

Projekt Brenner-Nordzulauf

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Vorplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	3. Sitzung des Dialogforums Ostermünchen–Innleiten
Datum/Uhrzeit:	28.09.2022, 14:30 bis 16:30 Uhr
Ort:	Gemeinschaftssaal der Modest Mitterhuber Stiftung Schechen
Teilnehmende:	Stefan Adam (Bürgermeister Schechen) Armin Gleis (Gemeinde Schechen) Christoph Baumann (Gemeinde Schechen) Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen) Hans Thiel (Gemeinde Tuntenhausen) Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld) Ingrid Wittner (Großkarolinenfeld) Josef Hundhammer (Großkarolinenfeld) Oliver Horner (Stadt Rosenheim) Franz Lukas (Stadt Rosenheim) Sebastian Gschwendtner (Stadt Rosenheim) Dieter Müller (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Steven Schäuble (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Torsten Brähler (Ingenieurgemeinschaft ABS 36 – Ostermünchen – Innleiten) Anna Hennig (ifok) Anna Schwietering (ifok) Dr. Arne Spieker (ifok)

Agenda

1. Begrüßung
2. Aktuelle Themen
3. Blick in die Planungswerkstatt
4. Parlamentarische Befassung

1. Begrüßung

Der Moderator Arne Spieker eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden zur Präsenzsitzung.

Dieter Müller, Projektabschnittsleiter für den Abschnitt Ostermünchen–Innleiten bei der DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder im Namen des gesamten Teams der DB Netz AG und dankt für die Teilnahme.

Arne Spieker stellt die Tagesordnung vor (s.o.).

2. Aktuelle Themen

Dieter Müller gibt einen Überblick über aktuelle Themen aus dem Gesamtprojekt. Er berichtet, dass im nördlichen Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen am 13. Juli die Auswahltrasse vorgestellt worden sei. Damit stehe der gesamte Verlauf des Brenner-Nordzulaufs fest (Folie 5). Zum Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens (TAV) habe am 9. September zudem ein weiterer Runder Tisch bei Staatsminister Christian Bernreiter stattgefunden.

Weiter berichtet er von dem kürzlich stattgefundenen Informationstermin zur Vorstellung des Prüfungsergebnisses einer bergmännischen Innquerung nördlich von Rosenheim und rekapituliert die wichtigsten Erkenntnisse der Untersuchung (Folien 6-8).

Fragen und Diskussion

- Mehrere Mitglieder äußern sich unzufrieden darüber, dass nun von der Notwendigkeit von Überholgleisen auf der Neubaustrecke gesprochen werde. Das sei vorher nie Thema gewesen und erst im vorangegangenen Forum zum ersten Mal angesprochen worden. Christian Tradler antwortet, im TAV im Erweiterten und Gemeinsamen Planungsraum sei es um das Finden der Trasse im Raum gegangen, die Überholgleise hätten hier noch nicht im Vordergrund gestanden, deshalb habe man in dieser Phase noch nicht ausführlich über die Überholgleise gesprochen.
- Die Mitglieder bitten die Moderation, die Protokolle der vergangenen Sitzungen auf eine Erwähnung des Themas Überholgleise hin noch einmal durchzusehen. Die Moderation sagt dies zu.
- Ein Mitglied erklärt, wenn die Verknüpfungsstelle in nördlicher Richtung verschoben werde, dann gebe es keine Notwendigkeit mehr, die Überholgleise an der derzeit geplanten Stelle zu belassen. In der Folge könnte die bergmännische Querung des Inns auch bei der Variante Beibehalt Bahnhof Ostermünchen realisiert werden, ohne dass es zu einer Kollision mit der Rott und dem Riederbach käme. Das Mitglied fordert, dass diese Möglichkeit untersucht werde. Dieter Müller antwortet, die Überholgleise seien notwendig, weil auf der Neubaustrecke Mischverkehr fahren werde. Weiterhin müssten

die Überholgleise auf ebenem Gelände liegen, damit auch schwere Güterzüge dort zum Halten kommen könnten. Weiter im Norden finde man jedoch ein wieder steigendes Gelände vor. Eine Verschiebung der Überholgleise nach Norden würde daher nur zu einer Verlagerung des Problems mit einem voraussichtlichen Trog im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen führen.

- Ein Mitglied merkt an, dass auch bei der von der Bahn weiterverfolgten Variante Mehrkosten entstünden, die die Wirtschaftlichkeit infrage stellen könnten. Die Frage der Mehrkosten dürfe angesichts der Belastungen, die das Projekt für die Region bedeuten würden, nicht im Vordergrund stehen. Die Mehrkosten dürften daher nicht dazu führen, dass eine Innquerung nördlich von Rosenheim nicht weiter untersucht würde, vor allem, da die technische Machbarkeit bestätigt worden sei. Christian Tradler antwortet, die Bahn sei bei der Planung an die gesetzlichen Grundlagen gebunden, diese lauteten, dass das Gebot der Wirtschaftlichkeit eingehalten werden müsse. Man habe als Bahn keinen Handlungsspielraum die bergmännische Innquerung als zusätzliche Variante weiter zu verfolgen, insbesondere da eine wirtschaftlichere und risikoärmere Variante vorliege. Wie bereits erläutert worden sei, habe die Region jedoch die Möglichkeit die Innquerung nördlich von Rosenheim als Kernforderung in Rahmen der Parlamentarischen Befassung einzubringen.
- Ein Mitglied erklärt, die beteiligten Kommunen müssten nun auf anderer Ebene fordern, dass die bergmännische Innquerung noch intensiver geprüft werde, denn ansonsten hätte die Forderung auch als Kernforderung in der Parlamentarischen Befassung keine ernstzunehmende Realisierungschance.
- Ein Mitglied fragt, warum jetzt davon ausgegangen werde, dass die Steigung nicht mehr als 8 % betragen dürfte, bislang habe man gedacht diese Grenze würde bei 10 % liegen. Christian Tradler antwortet, die Bahn habe eine Berechnung durchführen lassen, welche Steigungen ein schwerer Güterzug mit 1800 Tonnen ohne Einschränkungen fahren könne, das sei bei 8 % der Fall. Wenn diese Vorgabe nicht eingehalten werde, müssten die schweren Güterzüge auch weiterhin über die Bestandsstrecke geführt werden.
- Ein Mitglied merkt an, wenn man den CO₂-Ausstoß des Projekts betrachte, dann werde sich das Projekt in einer sehr langen Zeit nicht amortisieren. Christian Tradler erklärt, aktuell werde diskutiert, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bei Neubauprojekten auch ein Gutachten zu der CO₂-Bilanz des Projekts erstellt werden müsse, insofern sei dies voraussichtlich auch für das Projekt Brenner Nordzulauf der Fall. Dieter Müller antwortet, man müsse doch auch in Betracht ziehen, wie viel CO₂ durch das Projekt in der Zukunft durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene eingespart werde.

- Ein Mitglied merkt an, dass im Raumordnungsverfahren gefordert worden sei, die Variante bergmännische Innquerung zu prüfen. Wenn diese Prüfung aus bahninternen Erwägungen allein aus der Perspektive der Wirtschaftlichkeit geführt werde, dann sei der Maßgabe nicht ausreichend Rechnung getragen worden. Christian Tradler antwortet, das Gebot der Wirtschaftlichkeit sei keine bahninterne Erwägung, sondern ergebe sich aus den gesetzlichen Vorgaben der Bedarfsplanungsvereinbarung. Dieter Müller ergänzt, im Übrigen sei die bergmännische Innquerung durchaus umfassend geprüft worden, die Ergebnisse seien präsentiert worden und könnten in Kürze online abgerufen werden. Das Ergebnis zeige, dass die Innquerung aus verschiedenen Gründen, wie etwa dem Seeton und der Kreuzung mit den Gewässern Rott und Riederbach hochrisikobehaftet sei. Die nun weiter zu beplanende Variante sei deutlich risikoärmer.
- Ein Mitglied sagt, wenn die Innunterquerung nun aus den bekannten Gründen nicht kommen werde, dann werde eine Brücke gebaut werden müssen. Hier wie auch im weiteren Verlauf der Strecke sei das Gelände aber auch uneben, es sei daher entscheidend, dass auch hier auf eine landschaftsverträgliche Planung geachtet werde. Dieter Müller antwortet, die Optimierung der Planung in Lage und Höhe sei genau das, was man in der jetzigen Planungsphase betrachte.

3. Blick in die Planungswerkstatt

Torsten Brähler, Projektleiter der beauftragten Ingenieurgemeinschaft ABS 36 – Ostermünchen–Innleiten, gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsprozess. Zunächst stellt er Weiterentwicklungen der Planungsalternative zum Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen vor (Folien 10-13). Durch die Optimierung der Gleislage in der Verknüpfungsstelle Ostermünchen in nordöstlicher Richtung sei hier eine Vergrößerung des Abstands zur Bebauung südwestlich der Gleise ermöglicht worden. Weiter berichtet er, dass in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Anlieger:innen, die Wegführung bei Mintsberg und der geplanten Eisenbahnüberführung Lochfeldstraße in Schechen optimiert worden sei (Folien 15-16). Am Beispiel der Eisenbahnüberführung Lochfeldstraße gibt Torsten Brähler anschließend einen Einblick in die angestellte Variantenuntersuchung zur Planung des Brückenbauwerks (Folie 18). Zuletzt berichtet er von der Untersuchung zur Tieferlegung der Bahnstrecke 5700 (Rosenheim – Mühldorf), wodurch eine geringere Höhenlage der Neubautrasse ermöglicht worden sei (Folie 20).

Anschließend gibt Dieter Müller einen Überblick über die wesentlichen Planungsthemen im kommenden halben Jahr (Folie 22).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, ob es mit den gezeigten Optimierungen auch Unterschiede beim Lärmschutz geben werde. Dieter Müller antwortet, zwar rücke man hier weiter von der Wohnbebauung ab, welche Auswirkungen das gegebenenfalls haben werde, könne jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden. Der Lärmschutz könne erst berechnet werden, wenn die Trassierungsphase abgeschlossen sei. Die Schallberechnung werde, wenn sie vorliege, hier im Forum ausführlich vorgestellt werden.
- Mehrere Mitglieder merken an, die Landwirte würden sicher nicht bereit sein, ihre Flächen für die hohen Dämme zur Verfügung zu stellen. Es wäre daher schön gewesen, hier auch schon etwas zu der Variante einer Vorlandbrücke zu hören. Dieter Müller antwortet, auch diese Variante werde ausgeplant und man werde die Ergebnisse selbstverständlich auch im Dialogforum präsentieren. Es handele sich um ein großes Bauwerk und die Baugrundverhältnisse seien mit dem Seeton sehr diffizil. Derzeit würden die Baugrunduntersuchungen durchgeführt, sobald deren Ergebnisse vorliegen, könne man auch hier die detaillierte Planung fortführen.
- Ein Mitglied fragt, warum die Trasse violett ausgewählt worden sei, obwohl die schwierigen Baugrundverhältnisse bekannt gewesen seien. Christian Tradler antwortet, die Trasse violett sei von allen fünf Varianten die einzige machbare gewesen. Dabei sei vor allem der Baugrund entscheidend gewesen. Die Trasse violett sei vom Zentralbereich des Rosenheimer Seetons nur am Rande betroffen.
- Ein Mitglied fragt, ob nur bei Ostermünchen und Oberaudorf Überholgleise vorgesehen seien, sodass die Bestandsstrecke als Überholgleis vorgesehen werde. Das Mitglied befürchtet, dass die Güterzüge weiterhin über die Bestandsstrecke geführt würden. Christian Tradler antwortet, dass voraussichtlich in den Planungsabschnitten 1, 2 und 3 Überholgleise erforderlich seien und dass auf der Bestandsstrecke deutlich weniger Güterzüge verkehren würden.
- Auf die Nachfrage eines Mitglieds, ob nie vorgesehen sei, dass keine Güterzüge über die Bestandsstrecke fahren würden, antwortet Christian Tradler, es sei nie gesagt worden sei, dass keine Güterzüge mehr über die Bestandsstrecke fahren würden.

4. Parlamentarische Befassung

Dieter Müller gibt einen Überblick über die gesetzlichen Hintergründe und den prozessualen Ablauf des Verfahrens zur Parlamentarischen Befassung bei Bahnprojekten und stellt das Angebot der DB Netz AG zur Koordination des Prozesses vor (Folien 24-27).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied merkt an, das Angebot der Bahn habe einen negativen Beigeschmack, da sie ja selbst in den Planungsprozess eingebunden sei. Christian Tradler antwortet, das Angebot sei ein reines Koordinierungsangebot, damit in der Abstimmung zwischen den Kommunen nichts verloren gehe und die Ergebnisse in den Bericht an den Deutschen Bundestag aufgenommen werden. Die Kernforderungen würden von der Region gestellt.

Arne Spieker gibt einen Ausblick zum Dialog (Folie 28).

Dieter Müller dankt für die Teilnahme und den guten Austausch.

Erstellt durch: Anna Schwietering, ifok

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden zum Ende der Sitzung.

Anlagen

- Präsentation zur 3. Sitzung des Dialogforums Ostermünchen–Innleiten am 28.09.2022



NETZE

Brenner-Nordzulauf

3. Dialogforum

Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

28.09.2022 | Schechen



Kofinanziert von der
Europäischen Union

- 1. Begrüßung**
- 2. Aktuelle Themen**
- 3. Blick in die Planungswerkstatt**
- 4. Parlamentarische Befassung**

Begrüßung

Aktuelle Themen

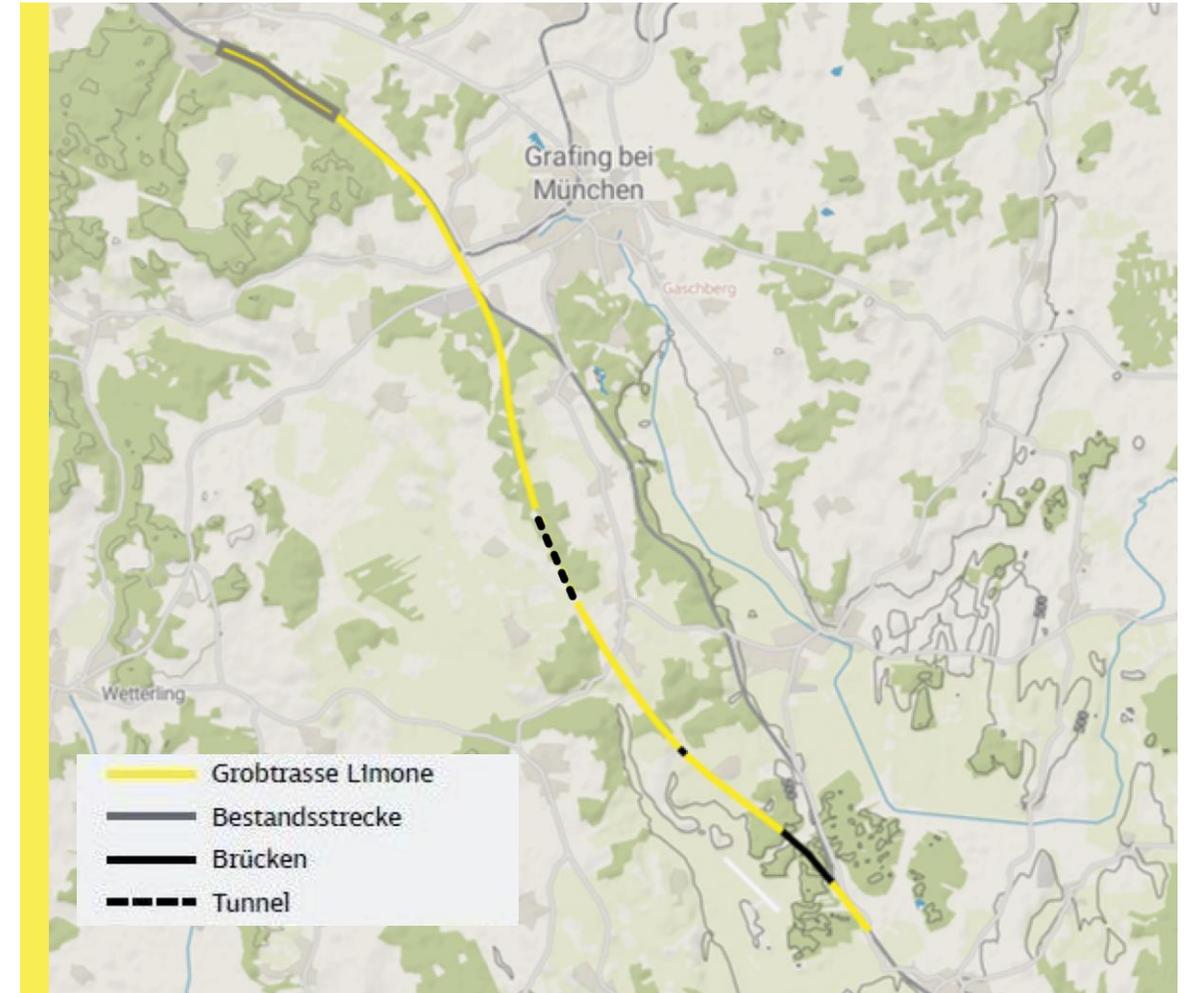
A thick red horizontal line underlining the title.

Aktuelle Themen

Trassenauswahl im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

- Im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen wurde am 13. Juli die Auswahltrasse *Limone* vorgestellt
- Damit steht der komplette Trassenverlauf des Brenner-Nordzulaufs fest.
- Alle Informationen zur Auswahltrasse *Limone* finden Sie zusammengefasst unter:

<https://infomarkt.brennernordzulauf.eu/>



Aktuelle Themen

Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung

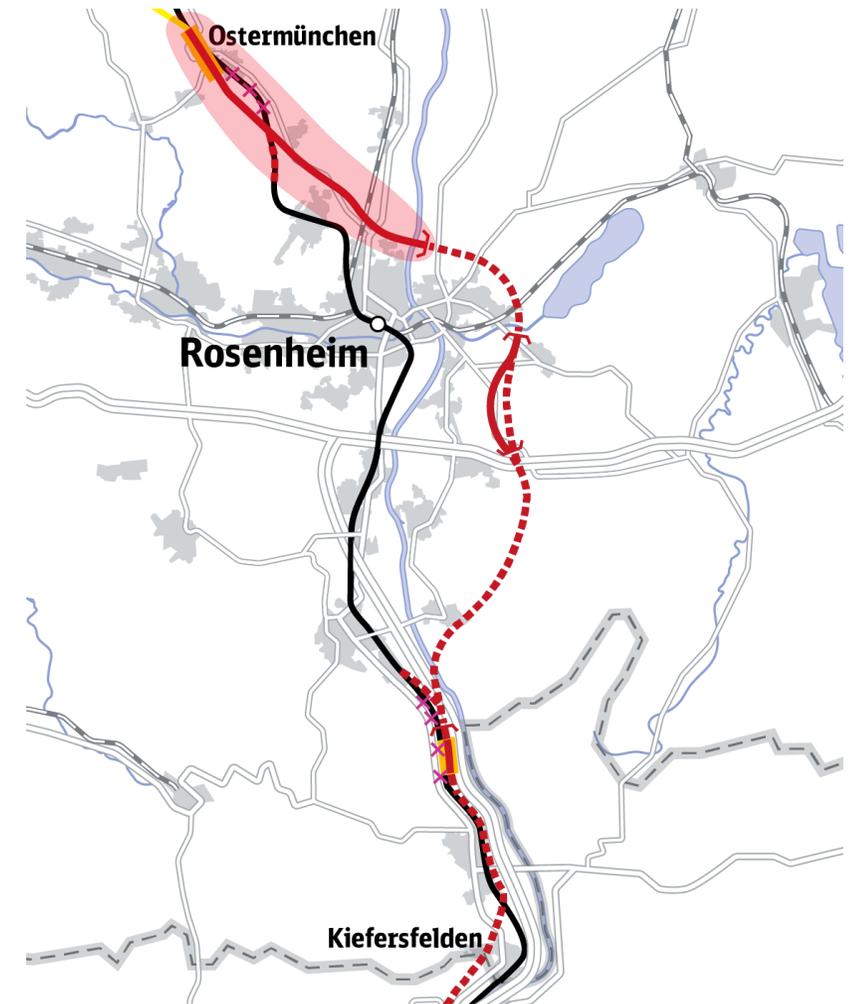
Übersicht und Ausgangssituation

- Trassenauswahl in den Abschnitten Ostermünchen–Grenze D/A–Schaftenau im April 2021 abgeschlossen
- Im Anschluss an die Trassenauswahl: Beginn der Prüfung einer bergmännischen Innunterquerung nördlich von Rosenheim inklusive ihrer Auswirkungen auf den weiteren Streckenverlauf
- Hintergrund: Maßgabe „M V1“ der Regierung von Oberbayern aus dem Raumordnungsverfahren:

d. Variante Violett

M V1 Bei Weiterverfolgung der Variante Violett ist im Bereich der Innquerungen eine Tunnelführung in bergmännischer Bauweise zu prüfen.

Quelle: Regierung von Oberbayern: Landesplanerische Beurteilung (28.01.2021)

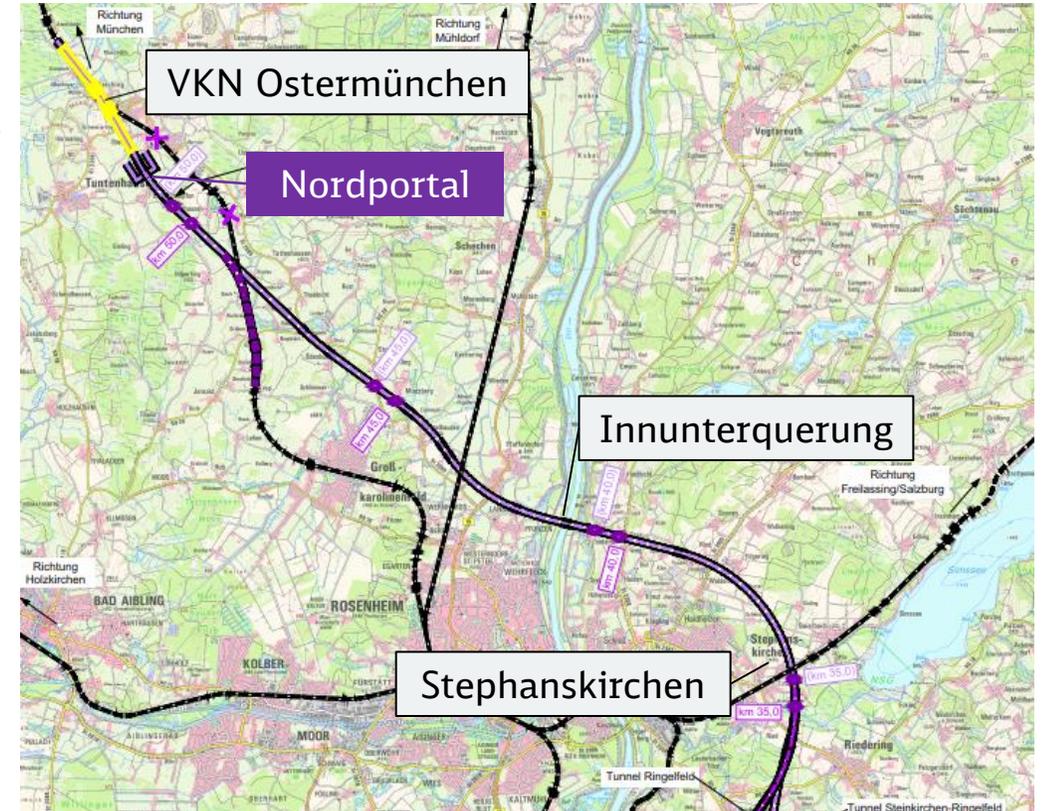


Aktuelle Themen

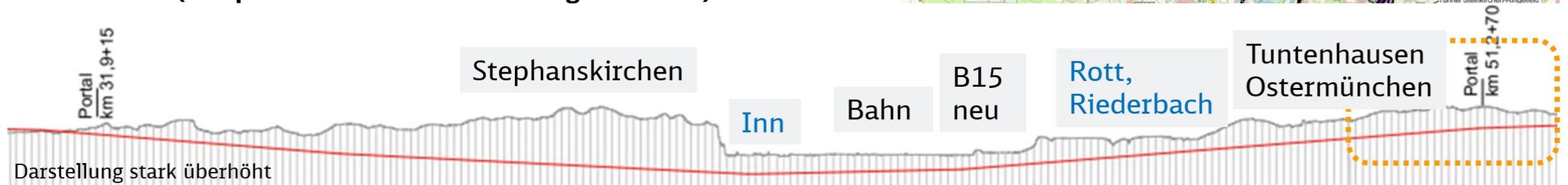
Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung

Planung, Analyse, Bewertung

- Im Anschluss an die Innquerung sind Siedlungsbereiche, Gewässer, Schutzgebiete und Erdgasspeicher zu berücksichtigen
- Bergmännische Unterquerung würde sich auf den Streckenverlauf bis Ostermünchen auswirken
- Tunnellänge bei offener Strecke Riedering-Rohrdorf: **19,4 km**
- Tunnellänge bei geschlossener Strecke Riedering-Rohrdorf: **34,3 km**



Höhenverlauf (Beispiel offene Strecke Riedering-Rohrdorf):



Vergleich zur oberirdischen Innquerung

- Mehrkosten:
 - rund 3 Mrd. € (im Vergleich zu Violet 1/2)
- Verlängerung Gesamtbaupzeit:
 - Bauzeitverlängerung um etwa 2-3 Jahre (im Vergleich zu Violet 1/2)
 - Fertigstellung 2038 wäre nicht zu halten
- Risiken (Auswahl):
 - Baugrundrisiken
 - Statisch-konstruktive Risiken
 - Bauzeitrisiken (z. B. Verfügbarkeit von Maschinen und Arbeitskräften)
 - Finanzierungsrisiko
 - Erhebliche Genehmigungsrisiken (z. B. Gewässerquerungen)

Handlungsrahmen

„Die EIU führen die PROJEKTE / VORHABEN als Vorhabenträger zur Erreichung des jeweiligen Projektziels unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit durch.“

(§ 1 Abs. I BUV)

- Die DB hat das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu berücksichtigen. Es besteht kein Freiraum zur Planung übergesetzlicher Maßnahmen.
- Mit der oberirdischen Innquerung liegt eine wirtschaftlichere Variante mit weniger Risiken vor. Diese Variante wird in der Vorplanung optimiert.
- **Die Kommunen und Landkreise haben im Rahmen der Parlamentarischen Befassung die Möglichkeit, den Vorschlag als Kernforderung einzubringen.**

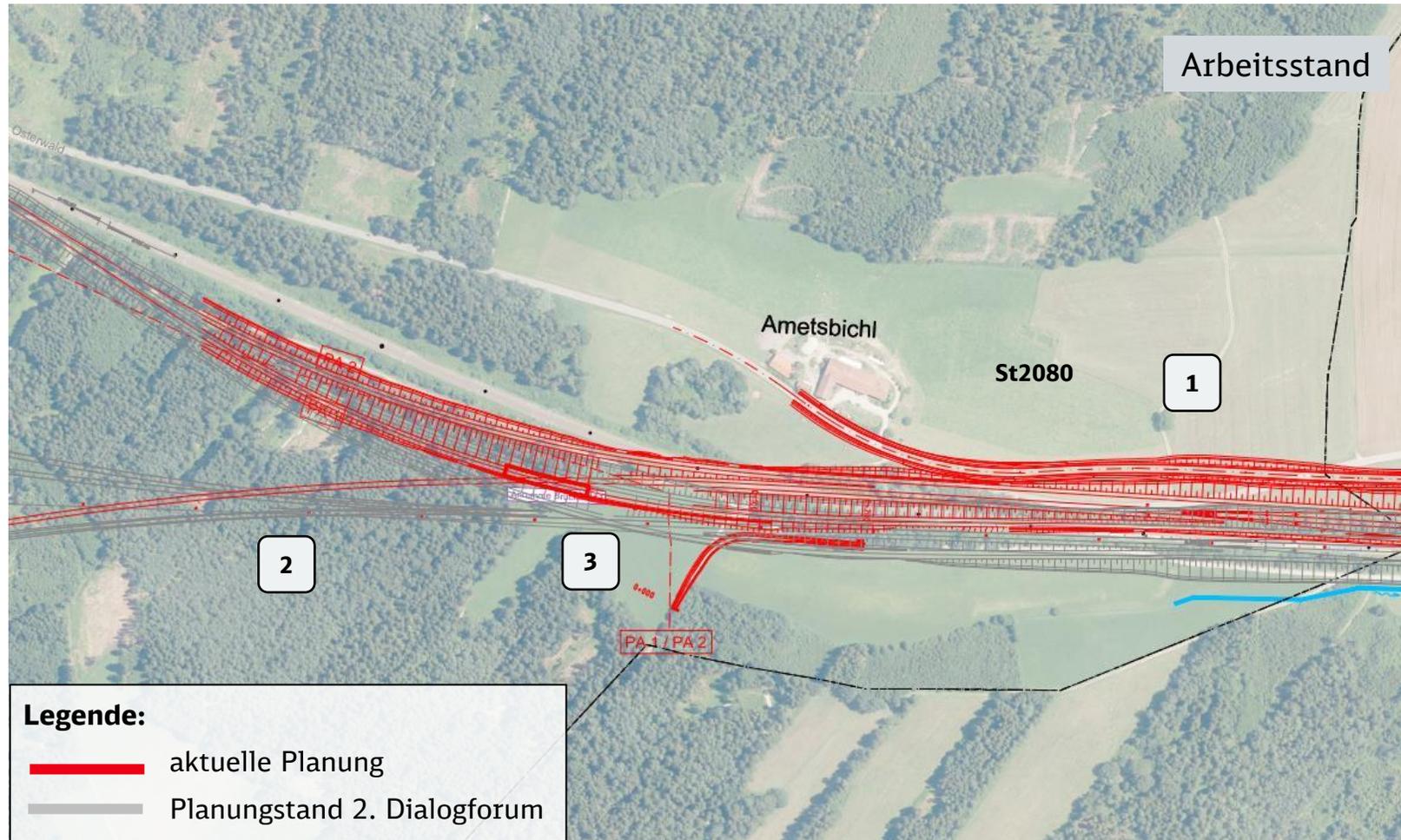
Blick in die Planungswerkstatt



Weiterentwicklung Planungsalternative Erhalt
Bahnhof Ostermünchen

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Erhalt Bahnhof Ostermünchen: Detailansicht (1/4)

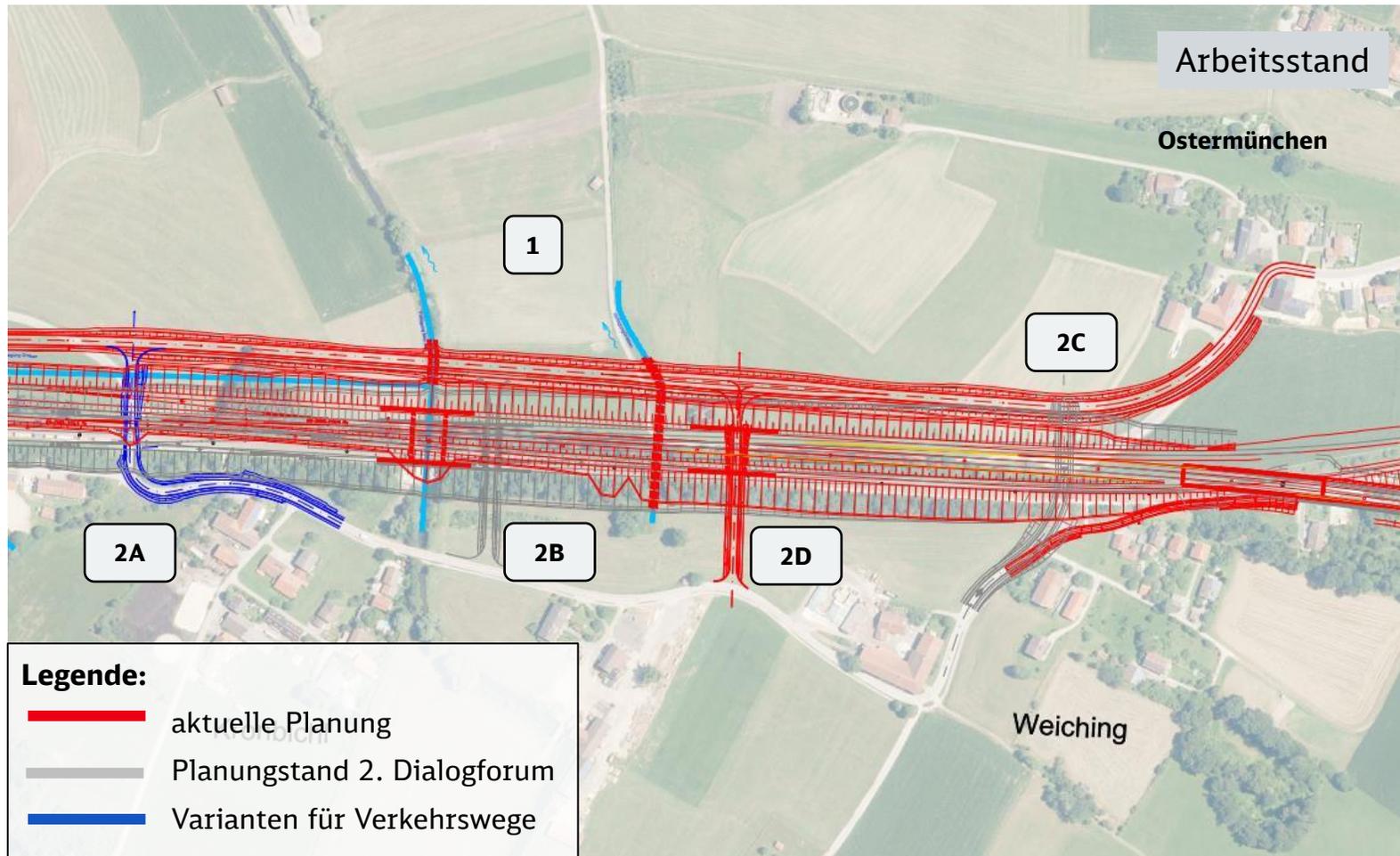


- Optimierung der Gleislage in der Verknüpfungsstelle Ostermünchen in nordöstlicher Richtung
- Vergrößerung des Abstands zur Bebauung südwestlich der Gleise
- Verbesserung der Bauabwicklung mit weitestgehender Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs auf den Bestandsgleisen

- 1 Verknüpfungsstelle Ostermünchen
- 2 Anschluss an Trasse PA 1
- 3 Nördliches Überwerfungsbauwerk Verknüpfungsstelle Ostermünchen

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Erhalt Bahnhof Ostermünchen: Detailansicht (2/4)

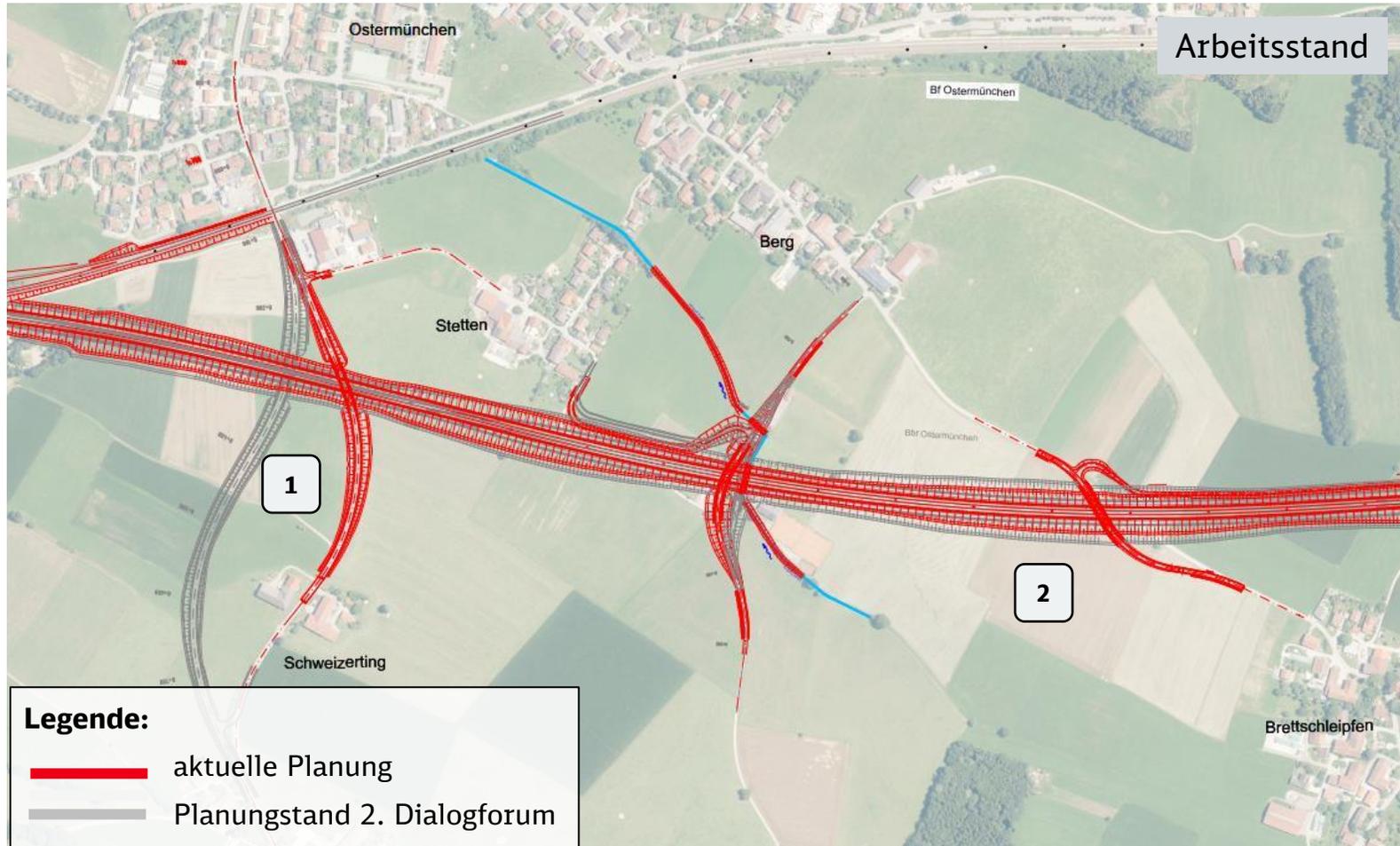


- Optimierung der Gleislage in der Verknüpfungsstelle Ostermünchen in nordöstlicher Richtung
- Weiterentwicklung der Kreuzung mit der Grafinger Straße
- Variantenbetrachtung nach Kriterien:
 - Verkehrsführung Endzustand (Wegemehrbedarf)
 - Flächenversiegelung
 - Eingriffe Grunderwerb
 - Umwelt (Schutzgebiete etc.)
 - Bauwerksausbildung Eisenbahnüberführung

- 1 Verknüpfungsstelle Ostermünchen
- 2 Varianten Kreuzung mit der Grafinger Straße

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Erhalt Bahnhof Ostermünchen: Detailansicht (3/4)

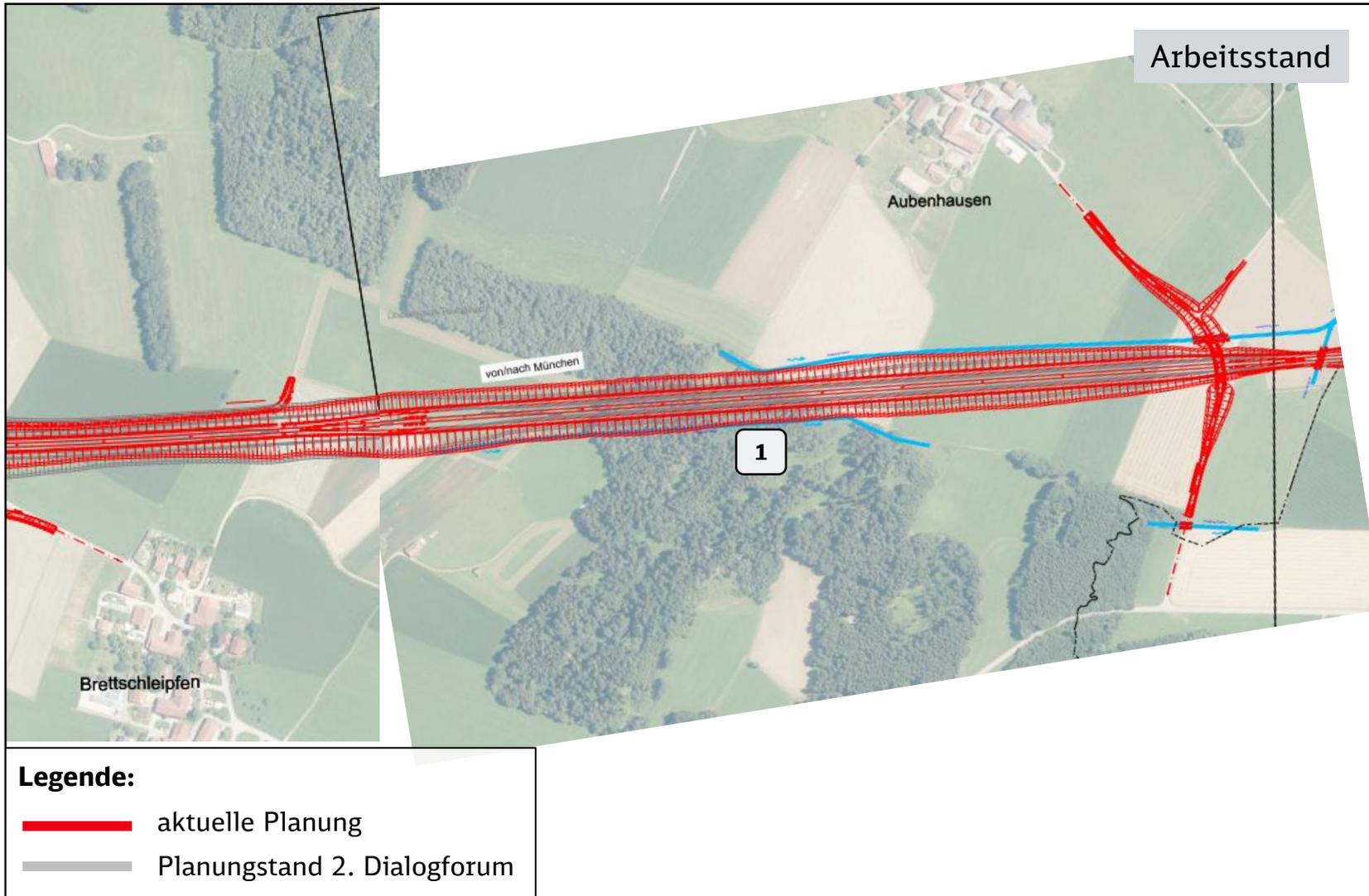


- Beibehalt der Kreuzung St2358 entsprechend Bestandslage
- Verschiebung der Überholgleise

- 1 Kreuzung mit der St2358
- 2 Lage der Überholgleise entsprechend 2. Dialogforum

Blick in die Planungswerkstatt

Planungsalternative Erhalt Bahnhof Ostermünchen: Detailansicht (4/4)



— Verschiebung der Überholgleise

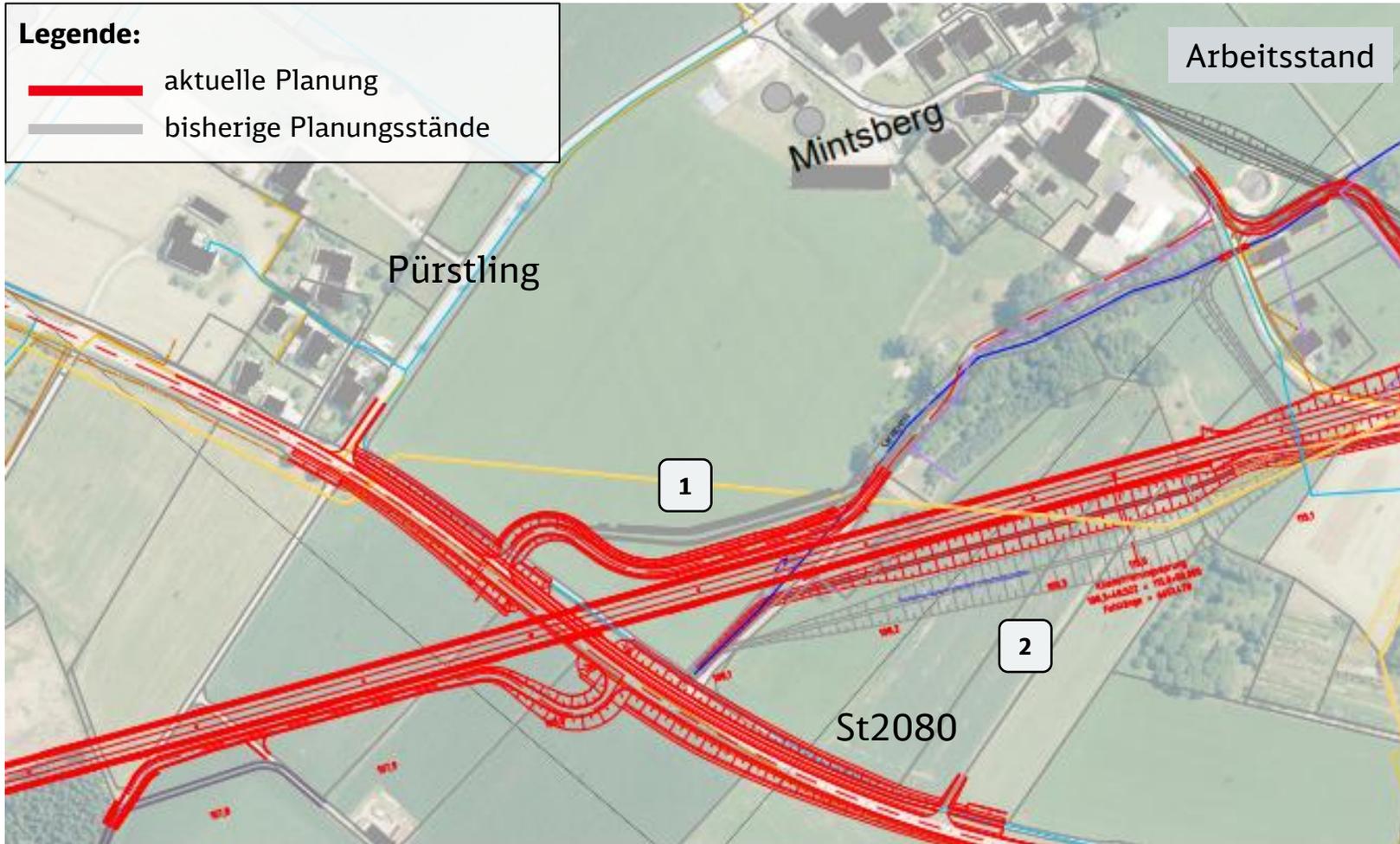
1 Neue Lage der Überholgleise

Blick in die Planungswerkstatt

Zusammenarbeit mit Gemeinden:
Wegeführungen

Blick in die Planungswerkstatt

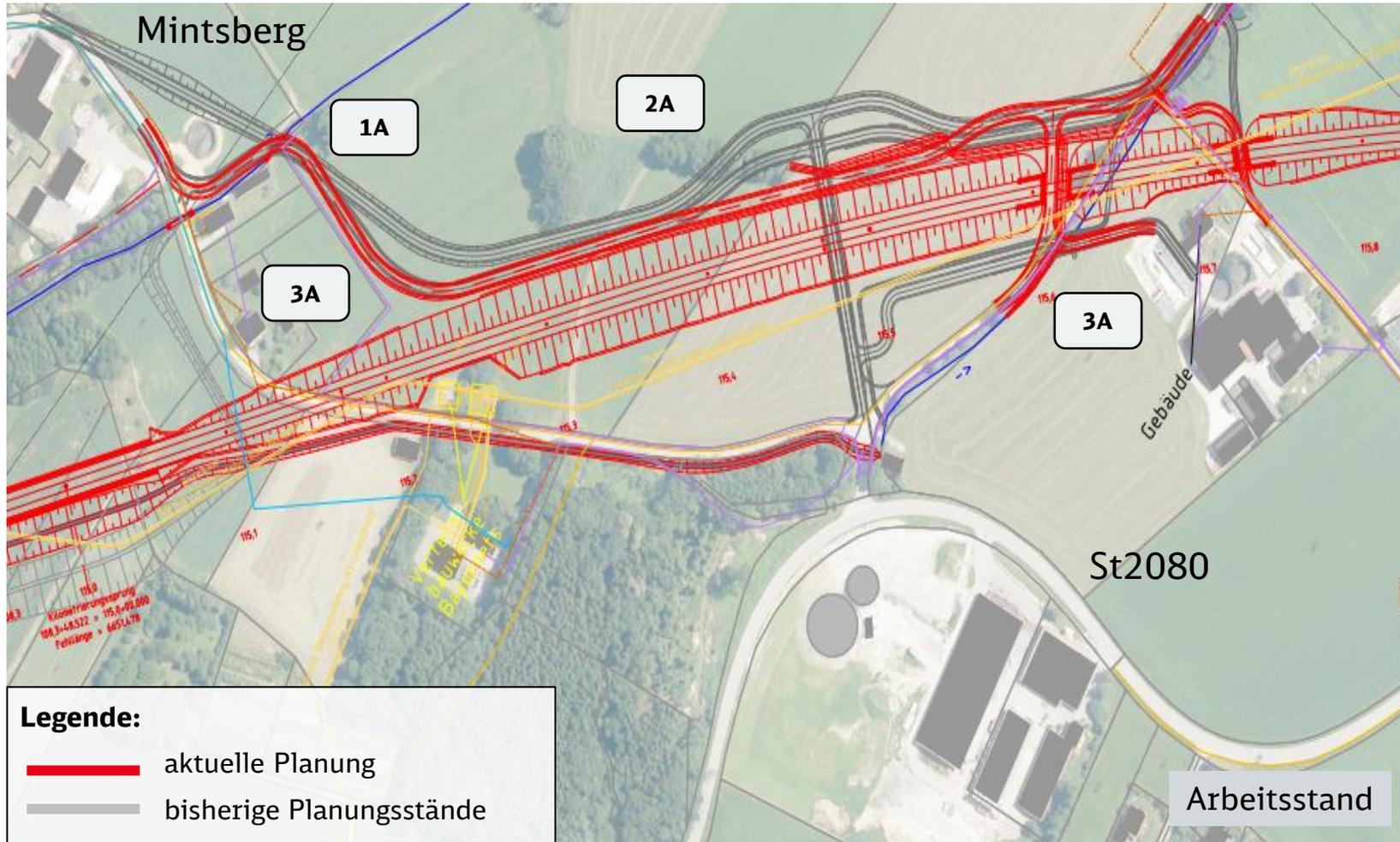
Abstimmung mit Gemeinden / Anrainern: z.B. Entwässerung/
Wegeführung bei Mintsberg (06/2022)



- Optimierung Verlauf des Rad- und Wirtschaftsweges an St2080
 - Bündelung mit Bahntrasse (Troglösung) und Entwässerungsgraben
 - Optimierung Gewässerverlegung
 - Urspr. Planung : Großzügige Grabenführung südwestlich Bahnkörper, Bahnquerung
 - Aktuelle Planung: platzsparende enge Grabenführung südwestlich Wannensbauwerk, keine Bahnquerung
- 1 Optimierung Radwegführung
- 2 Optimierung Grabenverlauf bei St2080

Blick in die Planungswerkstatt

Dialog mit Gemeinden/ Anrainern:
Beispiel Wegeführung Lochfeldstraße/ Schechen



- Ziel des Dialogs
 - Lage des Kreuzungspunktes
 - Anbindung des bestehenden Wegesystems, Radwegenetz
 - Minimierung Flächenverbrauch

- Weiterentwicklung Verlauf Lochfeldstraße

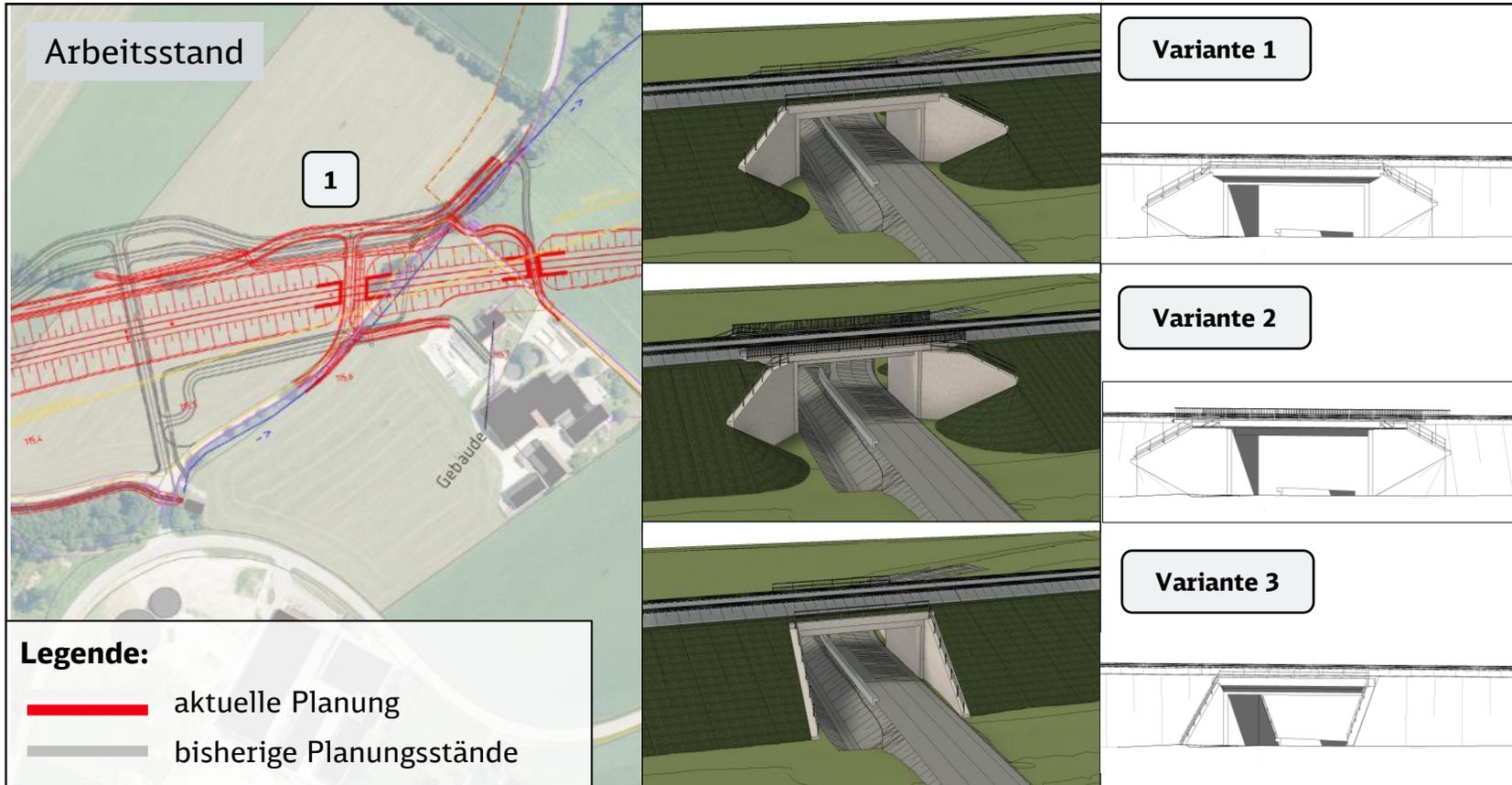
- 1A Diagonale Wegeführung mit großzügiger Kreuzungsbildung (grau)
- 2A Diagonale Wegeführung mit platzsparender Kreuzungsbildung (grau)
- 3A Abgewinkelte Wegeführung mit platzsparender Kreuzungsbildung (rot)

Blick in die Planungswerkstatt

Variantenuntersuchung Brückenbauwerke:
Beispiel EÜ Lochfeldstraße

Blick in die Planungswerkstatt

Variantenuntersuchung Brückenbauwerke (Beispiel EÜ Lochfeldstraße)



- Variantenuntersuchung zur Ausbildung der EÜ Lochfeldstraße
 - Anordnung der Flügelwände
 - mit/ ohne Überschüttungen
 - Gestalterische Aspekte
 - Gründungsvarianten
 - Herstellverfahren
 - Verkehrsführungen während der Bauzeit

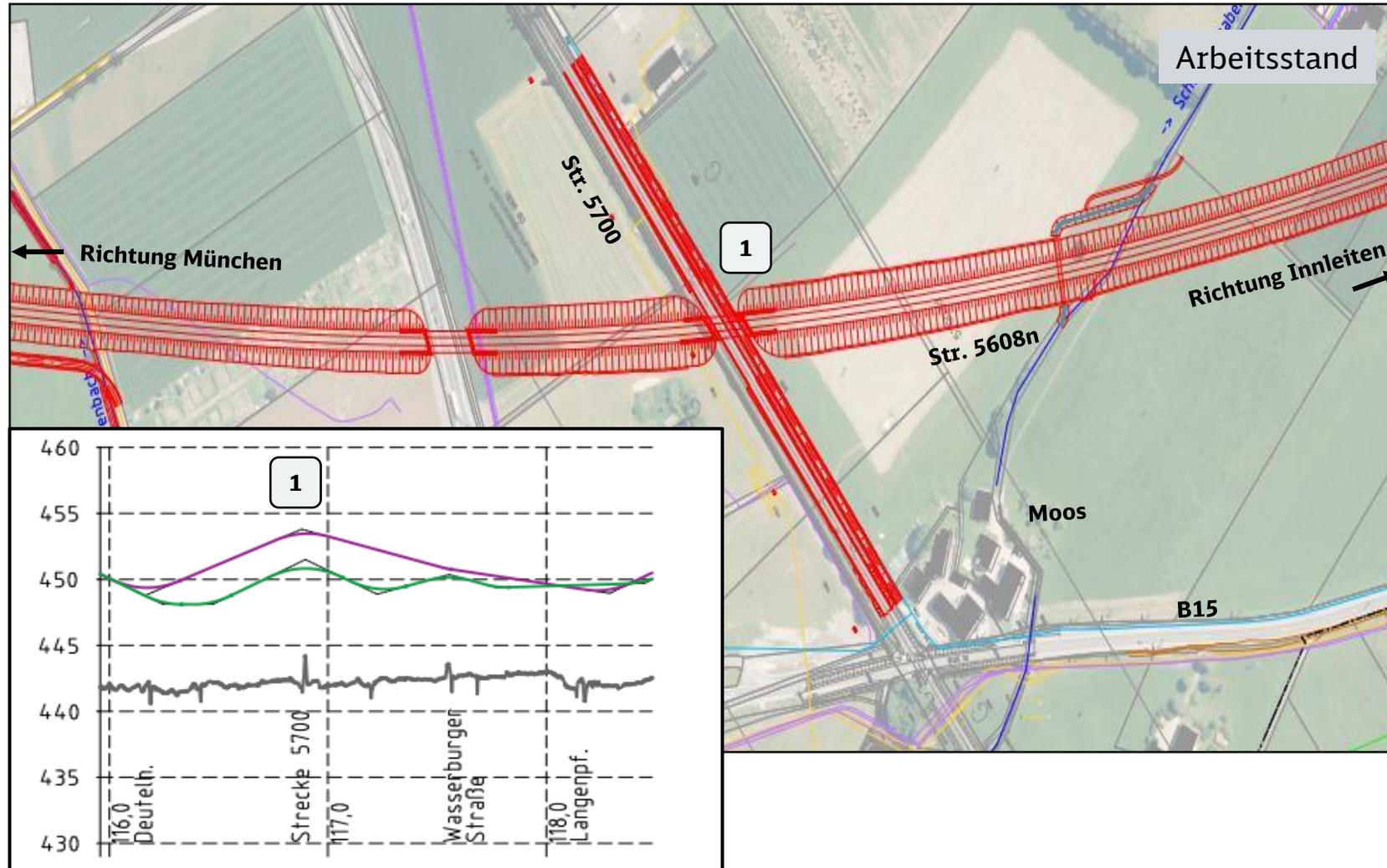
1 EÜ Lochfeldstraße

Blick in die Planungswerkstatt

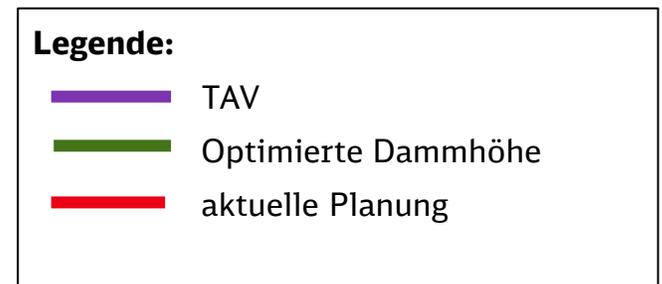
Untersuchung Tieferlegung kreuzende Strecke
5700

Blick in die Planungswerkstatt

Untersuchung Tieferlegung der Bahnstrecke 5700 (Rosenheim – Mühldorf)



- Vermeidung eines Hochpunktes infolge kreuzender Bahnstrecke 5700
 - Untersuchung der Tieferlegung der Bestandsstrecke bis 2 m
 - In der Folge geringere Höhenlage der Neubaustrasse



1 Kreuzungspunkt Strecke 5700 / Neubaustrecke 5608n

Blick in die Planungswerkstatt

Ausblick in der Planung

Wesentliche Planungsthemen im kommenden Halbjahr

- Detaillierte Untersuchung Querung der Gewässer und Straßen, Planung der Ausbildung einzelner Objekte (Vorlandbrücke und Innbrücke, Wanne, Damm, Einschnitt etc.)
- Ausplanung der Planungsalternative aus dem TAV mit Verlegung des Bahnhofs Ostermünchen
- Planung der technischen Streckenausrüstung (Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitungen, Stromversorgung etc.)
- Betrachtung der Auswirkung der aufgezeigten Alternativen und Varianten auf z. B.
 - Umwelt- und Naturschutz
 - Geologie und Hydrogeologie
 - Schall und Erschütterungen



Parlamentarische Befassung

A thick red horizontal line underlining the first part of the title.

Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Der Weg von der Vorplanung ins Parlament



Rechtliche Grundlage: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

- Regelt die Finanzierung aller Bedarfsplanprojekte des Bundesverkehrswegeplans.
- Wichtiger Bestandteil: Parlamentarische Befassung nach Abschluss der Vorplanung.
- Unterrichtung des Bundestags
 - Vorzugsvariante
 - Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Gesetzgeber wird in die Lage versetzt, Beschlüsse zu fassen

**Angestrebter Termin:
Mitte des Jahrzehnts**



Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Übergesetzliche Forderungen bei der Planung des Schienennetzes

- Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung kann die Region Empfehlungen für Maßnahmen aussprechen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen („Kernforderungen“).
- Der Deutsche Bundestag entscheidet im Einzelfall über die Finanzierung bestimmter Kernforderungen.
- Grundsätzliche Voraussetzung einer Bundesfinanzierung ist ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen (NKV) des Gesamtvorhabens (§ 9 BSWAG, § 5 Abs. 3 BUV).

Beschluss des Deutschen Bundestages, dass...

„[...] in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit [...] künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen.“

„[...] aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.“

Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 18/7365

Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Prozessuale Betrachtung

Vorplanung

- Vorschlag der DB zur gesetzlich gebotenen wirtschaftlichen Vorzugsvariante.
- Beurteilung übergesetzlicher Forderungen aus der Region nach Kosten, planrechtliche und technische Machbarkeit, Wirksamkeit.
- Zusammenfassung in Bericht der DB an EBA/BMDV (§ 5 Abs. 1 S. 2 BUV).

Unterrichtung
des Bundestages
durch das BMDV



Parlamentarische Befassung

- Das BMDV stellt dem Deutschen Bundestag die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagene Vorzugsvariante und ihre gesamtwirtschaftliche Bewertung vor.
- Beinhaltet Erläuterung, welche Vorschläge aus den öffentlichen Beteiligungsprozessen in der Planung berücksichtigt und welche nicht berücksichtigt werden konnten („übergesetzliche Forderungen bzw. Kernforderungen“).
- Sowie Erläuterung der Bewertung der übergesetzlichen Forderungen.

Entscheidung des
Bundestages über
Vorzugsvariante

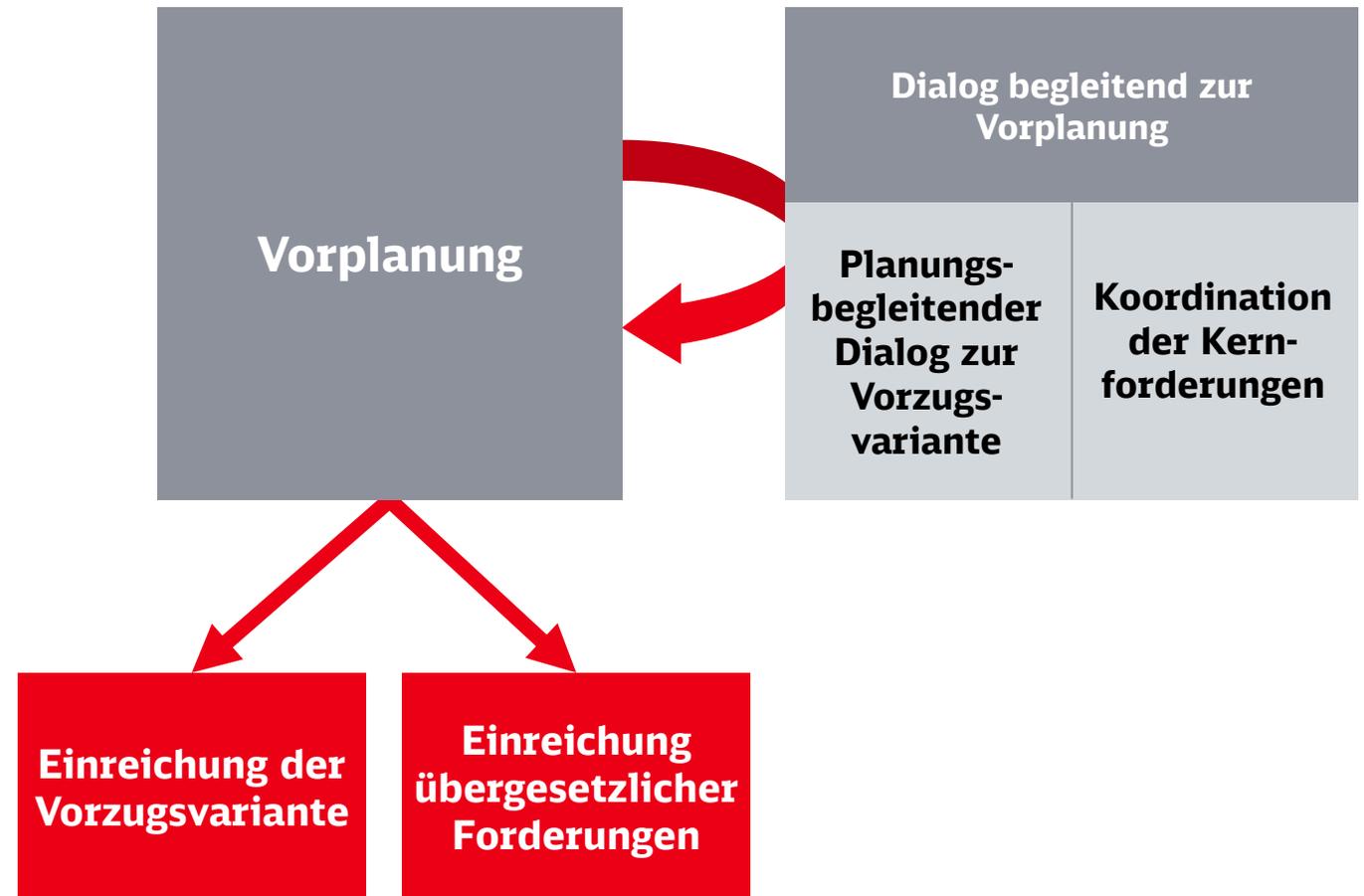


**Entwurfs- und
Genehmigungs-
planung auf Basis
der Bundestags-
entscheidung**

Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Koordinationsangebot der DB

- Die Region ist für die Erarbeitung der Kernforderungen zuständig.
- Die Aufgabe der DB ist es, diese nach den Vorgaben der Machbarkeit, Kosten, Nutzen etc. zu bewerten und in einem die Vorzugsvariante begleitenden Bericht darzustellen.
- Sinnvoll ist daher eine Koordination zwischen der DB und den Kommunen und Landkreisen, als Teil des Dialogprozesses zur Vorplanung. An deren Ende sollte eine konsolidierte Rückmeldung stehen, z. B. geführt durch die Landkreise.
- Die Gestaltung dieser Abstimmung wird in diesem Jahr mit den Kommunen und Landkreisen besprochen.



- Das **Protokoll und die Präsentation** werden per E-Mail versendet und auf **www.brennernordzulauf.eu** zur Verfügung gestellt.
- Fragen und Rückmeldungen? Bitte schreiben Sie an **brennernordzulauf@ifok.de**
- **Vierte Sitzung des Dialogforums:**
Voraussichtlich im Frühjahr 2023
 - ✓ Die Einladung erfolgt spätestens zwei Wochen vorab.

Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!



Infobüro Rosenheim

Salinstraße 1, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu