler, bedankt sich bei der Gemeinde Riedering für die Einladung in den schönen Sitzungssaal und das gute Catering. Er hofft, dass alle gut aus dem Urlaub zurückgekehrt sind und wieder konstruktiv in die Sitzungen eingestiegen werden kann.

Vorstellung der Tagesordnung und offene Punkte aus der letzten Sitzung

Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor (s.o.). Zudem erläutert er die offenen Punkte aus der letzten Sitzung: Der Bitte, die Grobtrassen auf topografischen Karte online zu veröffentlichen, sei nachgekommen worden. Die Kerngrößen mit Parametern zu Bauwerken und Regelschnitte würden in der heutigen Sitzung vorgestellt werden. Zudem werden die Feedbacks der Infomärkte komplett auf die Webseite gestellt. Auch das wiederkehrende Thema Verladestationen sowie das Thema Ostkorridor (mit Anschluss an Freilassung) sei für die heutige Sitzung geplant.

Ralf Eggert weist außerdem auf die folgenden aktuellen Themen hin, die von den Mitgliedern eingebracht worden seien: Kritische Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH, Vorstellung eines Inntalplans durch Daniela Ludwig, aktueller Stand zum Brenner-Südzulauf und das Thema Überholgleise.

Christian Tradler ergänzt zu den von Ralf Eggert angesprochenen Punkten, dass die Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH¹ am Ende der Sitzung behandelt werde, die Diskussion um die Überholgleise in den GPR eingebracht und der offene Brief von Frau Ludwig im nächsten Regionalen Projektbeirat am 2. Oktober besprochen werden. Er teilt den Mitgliedern hierzu mit, dass in der nächsten Sitzung bekannt gegeben werde, wenn zu diesen Themen etwas Neues bekannt geworden sei.

Es werden keine Änderungswünsche zur Tagesordnung geäußert.

¹ Siehe Vieregg – Rössler GmbH (2018): Kritische Stellungnahme zu den Schriftstücken "Entwürfe Grobtrassen" und "Präsentation Projekthintergründe" der DB Netze/ÖBB Infra vom 18.6.2018 bzgl. des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes. Online auf der Webseite der Inntal Gemeinschaft e.V.: <http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2018/09/VR-Brenner-zulauf-Stellungnahme-Grobtrassen.pdf>

2. Anmerkungen und Ergänzungen zum Protokoll der achten Sitzung

Ralf Eggert berichtet, dass eine Ergänzung zum Protokollentwurf zur achten Sitzung eingegangen ist: Auf Bitte von Theresa Albrecht sollte auf S. 6 eingefügt werden:

„Mehrere Mitglieder bezweifeln, dass die Studie, die durch die FORSA durchgeführt wurde, repräsentativ für dieses Thema ist. Sie sind mit der Art der Fragestellung der FORSA nicht einverstanden und erklären, dass eindeutig erkennbar wäre, dass als Auftraggeber die DB dahintersteht und dass diese mit der Studie ein bestimmtes Ziel verfolge.“

Aufgrund einer Anmerkung von Thomas Riedrich, wird in diesem Absatz die Bezeichnung „Studie“ durch „Umfrage“ ersetzt.

Die bereits im Protokollentwurf enthaltenen einzelnen Beiträge der Mitglieder an dieser Stelle zur Forsa-Umfrage werden unter dem Absatz als Diskussionspunkte eingerückt aufgeführt.

Es gibt keine weiteren Anmerkungen. Das Protokoll zur achten Sitzung wird mit dieser Änderung verabschiedet.

3. Aktuelles aus dem Projekt

3.1. Aktivitäten im Projekt (inkl. Rückfragen)

Christian Tradler erläutert den aktuellen Stand im Zeitplan des gemeinsamen Trassenauswahlverfahrens (*siehe Folie 5*). Ergänzend zur Folie erklärt er:

- Für die im EPR vorgesehenen noch in diesem Jahr beginnenden Bohrungen werden aktuell die ersten privaten Grundstückseigentümer für Terminvereinbarungen angeschrieben. Zudem werden ebenfalls die Gemeinden diesbezüglich aktuell erneut angeschrieben.
- Die Bohrungsaufträge sind ausgeschrieben und werden vsl. im Oktober vergeben, so dass voraussichtlich Ende des Jahres mit den Bohrungen begonnen werden könne.

Christian Tradler erläutert die seit Juli 2018 erfolgten Veranstaltungen und Termine (*siehe Folie 6*).

- Peter Kloo berichtet über eine Veranstaltung, bei der eine Vielzahl von Planungen der Deutschen Bahn im Raum München thematisiert worden seien, das Thema Brenner-Nordzulauf jedoch nicht betrachtet worden sei. Aus Sicht des Mitglieds bestehe eine Notwendigkeit, die

Planungen des Brenner-Nordzulaufs mit denen im Raum München zusammen zu fassen. Er fordert die Deutschen Bahn auf, das Projekt Brenner-Nordzulauf dem Bayerischen Staatsministerium näher zu bringen.

- Christian Tradler antwortet, dass die angesprochene Veranstaltung von der Bayerischen Verkehrsministerien Ilse Aigner organisiert worden sei und es keine Beteiligung der Bahn hinsichtlich der Themen und Organisation gegeben habe. Das Land Bayern sei im Projektbeirat und im Lenkungskreis stark eingebunden.

3.2. Zusammenfassung der Rückmeldungen aus den Infoveranstaltungen

Ralf Eggert zeigt einen Rückblick auf die 14 Informationsveranstaltungen, die in der Region stattgefunden haben (*siehe Folien 8 und 9*). Anschließend stellt er eine Zusammenfassung der Rückmeldungen von den Informationsveranstaltungen in Kolbermoor, Stephanskirchen, Rohrdorf und Rosenheim vor (*siehe Folien 10 bis 15*). Die bestbesuchte Informationsveranstaltung hiervon sei jene in Kolbermoor mit etwa 380 Besuchern gewesen. Die durchschnittliche Besucherzahl pro Infomarkt habe bei etwa 300 gelegen. Ralf Eggert betont, dass die Rückmeldungen nicht repräsentativ sind.

4. Diskussion der Grobtrassenentwürfe

4.1. Trassierungsvorgaben und -parameter für die NBS

Martin Eckert, Planungsgruppe IPBN, begrüßt die Teilnehmenden. Aus den letzten Gemeindeforumssitzungen habe sich grundsätzlicher Klärungsbedarf zu dem bei der Planung zu berücksichtigenden Rahmen ergeben, wie beispielsweise Fragen zur Breite der Trassen und Höhe der Brücken. Daher stellt Martin Eckert zunächst die grundlegenden Trassierungsvorgaben und -parameter für die Neubaustrecke vor (*siehe Folie 19*). Anschließend zeigt er beispielhafte, schematische Darstellungen dazu (*siehe Folien 20 bis 29*). Er betont dabei, dass es sich bei den Darstellungen um Regelquerschnitte mit den zu berücksichtigenden Hauptabmessungen handle. Die tatsächlichen Abmessungen könnten daher abweichen, z.B. abhängig von den Gegebenheiten vor Ort und der Bauart von Brückenbauwerken.

Fragen zu den Trassierungsvorgaben

- Auf Nachfrage erläutert Martin Eckert, dass die in der Richtlinie genannte Breite für die Trasse von 12,10 Meter (*siehe Folie 20*) die Gleise mit Schotter und die freizuhaltenden

Sicherheitsräume beinhaltet. Für den Bau der Bahntrasse werden entlang der Gleise zusätzliche Flächen z. B. für Entwässerungsgräben oder für die Böschungen mit Geländeausrundungen benötigt. Höhere Bahndämme würden größere Böschungsbreiten erfordern. Diese ändern sich entlang der Bahnstrecke und können daher nicht pauschal angegeben werden.

- Bernhard Huber fragt nach dem Böschungswinkel der Trasse, um daraus deren Breite ableiten zu können.
 - Martin Eckert antwortet, dass hierfür keine pauschale Antwort möglich sei, da der realisierbare Böschungswinkel von der Bodenbeschaffenheit abhänge.
- Ralf Eggert weist darauf hin, dass er es begrüße, dass den Mitgliedern mit den Zeichnungen ein gutes Bild geliefert werden könne, wie die Planungen grob in der Realität aussehen könnten. Die Beantwortung der Fragen zeige jedoch auch, dass die in den Zeichnungen angegebenen Werte von vielen Faktoren abhingen und daher in den konkreten Fällen von den Regelungen abweichen könnten.
- Auf Nachfrage erläutert Martin Eckert, dass der Mast für die Stromversorgung in der Regel eine Höhe von 7,0-7,5 Metern bis zur Mastspitze habe.
- Josef Häusler erkundigt sich nach dem Mindestabstand zwischen der Lärmschutzwand und den Gleisen.
 - Martin Eckert antwortet, dass 3,80 Meter zwischen der Gleisachse und der Lärmschutzwand freigehalten werden müsse. In der Regel wird die Lärmschutzwand außen um die Oberleitungsmaste herumgeführt, wodurch sich der Abstand zur Gleisachse an diesen Stellen vergrößert.
- Peter Kloo erkundigt sich nach einer geltenden Anbauverbotszone.
 - Martin Eckert antwortet, dass ihm bei Schienenwegen keine Anbauverbotszonen wie aus dem Bundesfernstraßengesetz bekannt seien. Er bestätigt auf Nachfrage, dass die Bahntrassen von außen z. B. durch Wirtschaftswege erschlossen sein müssen.
- Bernhard Warkentin fragt, welche Bereiche des Bahnkörpers von Vegetation freigehalten werden müssen.
 - Christian Tadler antwortet, dass lediglich der Gleisschotter mit dem Schotterunterbau von Vegetation freigehalten werden müsse.
 - Martin Eckert ergänzt, dass es Sicherheitsabstände zwischen Gleis und Bäumen gebe bzw. die Bäume entsprechend geschnitten werden müssten, um zu gewährleisten, dass

Bäume nicht in die Oberleitung wachsen oder auf den Schienenweg kippen können. Die Geschwindigkeit, für die die Trasse ausgelegt ist, sei für diese Abstände unerheblich.

- Dr. Gerd Hartlieb erkundigt sich, ob bei zwei parallelen Gleisen eine gemeinsame Tunnelröhre oder zwei separate Tunnelröhren geplant werden.
 - Martin Eckert erläutert, dass im Zusammenhang mit den Trassierungsvorgaben Mischverkehr und Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h je ein Tunnel pro Gleis angenommen werden könne.
- Dr. Gerd Hartlieb fragt, wie die beiden Tunnelröhren bei unterschiedlichem Gefälle verlaufen würden und welche Mindestabstände sie zueinander haben müssten.
- Martin Eckert erläutert, dass es für den Verlauf der Tunnelröhren unterschiedliche Möglichkeiten gebe: Möglich seien neben einer Parallelführung unter anderem auch Aufspreizungen, Absenkungen oder Überwerfungen. Die Tunnelröhren können sich in der Lage und in der Höhe voneinander entfernen und dann könnten sie wieder zusammengehen. Zu dem erfragten Abstand antwortet Martin Eckert, dass die Tunnelröhren bei bergmännischer Bauweise je nach Bodenbeschaffenheit und Bauverfahren ungefähr den Abstand eines Tunneldurchmessers voneinander einhalten sollten. Zwei Mitglieder erkundigen sich, welche sichtbaren Höhen die Brücken (*siehe Folien 25 und 26*) haben.
 - Martin Eckert antwortet, dass es hierfür kein Regelmaß gebe, da die Höhe des Brückenüberbaus unter anderem von der Spannweite und Konstruktionsart der Brücke abhängen.
 - Christian Tradler ergänzt, dass in der Höhe vor allem eine mögliche Lärmschutzwand sichtbar wäre.
 - Martin Eckert fügt hinzu, dass die Höhe der Lärmschutzwände wiederum von den örtlichen Verhältnissen abhängen. Das Thema Schallschutz würde in der weiteren Planung behandelt werden.

Sonstige Fragen

- Robert Zehetmayer fragt, wer für Erstanstaltungen und Erneuerungen bei den Feuerwehren, die im Projektzusammenhang notwendig werden, zuständig sei
 - **Ergebnis:** Die Projektleitung nimmt die Frage zur Beantwortung in der nächsten Sitzung mit.

- Peter Kloo führt aus, dass bei einem Expertenvortrag gehört habe, dass ein nicht unwesentlicher Teil des erzeugten Lärms durch den Kontakt des Fahrdrahtes mit der Oberleitung entstehe. Daher erkundigt sich das Mitglied, ob dieser Lärm durch höhere Lärmschutzwände abgeschirmt werden könne.
 - Christian Tradler erklärt, dass ab einer sehr hohen Geschwindigkeit der Züge die Schallemissionen des Fahrdrahtes dominieren würden. Maßgeblich beim Lärm seien jedoch die Güterzüge, bei denen der durch den Rad-Schiene-Kontakt erzeugte Lärm dominiere.
- Josef Häusler erkundigt sich, ausgehend von den rechtlichen Vorgaben des BImSchG, nach einem Vergleich der Werte für den Lärmschutz zwischen Österreich und Deutschland, jeweils für die Neu- und Ausbaustrecke.
 - **Ergebnis:** Die Projektleitung nimmt die Frage zur Beantwortung in der nächsten Sitzung mit.
- Peter Kloo fragt, ob beim Trassenbau nur der Bestand berücksichtigt werde, oder ob die Gemeinden auch die Möglichkeit hätten, zukünftige Planungen, wie beispielsweise einen Radweg in mehreren Jahren, bei der Planung der Bahn berücksichtigen zu lassen. Er erkundigt sich nach möglichen Erfahrungen diesbezüglich.
- Christian Tradler führt aus, dass für alle Trassen, bei denen Verkehrswege gekreuzt werden, die Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) gelten würden. Dabei werden der Bestand und die Planungen beim Straßenverkehrsträger abgefragt. Für den Fall eines Verlangens des Straßenbaulastträgers müssten die Mehrkosten entsprechend getragen werden. Die übersehbare Verkehrsentwicklung seitens des Straßenbaulastträgers wird jedoch bei der Planung bereits berücksichtigt. Dies wird nicht als Verlangen des Straßenbaulastträgers gesehen.
 - Peter Kloo kritisiert, dass aufgrund des aus seiner Sicht veralteten Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) bei Neutrassierungen Kommunen zerschnitten und deren Entwicklungsmöglichkeiten herabgesetzt werden. Stattdessen sollten die Planungen für die Zukunft gemacht und die für die Gemeinden sehr hohen anfallenden Kosten bei der Planfeststellung beachtet werden. Die Kosten sollten im Gemeindeforum thematisiert werden.
 - Ein Mitglied berichtet, dass es von einem Fall gehört habe, in denen ein Radweg bei einem Bauvorhaben berücksichtigt, die Kosten jedoch von der Kommune hätten übernommen werden müssen.

- Bernhard Warkentin berichtet von einem anderen Fall, in dem eine Brücke auf Kosten des Vorhabenträgers errichtet und an die Gemeinde übergeben wurde. Die Kosten für die Instandhaltung habe dann jedoch die Gemeinde tragen müssen, welche diese nicht hätte stemmen können.
- Ein Mitglied fordert, dass man sich über diese Thematik vor dem Bau Gedanken machen müsse.
- Wolfgang Janhsen erkundigt sich nach den Erstellungskosten sowie den laufenden Kosten für Brückenbauwerke. Aus seiner Sicht sollten diese Kosten in den Berechnungen berücksichtigt werden.
 - **Ergebnis:** Die Projektleitung nimmt die Anfrage für die nächste Sitzung mit.
- Josef Häusler erkundigt sich, ob es möglich sei, dass die Gemeinden eine Brücke bekämen, die anfallenden Reparaturkosten jedoch von der Deutschen Bahn erstattet werden. Er fügt hinzu, dass solche Verträge nach seiner Kenntnis in Österreich abgeschlossen werden.
 - **Ergebnis:** Die Projektleitung nimmt die Frage zur Beantwortung in der nächsten Sitzung mit.
- Auf Nachfrage führt Martin Eckert aus, dass der Lichte Durchmesser eines eingleisigen Tunnelquerschnitts (*siehe Folie 27*) sich durch den angegebenen Radius von 4,70 Metern mal zwei ergebe. Dazu kämen dann noch die Tunnelwände, die je nach Bauart und Bodenbeschaffenheit unterschiedlich dick auszubilden wären.
- Bernhard Warkentin erläutert, dass er einen Durchmesser von 10 Metern angesetzt habe, um den anfallenden Bauaushub für Stephanskirchen zu berechnen. Er sei dabei auf ein sehr hohes Volumen gekommen, das mit einem Vielfachen des Volumens des Sparkassenhochhauses in Rosenheim vergleichbar sei.

4.2. Bisher eingegangene Vorschläge und weitere Vorgehensweise

Präsentation zum Umgang mit den Grobtrassenvorschlägen

Martin Eckert erläutert den Umgang mit den aus der Region eingegangenen Grobtrassenvorschlägen (*siehe Folie 31*).

- Ein Mitglied schlägt vor, eine E-Mailadresse für das Einbringen der Trassenvorschläge einzurichten.
 - **Hinweis:** Christian Tradler weist darauf hin, dass über die E-Mailadresse info@brennernordzulauf.eu Trassenvorschläge eingebracht werden könnten und es hierauf auch Rückantworten gebe.

Fragen und Diskussion zu den Grobtrassenentwürfen

- Christian Praxl erläutert, dass ihm berichtet worden sei, dass von Stefan Lederwascher, Bürgermeister Flintsbach, ein Trassenvorschlag eingereicht worden sei, der als mit den Bürgermeistern des Inntals abgestimmt bezeichnet wurde. Er gibt zu Protokoll, der Trassenvorschlag sei ihm unbekannt und nicht mit ihm abgestimmt worden. Christian Praxl erkundigt sich nach dem Verlauf dieses eingereichten Trassenvorschlages.
 - **Ergebnis:** Die Projektleitung nimmt die Anfrage für die nächste Sitzung mit.
- Bernhard Warkentin fragt, ob die Trassenvorschläge sich auf eine Geschwindigkeit von 230 km/h beziehen.
 - Martin Eckert antwortet, dass bei den eingegangenen Vorschlägen zunächst geprüft werde, ob diese grundsätzlich für 230 km/h ausgelegt seien, da diese Geschwindigkeit gemäß dem Planungsauftrag erfüllt werden müsse. Vorschläge die für Geschwindigkeiten von beispielsweise 100 km/h ausgelegt seien, könnten daher nicht weiter berücksichtigt werden.
- Thomas Riedrich berichtet, dass aus einer Informationsbroschüre zum Skan-Med-Korridor, die durch das österreichische Verkehrsministerium (BMVIT) in Kooperation mit u.a. dem deutschen Verkehrsministerium (BMVI), der DB Netz AG und der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegeben wurde, zu entnehmen sei, dass auch eine Geschwindigkeit von 160 km/h grundsätzlich möglich sei und aufgrund der Streckenüberlastung empfohlen werde. Er fragt, ob es verfahrenskonform ist, wenn Vorschläge für eine Geschwindigkeit von beispielsweise 160 km/h nicht geprüft werden (*nachträglicher Hinweis der Moderation: Es wurde sich auf die unter https://www.bahnausbau-muenchen.de/files/downloads/ABS36/ScanMed_Alpenraum_DT_WEB.pdf veröffentlichte Studie, S. 37-39 bezogen*)

- Bernhard Warkentin äußert daraufhin, dass es aus seiner Sicht die beste Lösung sei, die Trasse mit einer für den Güterverkehr ausreichenden Geschwindigkeit von 160 km/h zu planen, da sie sich so an die Landschaft einpassen könne und keine Brücken benötigt werden würden.
- Christian Tradler antwortet, dass die Entwurfsgeschwindigkeit 230 km/h und die maximale Neigung 12,5 Promille Maßgabe des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sind. Sie entsprächen damit dem Planungsauftrag.

Sonstige Fragen

- Thomas Albrecht fragt, ob die Analyse zum Nutzen-Kosten-Verhältnis keine gesetzliche Vorgabe sei. Mehrere Mitglieder äußern ihren Unmut darüber, dass nicht vor Beginn des Dialogs eine Analyse zum Nutzen-Kosten-Verhältnis vorgelegt wurde.
- Thomas Riedrich äußert, dass sich aus der Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH viele Fragen zur Sinnhaftigkeit, beispielsweise zur 2-Gleisigkeit und Geschwindigkeit, des Vorhabens ergeben hätten.
- Christian Tradler führt aus, dass das Thema Bedarfsplanung in einer Verfahrensebene stattfindet, die zeitlich weit vor dem Planungsbeginn steht. In Bezug auf die Kosten des Projektes erläutert er, dass nach dem Trassenauswahlverfahren als nächste Planungsphase eine Vorplanung erforderlich ist, um Kosten des Vorhabens ermitteln zu können. Diese Vorplanung gehe dann zur Beteiligung an den Bundestag, der in einem Beschluss u.a. eine Festlegung der Variante und eine Entscheidung zur Finanzierung treffen kann. Bei Weiterführung der Planung erfolgt dann die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Für Projekte dieser Größenordnung kann von einer Realisierungszeit vom Beginn einer Planung bis zur Inbetriebnahme von etwa 20 Jahren ausgegangen werden.
- Thomas Riedrich äußert seinen Unmut darüber, dass es dennoch bereits während der Planung Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen gebe. So würden unter anderem die Bürgermeister der verschiedenen Gemeinden nicht mehr miteinander sprechen. Außerdem habe er gehört, dass die Bundestagsabgeordneten das Projekt bei der Abstimmung (*Anm. der Moderation: über die Aufnahme in den BVWP*) nicht gekannt und nicht gewusst haben, dass dazu kein Nutzen-Kosten-Verhältnis vorläge.

- Christian Praxl kritisiert, dass die Planung scheinbar erfolgreich; ausgehend vom Brenner-Basistunnel über den gemeinsamen Planungsverkehr, weiter nach Rosenheim und bis nach München.
- Thomas Albrecht äußert, dass er es für fraglich halte, ob auf der italienischen Seite des Brenners der Bau des Südzulaufs gelingen werde. Thomas Albrecht stellt in Frage, dass in Italien, und nicht nur in Südtirol, der Südzulauf gelingen werde, da das Land nahe am Staatsbankrott und die Infrastruktur marode sei. Als aktuellen traurigen Beweis führt er den Brückeneinsturz in Genua an.
- Ein Mitglied äußert die Annahme, dass viele der gesetzlichen Vorgaben für eine gute Lösung des Projekts hinderlich seien. Durch die Politik und die Verantwortlichen sei zu prüfen, ob man strikt an den Vorgaben festhalten wolle oder es sinnvoller wäre die Parameter genau zu prüfen und zu hinterfragen.
- Wolfgang Janhsen fragt, weshalb das Nutzen-Kosten-Verhältnis im Projekt Brenner-Nordzulauf erst später berechnet würde, während es in anderen Infrastrukturprojekten zuvor bekannt sei.
- Christian Tradler führt zum Thema Brenner-Südzulauf aus, dass für den entschiedensten Abschnitt auf italienischer Seite, den Abschnitt Franzensfeste-Waidbruck mit einer Länge von 23 Kilometern, sowohl das Baurecht als auch die Finanzierung vorliege und das Projekt vor der Ausschreibung stehe. Zudem gebe es mit den Umfahrungen Bozen, Trient und Verona weitere priorisierte Abschnitte die vsl. rechtzeitig in Betrieb genommen werden, um den Südzulauf zu gewährleisten. Er erläutert, dass die Achse München-Verona um zwei Neubaugleise ergänzt werde.
- Thomas Riedrich weist darauf hin, dass in diesem Zusammenhang derzeit eine Kleine Anfrage laufe.
- Ralf Eggert fasst die vorangegangenen Diskussionen zusammen. Es habe Wortmeldungen gegeben, die die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens im Zusammenhang mit der fehlenden Nutzen-Kosten-Berechnung in Frage stellten, die Infrastruktur in Italien werde bemängelt, es werde von einigen Mitgliedern davon ausgegangen, dass mit einer anderen

Entwurfsgeschwindigkeit andere Trassenlösungen möglich seien. Ralf Eggert hält fest, dass in der Runde eine Unzufriedenheit über die Information und Zweifel an der Sinnhaftigkeit der Vorgaben bestehe.

Präsentation zum Umgang mit den Grobtrassenvorschlägen (Fortsetzung)

Martin Eckert setzt seine Erläuterungen zum Umgang mit den aus der Region eingegangenen Grobtrassenvorschlägen fort (*siehe Folie 32*).

Martin Eckert stellt auszugsweise einige Beispiele aus den bereits gesammelten Vorschlägen aus der Region vor (*Folien 32 bis 43*). Dann zeigt Martin Eckert ein Beispiel für die Vorprüfung eines Vorschlags (*siehe Folie 46*).

Überholgleise

- Ein Mitglied erkundigt sich danach, wonach sich die Erforderlichkeit von Überholgleisen richte und weist darauf hin, dass diese erhebliche Auswirkungen auf den Flächenverbrauch zur Folge hätten.
- Christian Tradler erklärt, dass sich die Erforderlichkeit von Überholgleisen stets aus der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) ergebe. Deren Planung könne erst erfolgen, wenn der Trassenverlauf bekannt sei. Auf Nachfrage erläutert Christian Tradler, dass ein Zug auf dem Überholgleis hält während ein anderer ihn auf dem eigentlichen Gleis überhole.

Fragen und Diskussion zum Umgang mit den Grobtrassenvorschlägen

- Ein Mitglied wundert sich, dass trotz Vorprüfung hinsichtlich Raum und Umwelt einige der bisherigen Trassen im Konflikt mit diesen Kriterien stünden und dennoch nicht ausgeschlossen werden.
- Martin Eckert führt aus, dass es keine konfliktfreien Linienführungen gäbe und daher auch Grobtrassen in Bereichen mit höherem Raumwiderstand oder potenziellen Konflikten betrachtet werden müssen. Diese Konflikte würden dann im nächsten Schritt bewertet. Lediglich Vorschläge, die besonders schwere Konflikte enthalten oder die Planungsgrundsätze nicht erfüllen, würden von vornherein begründet ausgeschieden.

- Peter Kloo fragt, ob die Trassenvorschläge durch den Bahnhof Rosenheim bei einer Geschwindigkeit von 230 km/h überhaupt möglich seien. Er bezweifle, dass es sinnvoll sei, die Trasse durch einen der am dichtesten besiedelten Räume zu führen.
- Martin Eckert führt anhand von *Folie 39* aus, dass auf dem ersten Blick rein trassierungstechnisch eine Geschwindigkeit von 230 km/h aufgrund der relativ geradlinigen Führung durch Rosenheim theoretisch denkbar sei. Gleichzeitig betont er, dass dies erst noch geprüft werden müsse.
- Helmut Cybulska äußert, dass er aus städtebaulicher Sicht das größte Problem in der Einhausung sehe, die durch die Stadt verlaufen müsste. Die Stadt Rosenheim werde die Planungen genauestens betrachten und bewerten.

Stand „Ostkorridor“ (Anbindung in Richtung Freilassing/Salzburg)

Christian Tradler erläutert, dass der Ostkorridor mit Anschluss an Salzburg in diesem Projekt nicht weiterverfolgt wird. Damit ist die Variante auch nicht in den weiteren Prozessen wie dem Planfeststellungsverfahren, usw. enthalten. Die Planung für den Ostkorridor wird qualifiziert abgeschlossen.

Christian Tradler erklärt, worum es sich bei einem qualifizierten Abschluss handelt: Aus den Unterlagen wird ein Planungsheft und eine Kostenabschätzung erstellt und an den Auftraggeber, also in Deutschland an das BMVI und in Österreich an das BMVIT übergeben. Dieses Planungsheft, zusammen mit der Kostenabschätzung wird voraussichtlich in diesem Jahr übergeben werden. Anschließend kann das Gemeindeforum darüber informiert werden, damit bei Bedarf die Unterlagen bei den Ministerien angefordert werden können. Auf Nachfrage führt Christian Tradler aus, dass eingehende Trassenvorschläge, die eine Anbindung nach Salzburg bezwecken, verworfen werden.

Verladestationen

Christian Tradler erklärt, dass seitens der DB im Großraum Rosenheim keine Verladestation geplant wird.

- Helmut Cybulska berichtet, dass es in Rosenheim eine Anfrage eines Unternehmens gebe, welches regelmäßig verlade. Dieses Unternehmen wolle eine Halle zur Endmontage und nachfolgenden Verladung auf Güterzüge auf der Bestandsstrecke errichten.
- Peter Kloo fügt hinzu, dass für die Spediteure heute uninteressant sei, wohin die Verladestationen kämen, da die Planungszeiträume für die Netzstrukturen 30-40 Jahren betragen.

- Thomas Albrecht bittet zu bedenken/überdenken, was die Deutsche Bahn in den letzten 30 bis 40 Jahren alles an Verladestationen geschlossen habe.
- Auf Nachfrage zum Nutzen von Terminalstandorten außerhalb des Großraums Rosenheims Verladestationen für das Inntal erläutert Christian Tradler, dass die Verladung von LKW auf die Straße auch in entfernten Terminals sinnvoll ist, da hierdurch eine große Anzahl an LKWs, mit langen Transportdistanzen, von der Straße auf die Schiene verladen werden können.
- Dr. Gerd Hartlieb erkundigt sich, ob es bisher eine verlässliche Erhebung mit belastbaren Zahlen darüber gebe, von welchen Ausgangs- zu welchen Endpunkten die LKW-Verkehre durch das Inntal führen und welche Distanzen sie dabei zurücklegten. Diese Frage bezöge sich nicht nur auf die Grenze, sondern auch auf Fahrten aus dem Westen und Osten Österreichs.
 - **Ergebnis:** Die Projektleitung nimmt die Frage zur Beantwortung in der nächsten Sitzung mit.

Bedarf und übergreifende Fragen

- Josef Häusler äußert Zweifel, ob auch die Deutsche Bahn Interesse an der geplanten Trasse habe. Er verliest ein Zitat aus der Eisenbahn Revue International, Ausgabe 5/2018, Artikel: „Unterschiedliche Fortschritte bei den BBT Zulaufstrecken“.

(Anmerkung der Moderation: Der Artikel ist nicht öffentlich einsehbar. Dort ist u. a. beschrieben, dass sich ab 2016 in Bayern Widerstand gegen den Zulauf im Inntal gebildet habe. Laut dem Artikel zeige die DB derzeit „wenig Interesse an einem Ausbau der Strecke München-Rosenheim-Kufstein, weil diese aus ihrer Sicht noch genügend Kapazitäten“ aufweise. Die DB arbeite derzeit im Auftrag des BMVI an der Trasse, die gegen 2040 fertiggestellt sein solle. Der Südzulauf habe durch den Bau mehrerer Tunnel bereits einen „Modernisierungsschub“ erhalten, auch in Italien gebe es jedoch „immer wieder Verzögerungen“. Der Artikel kommt zu dem Ergebnis: „Der Brenner-Basistunnel wird daher auch nach seiner Fertigstellung – ähnlich wie der Gotthard-Basistunnel in der Schweiz – zumindest vorübergehend ein milliardenteures Bauwerk sein, dessen Kapazitäten wegen der Überlastung der Zulaufstrecken nicht voll genutzt werden können.“)
- Christian Tradler äußert, dass die DB vom Erfolg des Projektes und davon, dass der prognostizierte Verkehr von der Straße auf die Schiene gebracht werden kann, überzeugt sei. Es entspreche nicht der Position der DB, dass die Zulaufstrecke nicht nötig sei.

- Ein Mitglied bedauert, dass die Deutsche Bahn nicht der richtige Adressat für die offenen Fragen des Gemeindeforums sei und diese gar nicht beantworten könne. Das Mitglied schlägt vor die entsprechenden Fragen zusammenzustellen und diese an den richtigen Adressaten zu richten. Der richtige Adressat sei die Bundespolitik.
 - Weitere Mitglieder äußern, dass sie auf die Beantwortung ihrer Fragen, welche schriftlich oder mündlich an die Politik gerichtet wurden, keine Antworten durch die Politik erhalten hätten und dies noch erwarteten.
- Ein Mitglied schlägt vor, darüber zu diskutieren, ob es unter den gegebenen Rahmenbedingungen sinnvoll sei, das Gemeindeforum fortzuführen. Dr. Gerd Hartlieb stellt daraufhin den Antrag, das Gemeindeforum Rosenheim Süd auszusetzen, bis die Politiker auf Bundesebene dem Gemeindeforum Rede und Antwort gestanden haben. Er fordert, ein entsprechendes Meinungsbild einzuholen.
- Ralf Eggert fragt, ob ein Meinungsbild zu dem Antrag erhoben werden soll, dass die Arbeit des Gemeindeforums Rosenheim Süd solange ruhen soll, bis ein Vertreter des Bundes die diskutierten Fragen des Gemeindeforums Rosenheim Süd beantwortet hat.
 - Die Mehrzahl der Anwesenden spricht sich dafür aus, ein Meinungsbild zu der genannten Frage zu erheben.
- Ein Mitglied erkundigt sich, ob die Planung des Vorhabens fortgesetzt werden würde, während das Gemeindeforum Süd ruhe.
 - Christian Tradler antwortet, dass die Planungen fortgesetzt werden. Zudem würden allen Mitgliedern, die an einem Dialog und an Informationen weiterhin interessiert sind, Informationsmöglichkeiten angeboten werden.
- Ein Mitglied schlägt vor, dass ein Vertreter aus der Politik in das Gemeindeforum kommen solle, um die offenen Fragen zu beantworten und betont, dass ein Aussetzen des Gemeindeforums nicht sein Anliegen sei.
- Ein Mitglied äußert, dass man im Gemeindeforum gut von der Deutschen Bahn über die Arbeitsstände informiert werde und ein Meinungs austausch zur Planung möglich sei. Hierdurch ergäben sich aus seiner Sicht jedoch keine Änderungen am Ergebnis der Planungen, da die Bewertung der Trassen mit großem Fachwissen und nach einem bestimmten Schema erfolge.

- Ralf Eggert fragt, ob ein Meinungsbild erhoben werden soll zu dem Vorschlag, dass ein Vertreter aus der Politik in das Gemeindeforum kommen solle, um die offenen Fragen, die nicht innerhalb des Gemeindeforums geklärt werden können, zu beantworten.
 - Die Mehrheit der anwesenden Mitglieder spricht sich dafür aus, zu dieser Frage ein Meinungsbild zu erheben.
- Ralf Eggert weist darauf hin, nun zwei konkrete Meinungsbilder erhoben werden müssen. Die Mehrzahl der Mitglieder spricht sich dafür aus, zuerst das Meinungsbild zu erheben, ob ein Politiker in das Gemeindeforum kommen soll. Daraufhin werden zwei Meinungsbilder erhoben:
 1. Ralf Eggert erkundigt sich nach dem Meinungsbild der Mitglieder zu dem Vorschlag, dass ein Vertreter des Bundes in das Gemeindeforum kommen solle, um die offenen Fragen, die nicht innerhalb des Gemeindeforums geklärt werden können, zu beantworten.
 - **Ergebnis:** Die meisten Mitglieder stimmen zu. Die Projektleitung nimmt das Anliegen mit.
 2. Ralf Eggert erkundigt sich nach einem Meinungsbild der Mitglieder, ob die Arbeit des Gemeindeforums Rosenheim Süd solange ruhen soll, bis ein Vertreter des Bundes die diskutierten Fragen des Gemeindeforums Rosenheim Süd beantwortet hat.
 - **Ergebnis:** Die meisten der anwesenden Mitglieder stimmen zu, einige stimmen dagegen. Das Gemeindeforum ruht so lange bis ein Vertreter des Bundes die diskutierten Fragen des Gemeindeforums Rosenheim Süd beantwortet hat. Ralf Eggert betont, dass den Mitgliedern, die sich weiter einbringen möchten, dies nicht verwehrt werden kann.
- Christian Tradler weist darauf hin, dass die Fragen für die Politik, auf die sich das Meinungsbild stützte, konkret festgehalten werden sollten.
 - Ralf Eggert sammelt gemeinsam mit den Mitgliedern des Gemeindeforums die diskutierten, offenen Fragen und Themen:
 - Bedarfsplanung, grundsätzliche Notwendigkeit
 - Nutzen-Kosten-Verhältnis
 - Anbindungen in alle Richtungen
 - Geschwindigkeit 160 km/h statt 230 km/h
 - Knoten München
 - Welche Möglichkeit bestehen für die Gemeinden hinsichtlich EBKrG?
 - Verlauf nach Salzburg nicht Teil der Planung

- Christian Tradler bedauert, dass die Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH sowie Fragen zum Knoten München nicht diskutiert werden konnten.
- Thomas Albrecht stellt hierzu fest, dass Vieregg-Rösler eben nicht der (angeblich) gesetzlich vorgeschriebenen Ausbaugeschwindigkeit von 230 km/h entspreche und somit mit einem Federstrich / einer Handbewegung von Seiten der DB vom Tisch gewischt sei.
- Ralf Eggert ergänzt, dass das Meinungsbild für das Aussetzen des Gemeindeforums akzeptiert werde. Auf dieser Grundlage sei aktuell keine Besprechung der Inhalte und Fragen zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH möglich.

5. Abschluss

5.1. Ausblick Zusammenarbeit

- Zum weiteren Vorgehen erläutert Ralf Eggert, dass die weiteren Arbeitsschritte vorgestellt und die Planungen fortgesetzt würden, wenngleich das Gemeindeforum Rosenheim Süd sich zunächst nicht weiter treffe. Ralf Eggert betont erneut, dass den Mitgliedern die sich weiter einbringen möchten, der Wunsch nach einer weiteren Zusammenarbeit nicht verwehrt werden dürfe. Er erklärt dies damit, dass es keinen Beschluss geben könne der ein Einbringen von Mitgliedern in den Dialog verhindere. Außerdem müssten auch die Mitglieder die im erhobenen Meinungsbild anderer Meinung gewesen seien, die Möglichkeit haben sich weiter einzubringen.
- Mehrere Mitglieder äußern, dass das Gemeindeforum aus ihrer Sicht aus dem Grund unterbrochen werde, dass Druck auf die Politik ausgeübt werden solle.
- Ein Mitglied betont, dass es aus seiner Sicht von großem Interesse sei, sich weiterhin in den Dialog einzubringen, Kontakt zu halten und den Austausch weiter zu pflegen.
- Ein Mitglied äußert seine Bedenken, dass eine Teilnahme am Gemeindeforum dazu führe, dass man auch für das Ergebnis der Planung eines Vorhabens verantwortlich gemacht werden würde.
- Christian Tradler weist darauf hin, dass die Deutsche Bahn die Aufgabe einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung habe. Durch das erhobene Meinungsbild ist zwar die Beteiligung der Mitglieder am Gemeindeforum Süd gehemmt, jedoch nicht grundsätzlich die

Öffentlichkeitsbeteiligung im Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf. Christian Tradler erläutert, dass das Bedürfnis der Forenteilnehmer zu den genannten Themen Bedarfsplanung, Nutzen-Kosten-Verhältnis, Anbindungen usw. im kommenden Projektbeirat durch die DB vorgebracht und das heute ermittelten Ergebnisse aus den Meinungsbildern vorgestellt wird.

Ralf Eggert schließt die Sitzung und dankt für die Teilnahme

5.2. Nächste Termine

Nachträgliche Anmerkung der Moderation: Der am 22.10.2018 geplante Termin entfällt aufgrund der Ruhepause des Gemeindeforums.

Ergebnisse

Ergebnisse der Sitzung (im Nachgang durch die Moderation zusammengestellt)

- *Die Mitglieder haben gedruckte Pläne der Grobtrassenentwürfe auf den Raumwiderstandskarten und den Grundlagenkarten Mensch und Natur erhalten.*
- *Das Protokoll der achten Sitzung wurde mit einer Änderung verabschiedet.*
- *Es wurde zu aktuellen Entwicklungen im Projekt berichtet und eine Zusammenfassung der Rückmeldungen von den öffentlichen Infoveranstaltungen gezeigt.*
- *Es wurden Trassierungsvorgaben und -parameter für die NBS vorgestellt.*
- *Es wurden die bisher eingegangenen Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen und die weitere Vorgehensweise vorgestellt. Es wurde zum Stand bzgl. des Ostkorridors und zu Verladestationen berichtet und Fragen zum Thema Überholgleise beantwortet.*
- *Es wurde beschlossen, dass ein Vertreter des Bundes in das Gemeindeforum kommen solle, um die offenen Fragen, die nicht innerhalb des Gemeindeforums geklärt werden können, zu beantworten. Es wurde beschlossen, dass die Arbeit des Gemeindeforums Rosenheim Süd solange ruhen soll, bis ein Vertreter des Bundes die diskutierten Fragen des Gemeindeforums Rosenheim Süd beantwortet hat. Folgende Themen bzw. offene Fragen wurden für die entsprechende Anfrage festgehalten:*
 - *Bedarfsplanung, grundsätzliche Notwendigkeit*
 - *Nutzen-Kosten-Verhältnis*
 - *Anbindungen in alle Richtungen*
 - *Geschwindigkeit 160 km/h statt 230 km/h*

- *Knoten München*
- *Welche Möglichkeit bestehen für die Gemeinden hinsichtlich EBKrG?*
- *Verlauf nach Salzburg nicht Teil der Planung*
- *Die Projektleitung erkundigt sich zu folgenden offen gebliebenen Fragen:*
 - *Wer ist für Erstanschaffungen und Erneuerungen bei den Feuerwehren zuständig, die im Projektzusammenhang notwendig werden?*
 - *Wie sind die Lärmschutzvorgaben in Deutschland (BSchG) und Österreich im Vergleich?*
 - *Wie hoch sind die Erstellungskosten und die laufenden Kosten für Brückenbauwerke? Ist es möglich, dass die DB die Reparaturkosten für die Brückenbauwerke übernimmt?*
 - *Wie verläuft die als „mit den Bürgermeistern des Inntals abgestimmt“ bezeichnete Trassen-vorschlag, der bei der Projektleitung eingereicht wurde?*
 - *Gibt es eine verlässliche Erhebung mit belastbaren Zahlen darüber, von welchen Ausgangs- zu welchen Endpunkten die LKW-Verkehre durch das Inntal fahren und welche Distanzen sie dabei zurücklegen?*

Erstellt durch: Moderation (IFOK GmbH)

Anlagen

- Präsentation zur neunten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 27.09.2018

GEMEINDEFORUM ROSENHEIM SÜD

9. SITZUNG

27.09.2018, RIEDERING

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

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

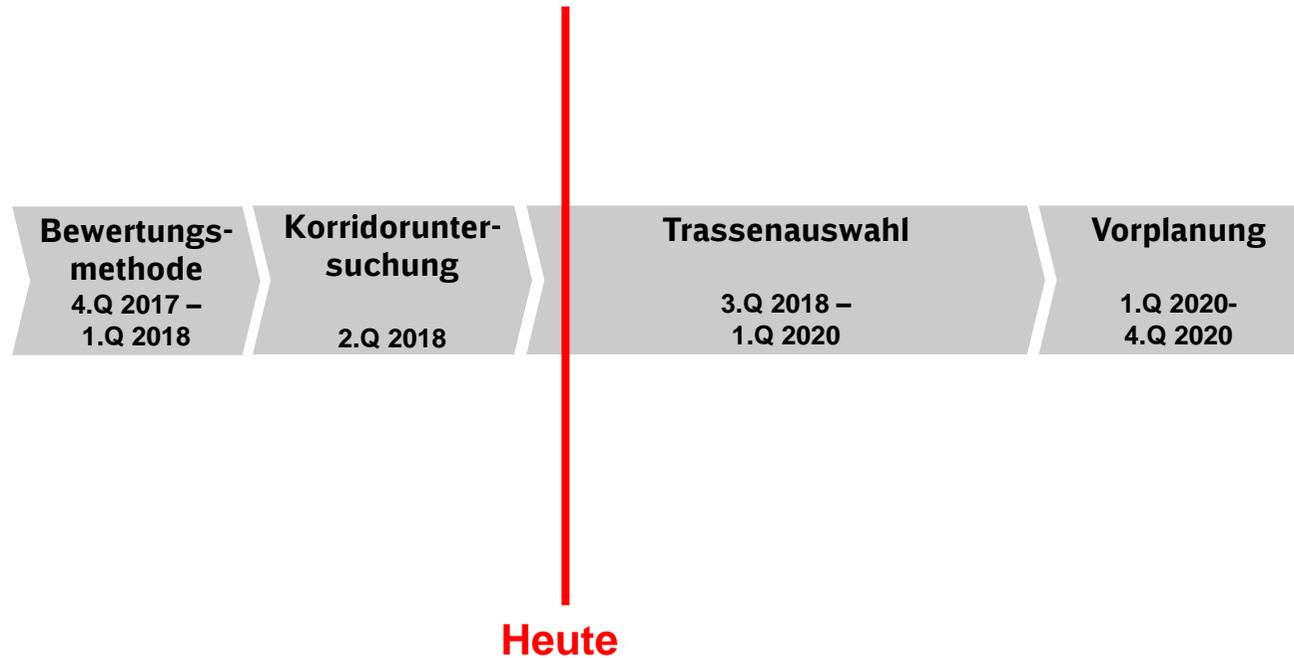
Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

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

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Juli 2018

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

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

Informationsveranstaltungen Sommer 2018

Rückblick (1/2)

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



Informationsveranstaltungen Sommer 2018

Rückblick (2/2)

- Abschließend konnten die Besucher **Feedbacks** abgeben. Häufige Themen waren u.a.
 - Ablauf der Veranstaltung/Qualität der Materialien
 - Beratung an den Marktständen
 - Bedarf und Zeitpunkt der Umsetzung
 - Verkehrspolitik
 - Trassenführung und Vorschläge für Grobtrassen

- Alle Feedbacks werden schriftlich dokumentiert und ausgewertet. **Diese Zusammenstellung gibt einen ergänzenden Eindruck der Feedbacks.**

- Nach der vollständigen Auswertung werden die Feedbacks anonymisiert online veröffentlicht.



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

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

Feedbacks Infomärkte Kolbermoor (1/2)

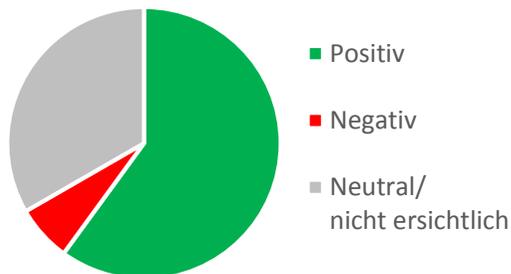
Termin:	25.06.2018, 16-20 Uhr
Ort:	Mareissal
Eingeladene Kommunen:	Kolbermoor
Besucherzahl:	378
Feedbacks:	90
Trassenvorschläge:	15
Anmeldungen Newsletter:	24

Häufige Themen:



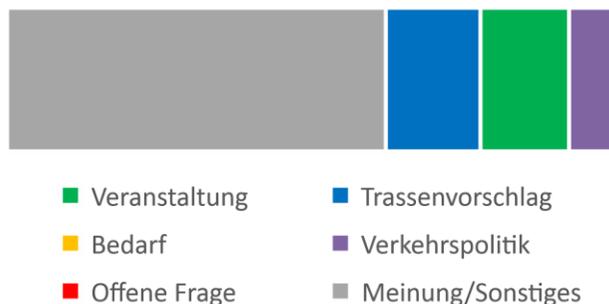
Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



Feedbacks Infomärkte Kolbermoor (2/2)

Beispiel: Trassenvorschlag

Trasse durch Inntal über den Inn legen (viergleisig)

Beispiel: Meinungen zum Projekt

Möglichst schnelle Umsetzung der Trasse,
notfalls die Tunnellösung.

Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

Gute Veranstaltung, gute Informationen! Der
Güterverkehr muss schnellstmöglich runter von
der Straße! Macht weiter so!



Die Planung ist eine Kriegserklärung an die
Bewohner: entweder Kampf oder Flucht bleibt!

Grobtrassen auf anderer Grundlage zB Straßenkarte wäre gut
interaktive Darstellung auf hp (goggle earth) wäre gut
Bürger fühlen sich dr. GF-Mitglied nicht gut vertreten -> mehr
direkte Info dr. DB wäre schön (1/4 jährlicher Flyer etc.)

Feedbacks Infomärkte Stephanskirchen (1/2)

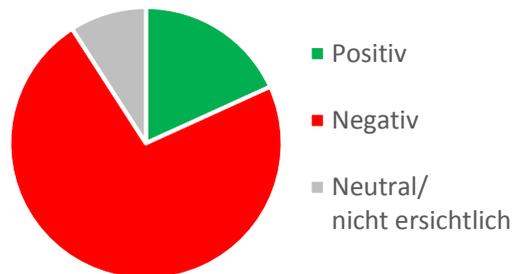
Termin:	29.06.2018, 16-20 Uhr
Ort:	Gasthaus Antretter
Eingeladene Kommunen:	Prutting, Stephanskirchen
Besucherzahl:	319
Feedbacks:	65
Trassenvorschläge:	8
Anmeldungen Newsletter:	7

Häufige Themen:



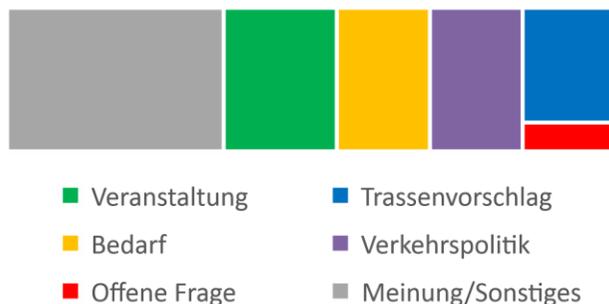
Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



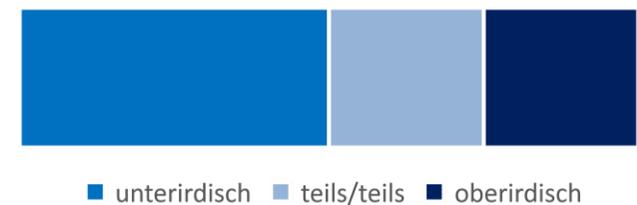
Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



Feedbacks Infomärkte Stephanskirchen (2/2)

Beispiel: Trassenvorschlag

„
Aufständern auf dem Inn!
“



Beispiel: Meinungen zum Projekt

„
Sehr informativ
schnelle Umsetzung ist von Nöten
“

„
Wir fühlen uns sehr unwohl und glauben alles ist
schon so lange geplant, nächstes Jahr beginnen
die Bauarbeiten. Wir fühlen uns verarscht.
“

Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

„
Informationen etwas zu früh
-> man regt sich ggf. umsonst auf
-> z.B. nähere Informationen zum Baugrund erforderlich
“

„
Alibi-Veranstaltung und Volksverdummung
Trassen liegen doch schon lange fest.
“

Feedbacks Infomärkte Rohrdorf (1/2)

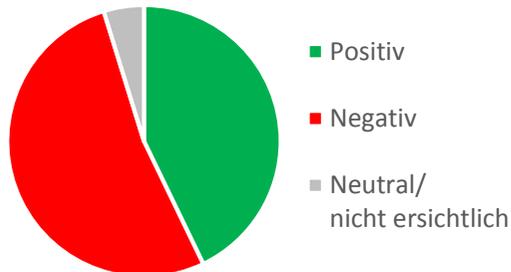
Termin:	06.07.2018, 16-20 Uhr
Ort:	Turner Hölzl Turnhalle
Eingeladene Kommunen:	Riedering, Rohrdorf
Besucherzahl:	211
Feedbacks:	68
Trassenvorschläge:	10
Anmeldungen Newsletter:	16

Häufige Themen:



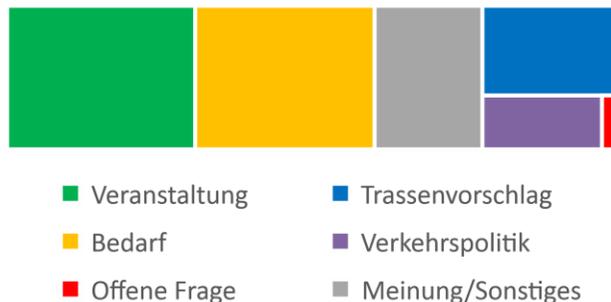
Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



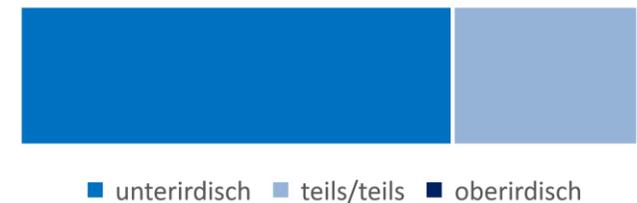
Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



Feedbacks Infomärkte Rohrdorf (2/2)

Beispiel: Trassenvorschlag

“
Variante Jochstein Tunnel Richtung Bad Feilnbach verlängern (Lärmschutz!) + wahrscheinlich Beschleunigung. Metropol Reg. Mch 5,8 Mio Bewohner da darf es ruhig was kosten wenn unser "Vorgarten" nicht so verbaut wird.
”

Beispiel: Meinungen zum Projekt

“
je früher die Umsetzung einer neuen (menschen-) schonenden Trasse, desto besser -> Entlastung der heutigen Trasse mitten durch die Wohngebiete ohne vernünftigen (Lärm-) Schutz
”

Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

“
Gute Veranstaltung, kompetente Mitarbeiter, gut geschult, können jedes Argument kontern.
”



“
Wie kann man im Jahre 2018 ohne Bedarfsplan und Nachweis solch eine Strecke planen und Steuergelder verschwenden!!!?
”

“
Ihre Mitarbeiter sind stark unterqualifiziert! Sind nicht informiert und wissen nichts über die Bahntrassen. Im Endeffekt sind wir maßlos von der Bahn und ihrer "fairen" Planung sowie ihren "Bürgerdialogen" und "Gemeindeforen" enttäuscht!
”

Feedbacks Infomärkte Rosenheim (1/2)

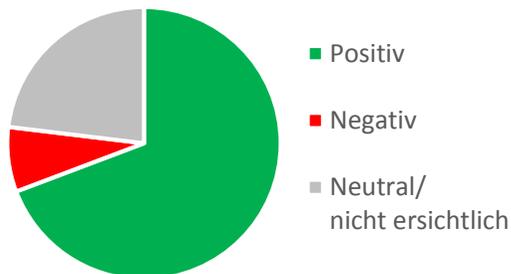
Termin:	09.07.2018, 16-20 Uhr
Ort:	KU'KO Rosenheim
Eingeladene Kommunen:	Rosenheim
Besucherzahl:	312
Feedbacks:	80
Trassenvorschläge:	4
Anmeldungen Newsletter:	22

Häufige Themen:



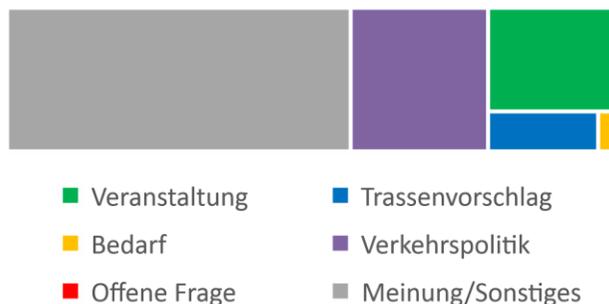
Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



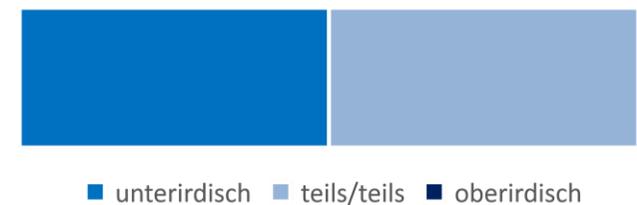
Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



Feedbacks Infomärkte Rosenheim (2/2)

Beispiel: Trassenvorschlag

Weitere mögliche Trasse: A93-Anbindung Pang-Bahnhof Ro-Tunnel Keferwald-Großkaro



Beispiel: Meinungen zum Projekt

Ich hoffe, dass auf die Schiene verlagert werden kann, aber ich befürchte, dass das Projekt in einer Demokratie nicht durchführbar ist.

Ja zu Verbesserungen der Bestandsstrecke.
Nein zu neuen Trassen!

Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

Gute Veranstaltung zur ersten Orientierung
Bitte weitere Veranstaltungen dieser Art
während der ganzen Planung!

Idee zu dieser Info war sehr gut, aber an den Trassen-Tafeln staut sich alles, weil es zu wenige waren.

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

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

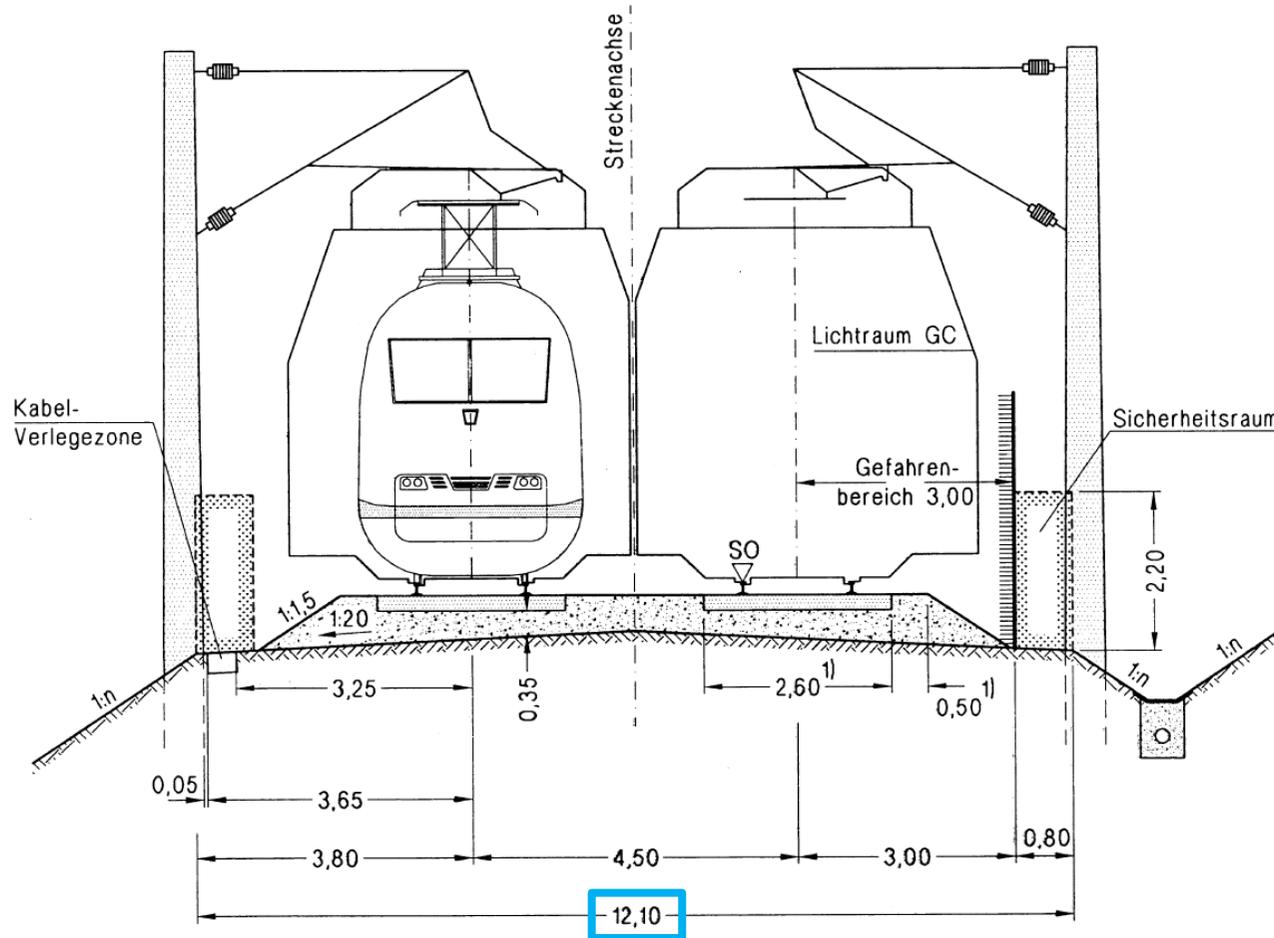
Grundlegende Informationen

Trassierungsvorgaben und -parameter für Neubaustrecke

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

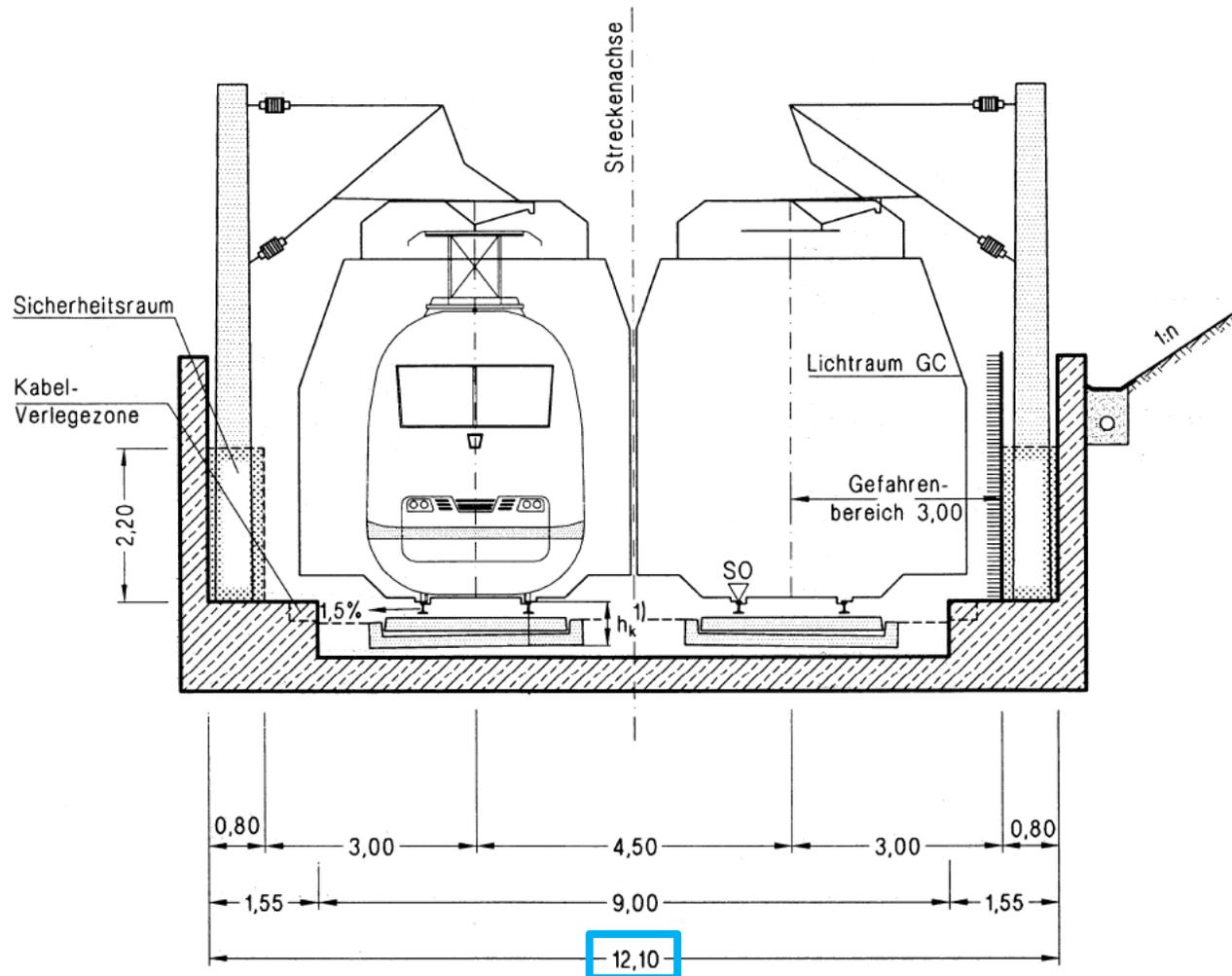
Zweingleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

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



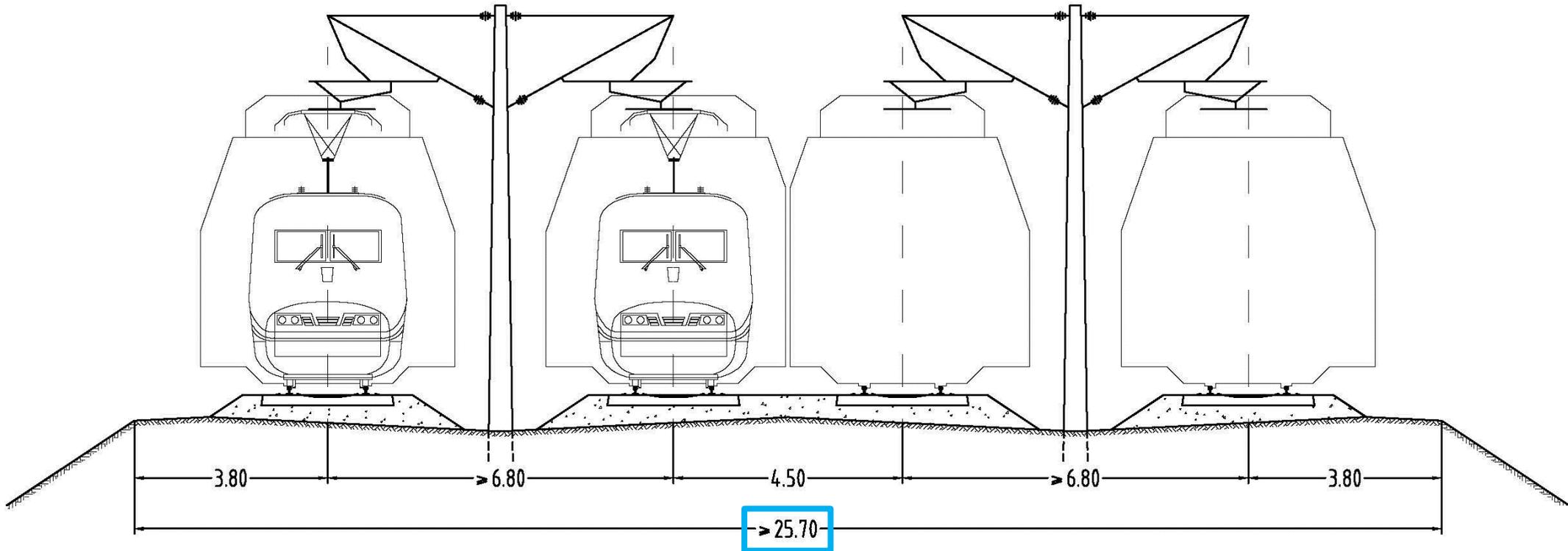
Zweigleisiger Streckenquerschnitt in Trogbauwerk

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



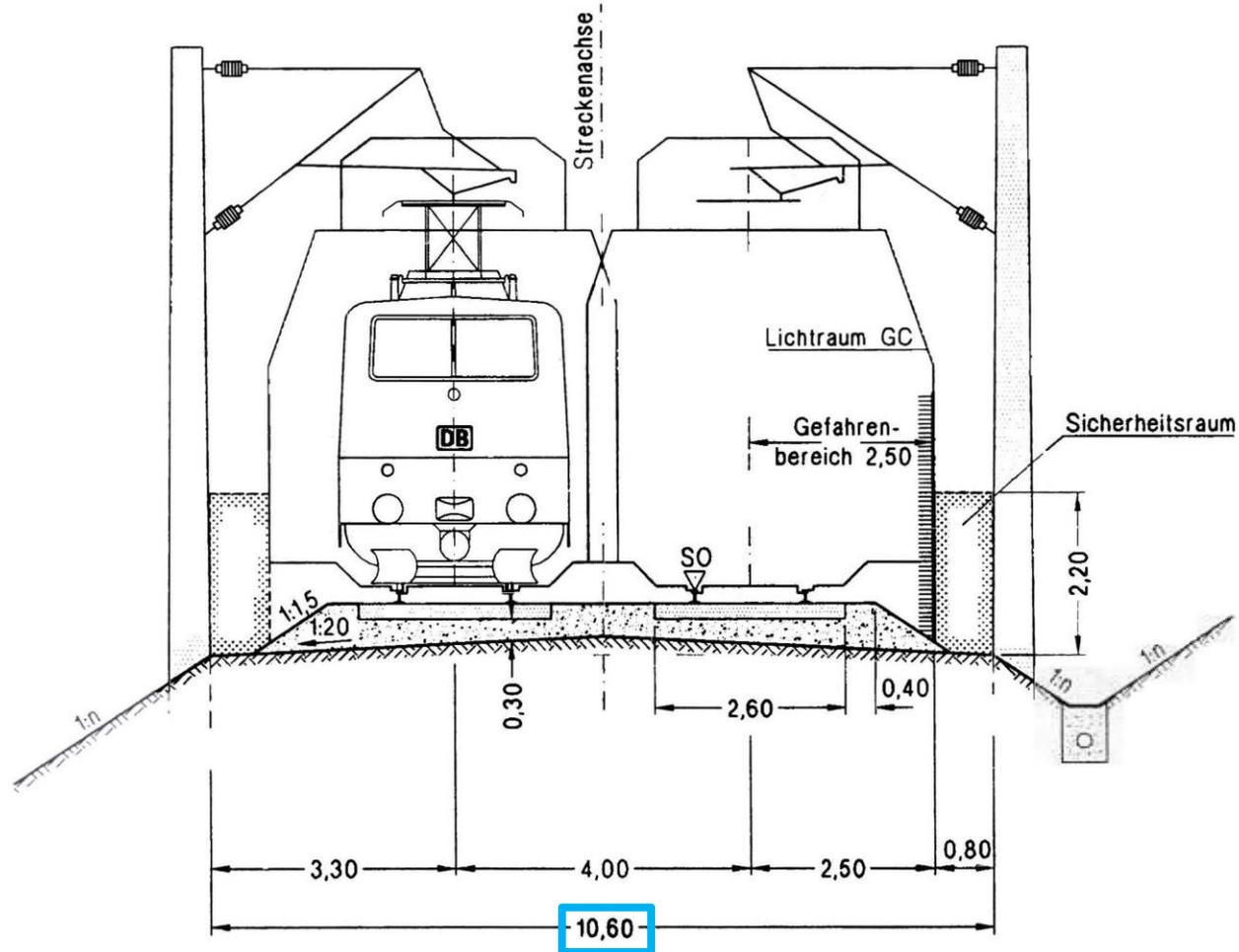
Viergleisiger Streckenquerschnitt auf Erdbauwerk - Beispiel

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



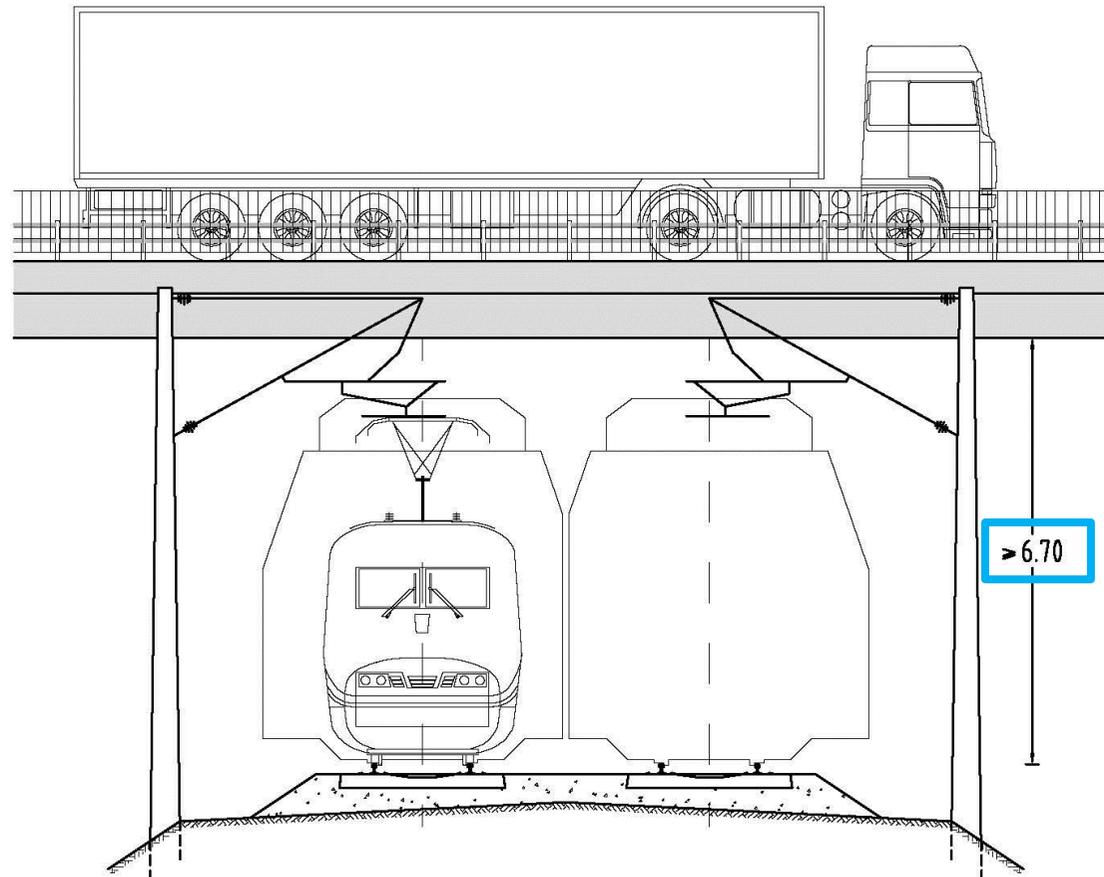
Zweingleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

$v_e \leq 160$ km/h



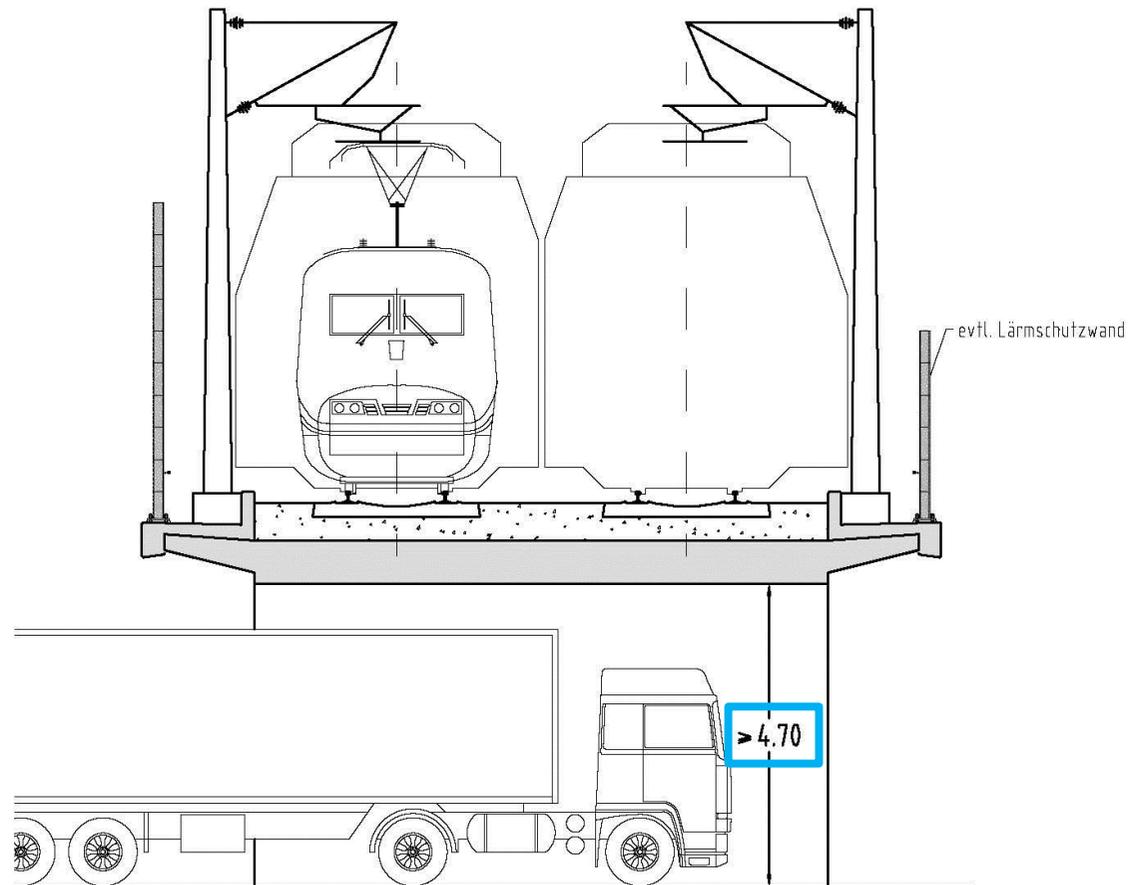
Regelhöhe

Beispiel Straßenbrücke über Gleisen



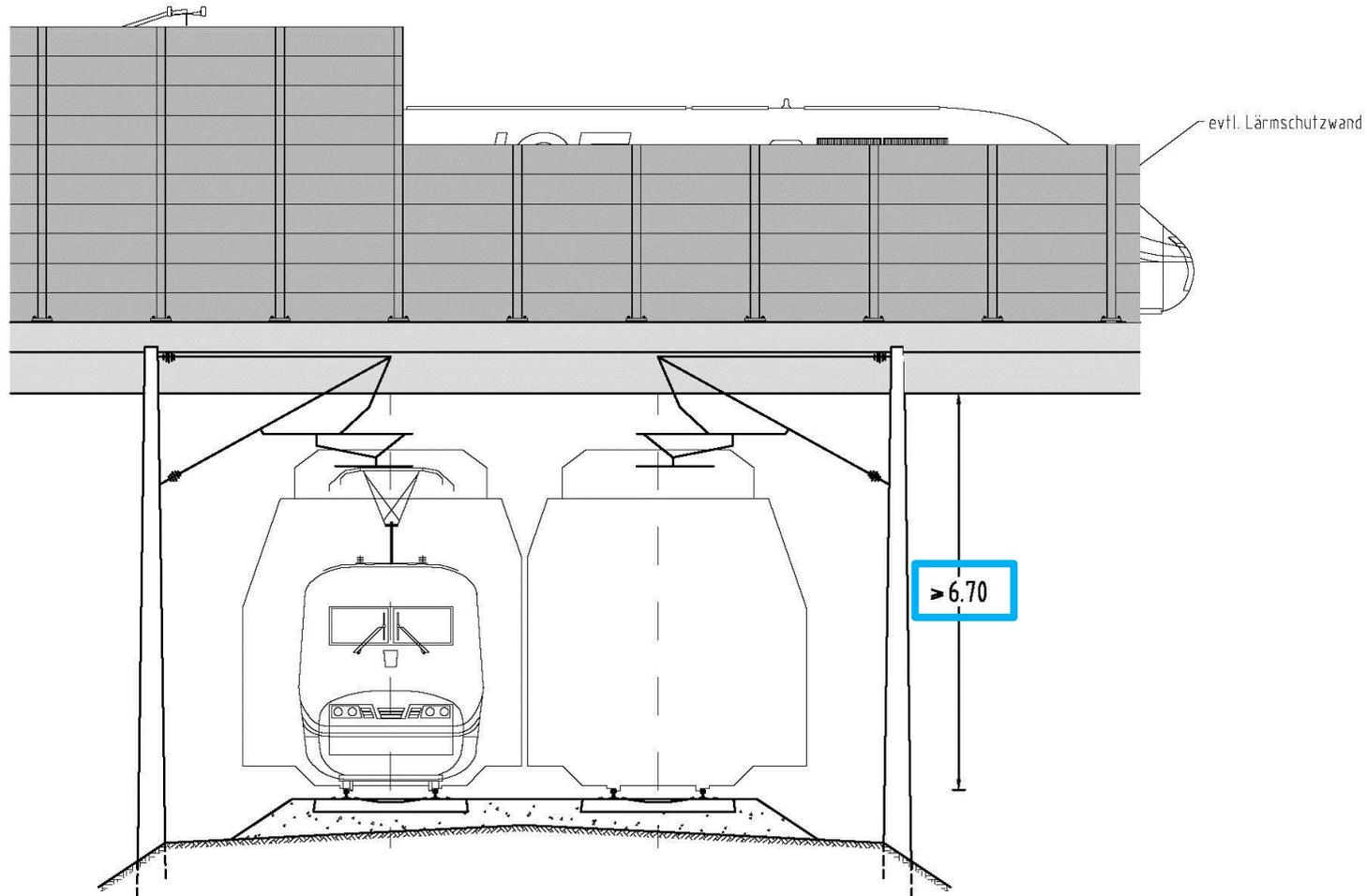
Regelhöhe

Beispiel Eisenbahnbrücke über Straßen



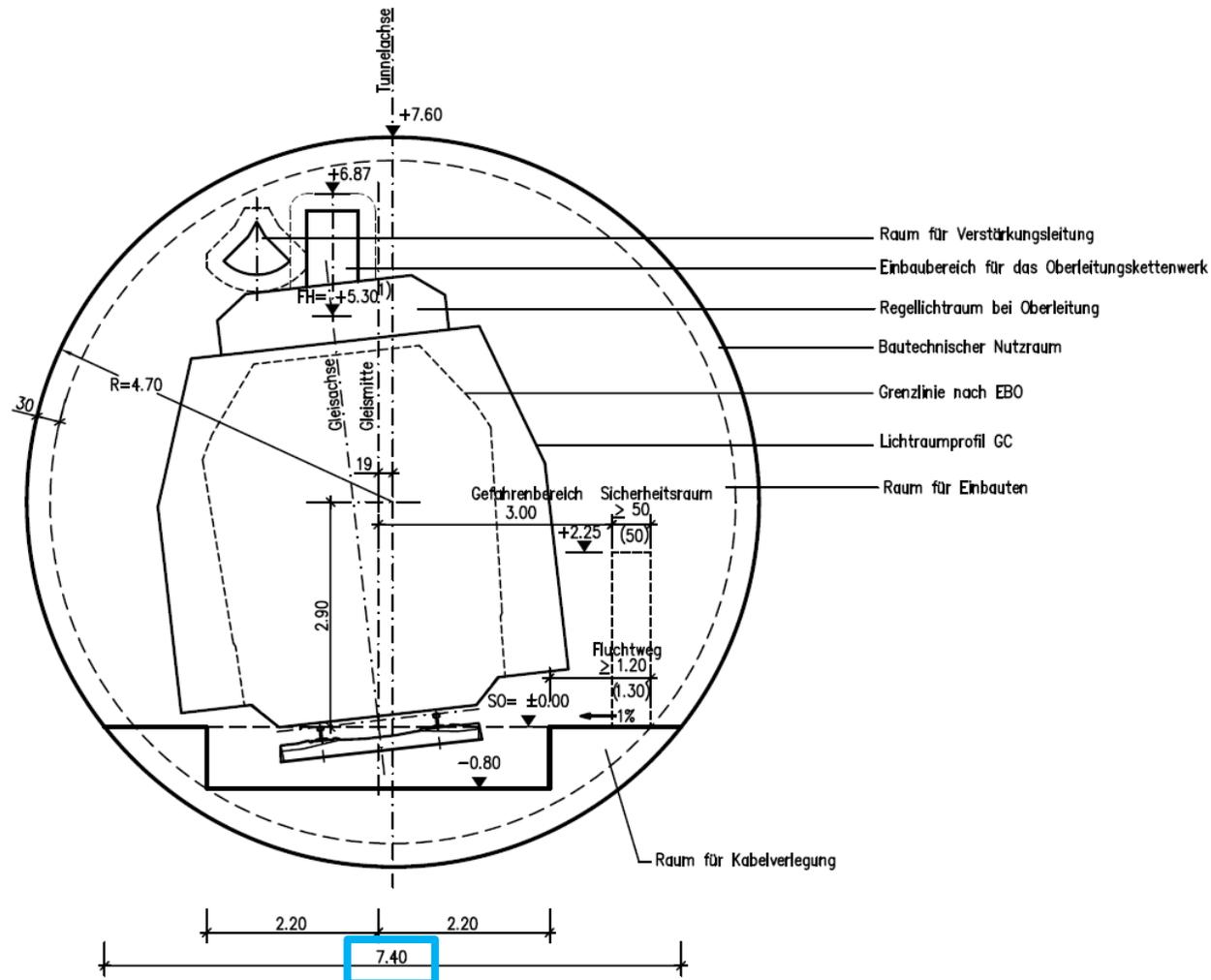
Regelhöhe

Beispiel Eisenbahnbrücke über Gleisen



Eingleisiger Tunnelquerschnitt

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



Beispielhaft: Tunnel-Bilder des Projekts Karlsruhe - Basel



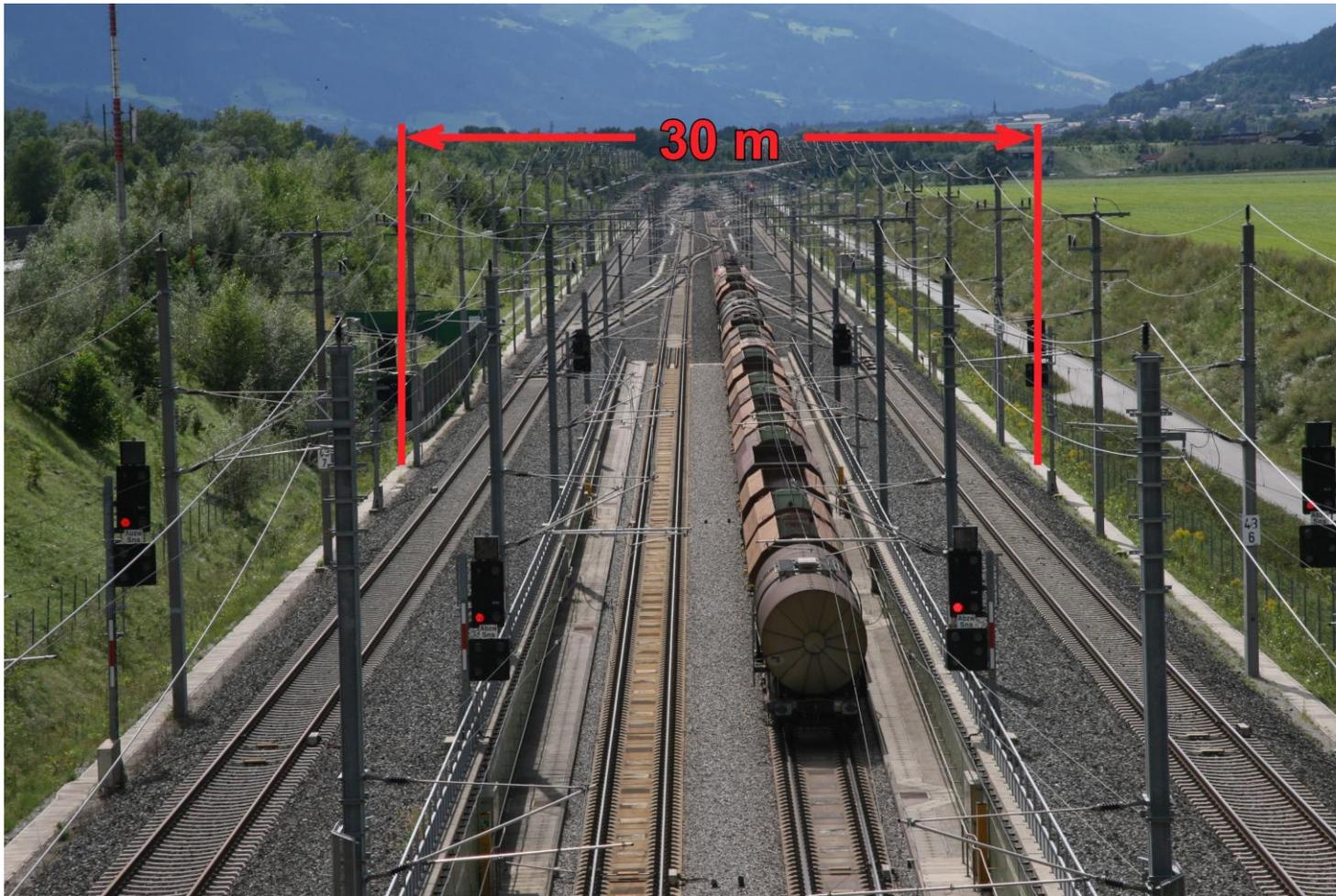
Katzenbergtunnel - Innenaufnahme

Katzenbergtunnel - Südportal



Allgemeine Informationen

Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

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

Grobtrassen-Entwicklung

Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

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

Grobtrassen-Entwicklung

Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

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

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

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

▪ Trassenvorschläge Tunnel:

- Tunnelführung zwischen den Verknüpfungsstellen soweit wie möglich (möglichst viel Tunnel!)

- Tunnel Innsbruck / Wörgl – München (Karwendeltunnel)

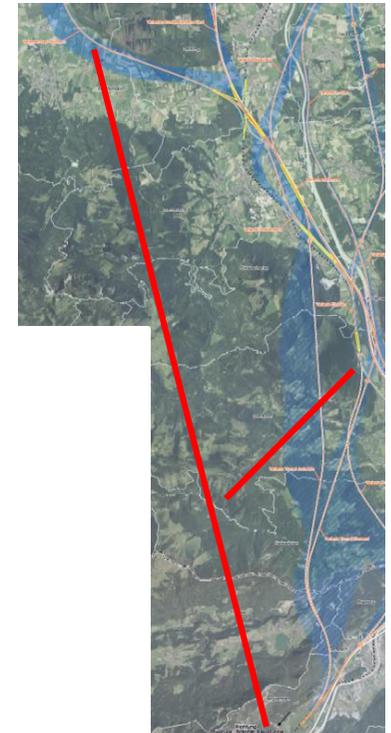
- „Sulzberg-Basistunnel“:

Eingangsportal bei Bad Feilnbach,

ca. 22km unter den Bergen Sulzberg, Wendelstein, Brunnstein und Pendling bis

Kirchbichl in Tirol, mit einem Seitenasttunnel in Höhe von Oberaudorf bis zur

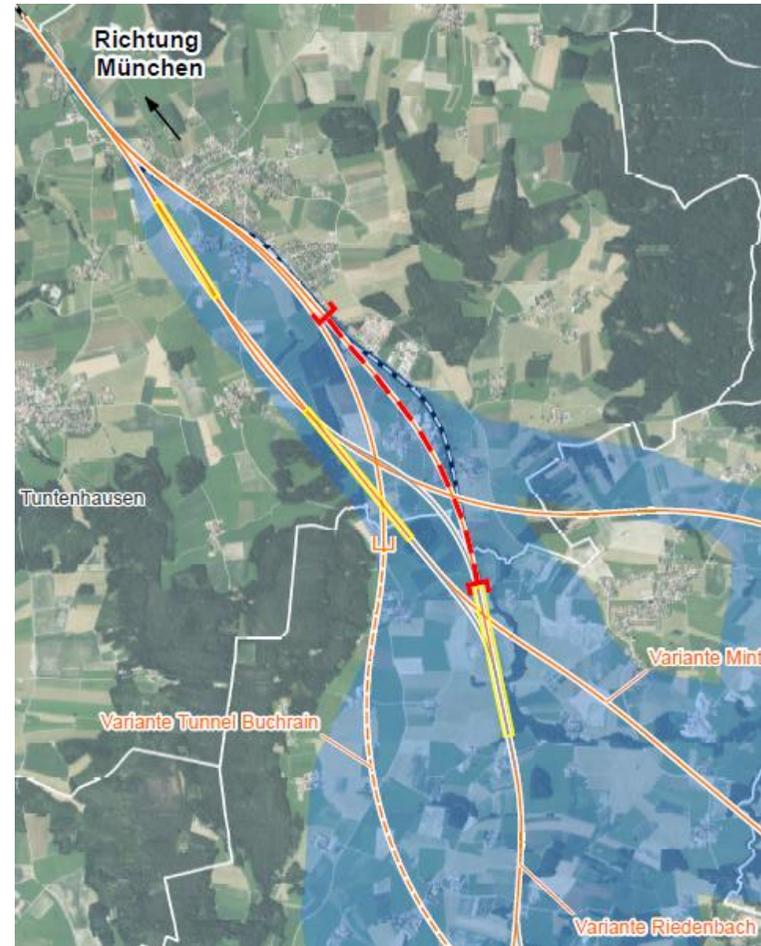
Verknüpfung bei Fischbach/Einöden



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

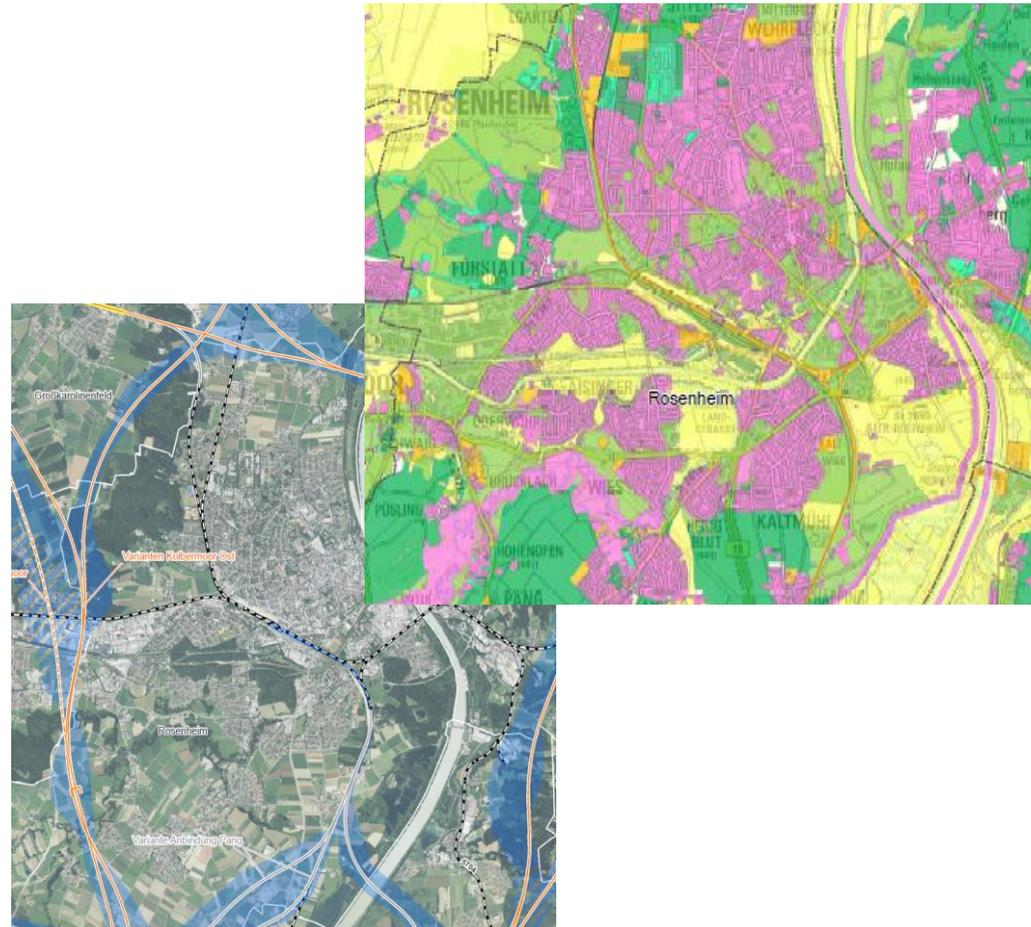
- Trassenvorschläge Bündelung mit dem Inn:
 - Trassenführung aufgeständert über Inn
 - Trassenführung direkt neben dem Inn

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

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

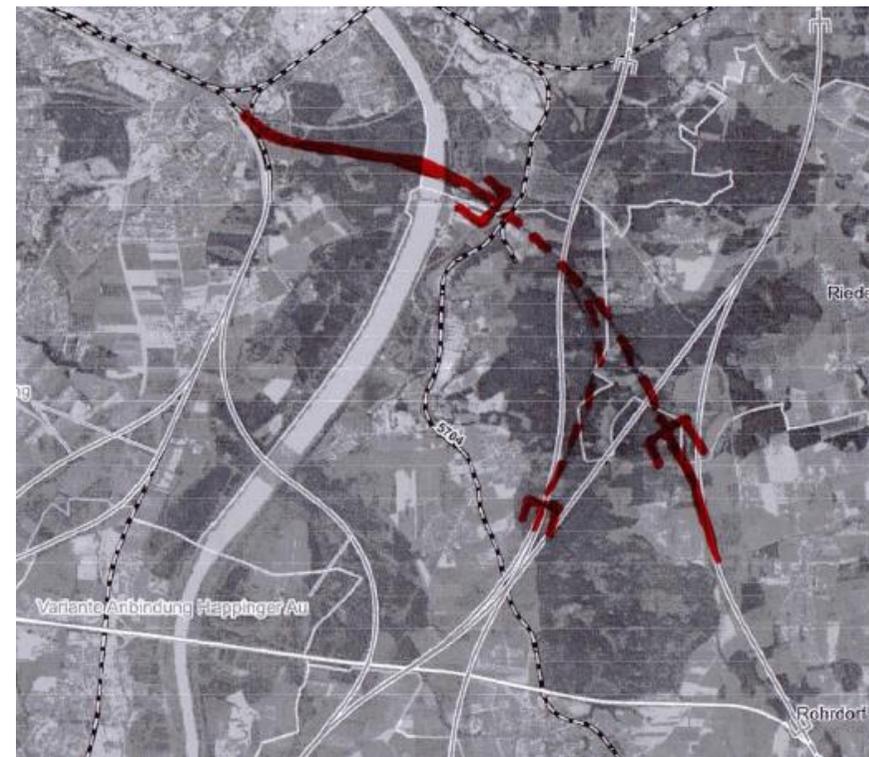
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
 - Durchfahrt Rosenheim ober- oder unterirdisch im Bereich des heutigen Bahngeländes



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

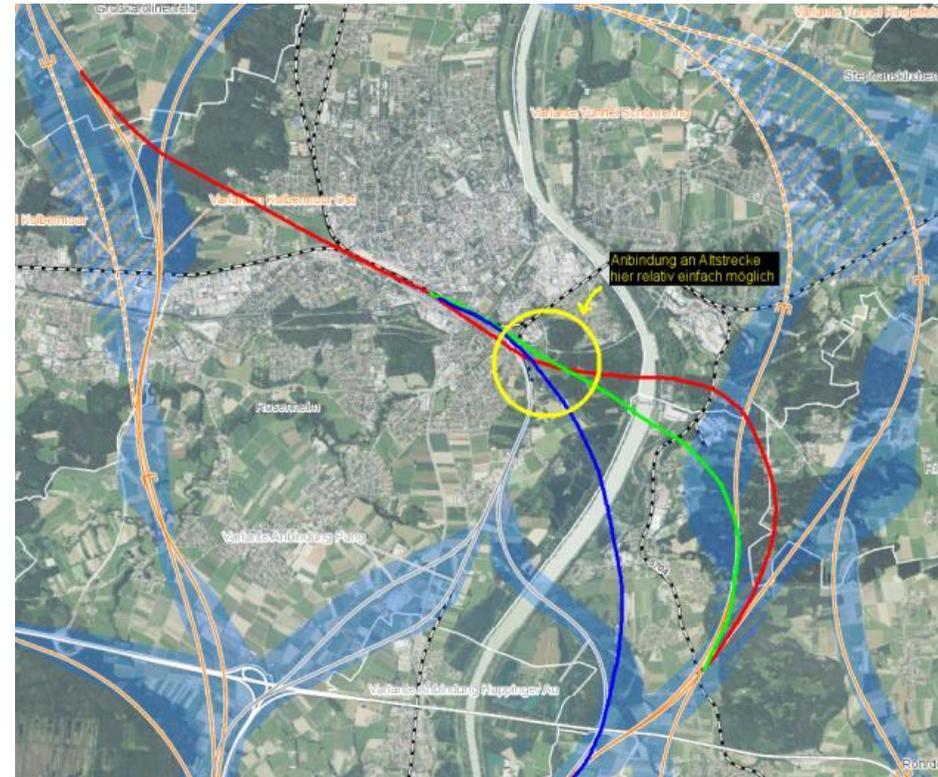
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
 - Querung Inn und entlang der Umgehungsstraße bis von der Variante Taigscheid, Tunnel Sattelberg oder Tunnel Steinkirchen: im Bereich des Innhochufers Trassenführung im Tunnel, zur Bestandsstrecke / Bf Rosenheim



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

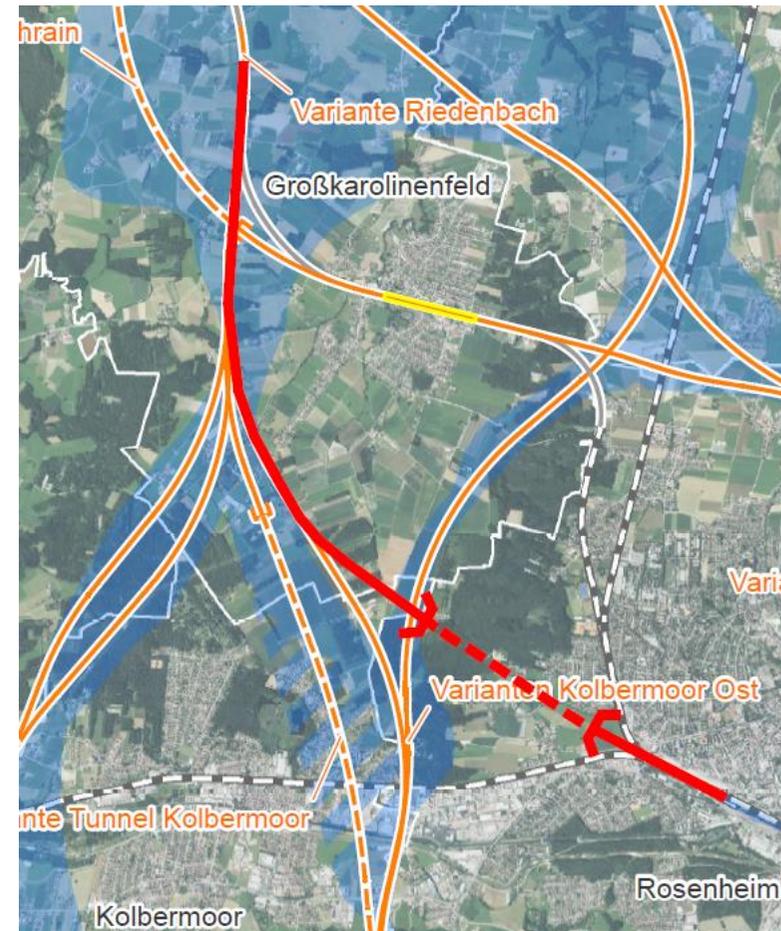
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
 - von der Variante Taigscheid, Tunnel Sattelberg oder Inn Ost:
 - Umfahrung des Gewerbegebiets am Griesenholz bzw. Thansau, Querung Inn, Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim, westl. Rosenheim Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

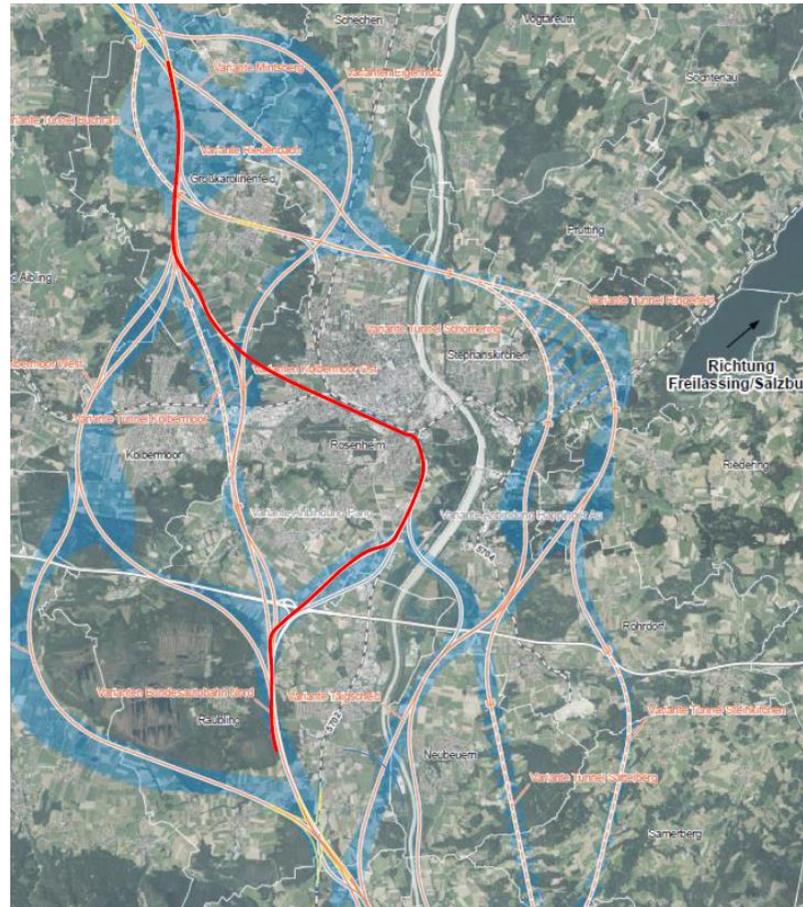
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
 - Trassenführung südöstlich von Rosenheim:
Führung entlang der A93,
ab Dreieck Inntal Verbindung zur
Bestandsstrecke bei Happing,
4-gleisiger Ausbau der bestehenden
Bahnlinie von Happing bis Bf Rosenheim



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

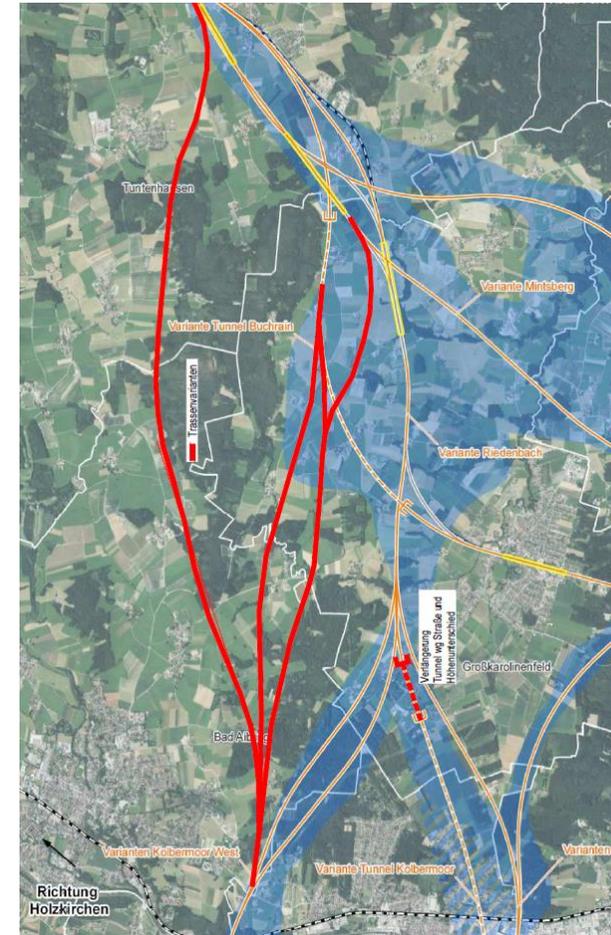
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

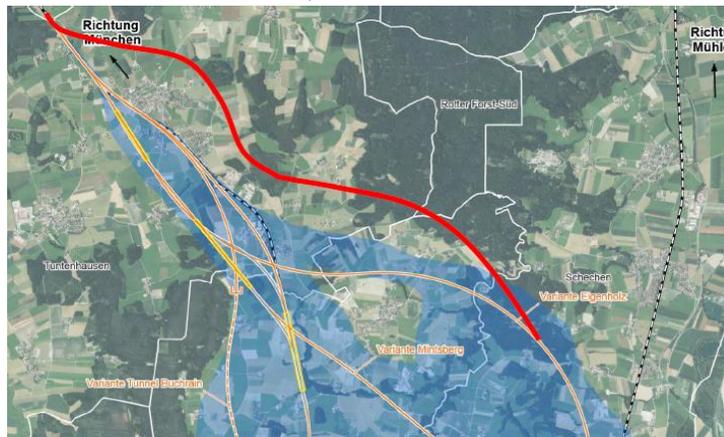
- Trassenvorschläge westlich von Großkarolinenfeld
 - ab Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Seefilze, Einfädelung nördl. von Ostermünchen
 - ab Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Harthausener Filze, westl. oder östl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Tunnel Buchrain oder in Variante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



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

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



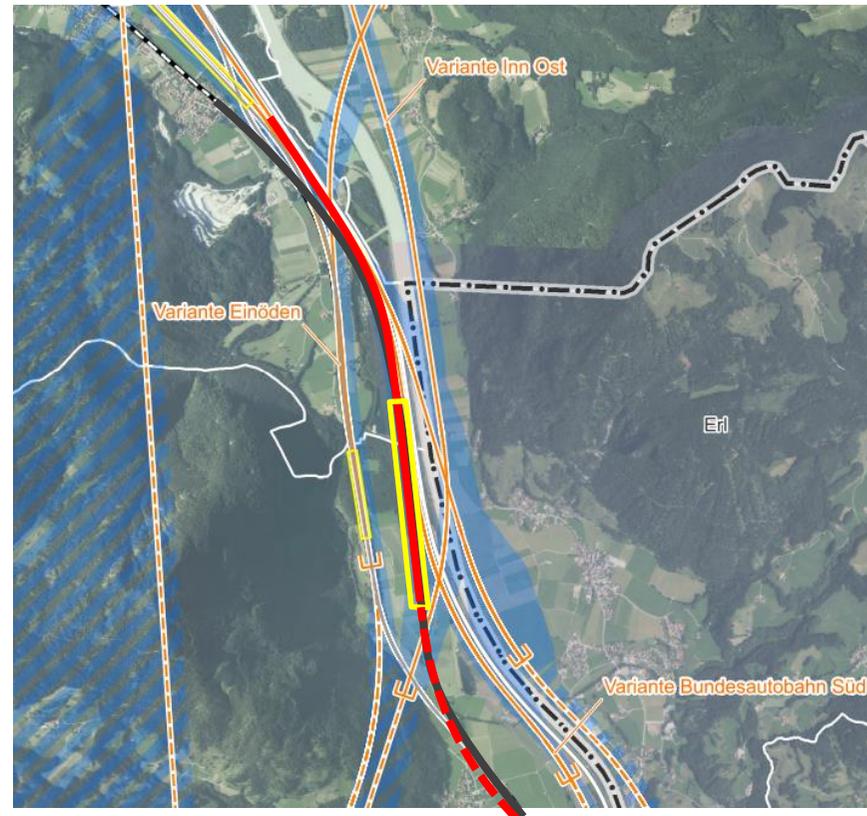
Grobtrassen-Entwicklung

Beispiel: Vorprüfung Grobtrassenvorschlag aus der Region

▪ Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf:

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

→ „Ganze“ Verknüpfungsstelle trassierungstechnisch möglich



Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

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

Ausblick Zusammenarbeit

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

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

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

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 9. Sitzung

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

Nächste Termine

- **Oktober:** 10. Sitzung am Montag, 22.10.2018 von 18:30 bis 21:00 Uhr
- **November:** 11. Sitzung am Montag, 26.11.2018 von 18:30 bis 21:00 Uhr in Kolbermoor
- **Januar 2019:** 12. Sitzung am Dienstag, 22.01.2019 von 18:30 bis 21:00 Uhr

- Präsentation mit Auswertung aller Infoveranstaltungen wird auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht
- Ausgabe Grobtrassenkarten mit Raumwiderständen

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM