

# Projekt Brenner-Nordzulauf

## Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein

### Vorplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

#### Protokoll

---

Thema:	3. Sitzung des Dialogforums Innleiten–Kirnstein
Datum/Uhrzeit:	28.09.2022, 18:00 bis 20:00 Uhr
Ort:	Samerberger Halle
Teilnehmende:	Karl Mair (Bürgermeister Stephanskirchen) Hans Hamberger (Stephanskirchen) Dr. Bernhard Warkentin (Stephanskirchen) Johannes Thusbaß (Bürgermeister Prutting) Maria Huber (Gemeinde Prutting) Christoph Vodermaier (Bürgermeister Riedering) Konrad Lindner (Gemeinde Riedering) Simon Hausstetter (Bürgermeister Rohrdorf) Sepp Brem (Gemeinde Rohrdorf) Jakob Opperer (Gemeinde Rohrdorf) Georg Huber (Gemeinde Samerberg) Andreas Köppl (Gemeinde Samerberg) Michael Laar (Gemeinde Nußdorf) Lorenz Schneider (Gemeinde Nußdorf) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Rainer Stauch (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Stephan Dresel (IG BNZ Innleiten–Kirnstein)

---

---

Michael Rehbock-Sander (IG BNZ Innleiten–Kirnstein)

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.

Manuel Gotthalseder, Projektabschnittsleiter für den Abschnitt Innleiten–Kirnstein bei der DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder im Namen des gesamten Projektteams und dankt für die Teilnahme.

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

- Dr. Bernhard Warkentin erklärt, dass er nur unter Protest an diesem Dialogforum teilnehme, da er dieses Projekt für eine Klimakatastrophe halte.

---

## 2. Aktuelle Themen

Manuel Gotthalseder 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

- Ein Mitglied fragt, welche Gemeinden und Gruppen sich im Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen für die Trasse Limone stark machten. Manuel Gotthalseder antwortet, es gebe in der Region sowohl Befürworter als auch Gegner der Trasse „Limone“, was sich auch unter anderem in Unterschriftenlisten zeige. Beispielsweise gebe es eine Liste mit ca. 600 Unterschriften gegen die Trasse „Türkis“.
- Ein Mitglied sagt, bislang sei noch nie konkret über Kosten gesprochen worden, da nun für die Realisierung der bergmännischen Innquerung nördlich von Rosenheim von geschätzten Mehrkosten von drei Milliarden Euro gesprochen werde, müsse es doch in der Zwischenzeit eine Kostenschätzung für das Projekt geben. Das Mitglied möchte wissen, wo diese Kostenschätzung zu finden sei. Manuel Gotthalseder antwortet, die für das TAV im Erweiterten und Gemeinsamen Planungsraum geschätzten Kosten seien online auf der Homepage des Projektes zu finden und im Rahmen der Trassenvorstellung im April 2021 vorgestellt worden. Eine aktuelle Kostenschätzung werde erst wieder am Ende der Vorplanung erstellt.

- Ein Mitglied möchte wissen, ob der Termin mit dem Landrat von Rosenheim, Otto Lederer, bereits stattgefunden habe. Manuel Gotthalseder antwortet, dass der Termin am nächsten Tag stattfinden werde.
- Ein Mitglied sagt, wenn man die Verknüpfungsstelle weiter nach Norden verschiebe, wäre eine konfliktfreie Realisierung der bergmännischen Innquerung mit deutlich geringeren Kosten möglich. Manuel Gotthalseder antwortet, damit werde das Problem lediglich nach Norden verlagert, da im Anschluss das Gelände wieder ansteige, für den Überholbahnhof sei jedoch eine maximale Steigung von 2,5 ‰ vorgegeben. Darüber hinaus ändere dies nichts daran, dass die bergmännische Innquerung von der Bahn nicht weiterverfolgt werden könne, da es mit der überirdischen Innquerung eine wirtschaftlichere und risikoärmere Variante gebe. Die Bahn müsse in ihrer Planung das Gebot der Wirtschaftlichkeit berücksichtigen.

---

### 3. Blick in die Planungswerkstatt

Stephan Dresel, Teilprojektleiter Verkehrsanlagen der IG BNZ, berichtet vom aktuellen Planungsprozess. Für den Bereich Innleiten erläutert er die derzeitige Planung zur Lage des Rettungplatzes am Nordportal des Innleitentunnels (Folie 10). Weiter erklärt er, dass im Bereich der Innquerung eine optimierte Trassenlage erarbeitet worden sei. Die Optimierung sehe eine geringfügige Verschiebung der Trasse nach Südwesten vor, um die Betroffenheiten des FFH-Gebiets „Innauen und Leitenwälder“ zu minimieren (Folien 11-13).

Stephan Dresel gibt einen Überblick über den Planungsstand der Trassierungsvarianten zur Unterfahrung bzw. Umfahrung des Siedlungsbereichs von Scheiberloh (Folien 15-20).

Ferner erläutert Stephan Dresel die Weiterentwicklung der Planung zu den Trassierungsvarianten im Bereich Riedering/Rohrdorf. Die im 2. Dialogforum vorgestellten Alternativen (Alternative 1 mit Überquerung Sims, Alternative 2 mit durchgehendem Tunnel und Alternative 3 mit Unterquerung der Sims) mit den entsprechenden Trassierungsvarianten seien in der Zwischenzeit tiefer auf mögliche Konfliktbereiche untersucht worden. Es folgt die ausführliche Erläuterung der Lagemöglichkeiten und Lageanpassungen der Varianten inklusive der Darstellung der neu aufgenommenen Variante „Pink“. Im Ergebnis sei eine Reduktion der Anzahl der Varianten erfolgt, sodass für die Alternative 1 nunmehr die Variante „Pink“, für die Alternative 2 die Varianten „gelb“ (ehemals „violett“) und „orange“ und für die Alternative 3 die Varianten „Cyan“ und „Pink“ weiterverfolgt würden (Folie 22-30).

Im Anschluss stellt Michael Rehbock-Sander, Projektleiter Ingenieurbauwerke der IG BNZ, die Regelquerschnitte bei Tunnelbauwerken mit maschinell bzw. konventionellen Tunnelvortrieb vor (Folien 34 bis 35).

Zuletzt gibt Michael Rehbock-Sander einen Überblick über die wesentlichen Planungsthemen des kommenden halben Jahres (Folie 22).

### **Fragen und Diskussion**

- Ein Mitglied fragt, wie die Rettungswege für den Rettungsplatz geplant würden. Manuel Gotthalseder antwortet, bei der dargestellte Straßenführungen handele es sich um eine Möglichkeit. Man werde in den nun voranschreitenden Planungen auf die Kommunen zugehen und sei bestrebt, gemeinsam mit den Kommunen konstruktive Lösungen für die Wegeführungen zu finden.
- Karl Mair fragt, ob man schon wisse, ob ein Zwischenangriff für die Erstellung des Tunnels vonnöten sein werde und wo dieser liegen werde. Manuel Gotthalseder antwortet, das Thema Bauablaufplanungen sei aktuell noch kein Schwerpunkt in der Planung und werde bei fortgeschrittener Planung zu einem späteren Zeitpunkt im Dialogforum präsentiert.
- Ein Mitglied fragt, ob es Vorgaben zur Ausgestaltung des Rettungsplatzes gebe. Manuel Gotthalseder antwortet, der Platz müsse befestigt sein und es müsse eine Zuwegung vorhanden sein, darüber hinaus gebe es neben der Einhaltung der betroffenen Regelwerke keine übermäßigen Anforderungen für die Ausgestaltung des Rettungsplatzes.
- Karl Mair äußert sich überrascht, dass das künftige Wasserschutzgebiet im Bereich Stephanskirchen mit der Variante „Pink“ durchquert werde, obwohl es bei der Untersuchung der Maßgabe einer bergmännische Innquerung explizit als erheblicher Konfliktpunkt genannt worden sei. Manuel Gotthalseder antwortet, die Untersuchung der bergmännischen Innquerung sei auf der Basis der Erkenntnisse des TAV ausgeführt worden. Im Zuge der Vorplanung seien nun weitaus umfangreichere Untersuchungen angestellt worden. Dass hier ein geplantes Wasserschutzgebiet tangiert werde, sei Ergebnis einer fachlichen Abwägung, die einen Eingriff in das Wasserschutzgebiet als weniger einschneidend ansehe als den Eingriff in das Privateigentum von rund zehn Anlieger:innen.
- Simon Hausstetter erklärt, von Seiten der Kommune Rohrdorf werde für Lauterbach gerade ein Hochwasserschutzkonzept erarbeitet. Dieses werde voraussichtlich lange vor der Realisierung des Brenner-Nordzulaufs fertiggestellt. Das Mitglied fragt, ob die Bahn auf das Hochwasserschutzgebiet Rücksicht nehmen werde. Manuel Gotthalseder antwortet, die Bahn sei an dem engen Austausch mit den Gemeinden interessiert. Selbstverständlich sei in diesem Rahmen auch eine Abstimmung zu dem von der Gemeinde geplanten Hochwasserschutzgebiet möglich.

- Ein Mitglied fragt, ob es bei den beiden Tunnelbauweisen einen Unterschied gebe, wie mit dem Grundwasser umgegangen werde und ob das Grundwasser abgesenkt werden müsse. Michael Rehbock-Sander erklärt, dass es bei beiden Vortriebsarten einen Unterschied gebe. Der wesentliche Unterschied sei, dass bei dem maschinellen Vortrieb eine Druckwasserhaltung einfacher möglich sei.
- Johannes Thusbaß fragt, ob den Gemeinden die Ergebnisse der Bohrungen zur Verfügung gestellt würden. Manuel Gotthalseder antwortet, wenn Bohrungen auf Privatgrund durchgeführt würden, dürfe die Bahn die Ergebnisse nicht ohne Zustimmung der Grundstückseigentümer:innen herausgeben. Die grundsätzliche Auswertung des Bohrprogramms werde selbstverständlich bei deren Abschluss wieder im Dialogforum präsentiert.
- Die Bürgermeister bitten die Bahn darum, standardmäßig abzufragen, ob die Gemeinden die Ergebnisse der Bohrungen erhalten könnten. Manuel Gotthalseder antwortet, grundsätzlich könne man diese Abstimmung übernehmen, dort wo Bohrungen bereits abgeschlossen seien, werde diese Abstimmung jedoch nur noch erschwert möglich sein.
- Ein Mitglied fragt, ob Löschwasser auf der gesamten Länge des Tunnels mitgeführt werde. Michael Rehbock-Sander erläutert, es sei nicht ständig Wasser in den Leitungen. An den Tunnelportalen seien Löschwasserreservoirs vorgesehen, von dort würde im Bedarfsfall Wasser durch die Leitungen gepumpt.
- Ein Mitglied fragt, wie die Massen des Tunnelbaus abtransportiert würden. Michael Rehbock-Sander erläutert, das Thema des Abtransports von Massen werde im kommenden halben Jahr im Rahmen der Planung des Bauablaufs detailliert betrachtet werden. Manuel Gotthalseder ergänzt, die Bahn sei bestrebt, in enger Abstimmung mit den Kommunen in der Planung und später im Bau des Projekts die Auswirkungen auf die Region so gering wie möglich zu halten.
- Karl Mair fragt, warum es nicht möglich sei, die Zwangspunkte in den Planungsvorgaben, wie beispielsweise die Vorgabe einer Maximalgeschwindigkeit von 230 km/h, so auszulegen, dass ein schonenderer Umgang mit der Landschaft möglich sei. Manuel Gotthalseder antwortet, der Bund habe klare verkehrliche Ziele für das Projekt Brenner-Nordzulauf formuliert. Man habe heute für den Planungsabschnitt fünf Varianten vorgestellt, die sicher nicht gänzlich konfliktfrei seien, dennoch sehe die Bahn, ausgehend von diesen Varianten, sehr wohl die Chance, eine genehmigungsfähige Lösung zu entwickeln. Der klare Anspruch bei der Planung sei selbstverständlich die Auswirkungen so weit wie möglich zu minimieren.

---

#### 4. Parlamentarische Befassung

Manuel Gotthalseder 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 fragt, ob der Begriff der Kernforderungen definiert sei. Manuel Gotthalseder antwortet, die Formulierung der Kernforderungen sei die Aufgabe der Region, idealerweise würden die politischen Mandatsträger:innen entsprechende Beschlüsse fassen.
- Ein Mitglied fragt, mit welchem Vorlauf gerechnet werden müsse, um mit der Formulierung der Kernforderungen zu beginnen, sodass diese rechtzeitig zum Abschluss der Vorplanung gesammelt und verabschiedet werden könnten, ohne dass man nun Forderungen für Varianten aufstelle, die gegebenenfalls am Ende nicht weiterverfolgt würden. Manuel Gotthalseder erläutert, der Prozess der Erarbeitung der Kernforderung solle am besten parallel zum Voranschreiten der Vorplanung erfolgen. Die Bahn habe ein Koordinierungsangebot unterbreitet und man werde die gemeinsame Ausgestaltung dieses Prozesses nun mit den politischen Verantwortlichen diskutieren.
- Ein Mitglied äußert den Wunsch, eine ausführliche Information über die Kernforderungen und den Prozess der Parlamentarischen Befassung zu erhalten. Die Moderation verweist auf die anvisierten Strukturierungsgespräche mit den Landräten und den Bürgermeister:innen, die auch zur Klärung von Fragen dienen und noch in diesem Jahr angestoßen werden sollen.

Arne Spieker gibt einen Ausblick zum Dialog (Folie 50).

Manuel Gotthalseder dankt den Teilnehmenden für die den guten Austausch.

Erstellt durch: Anna Schwietering, ifok

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden zum Ende der Sitzung.

---

#### Anlagen

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



NETZE

# Brenner-Nordzulauf

## 3. Dialogforum

Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein

28.09.2022 | Samerberg



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

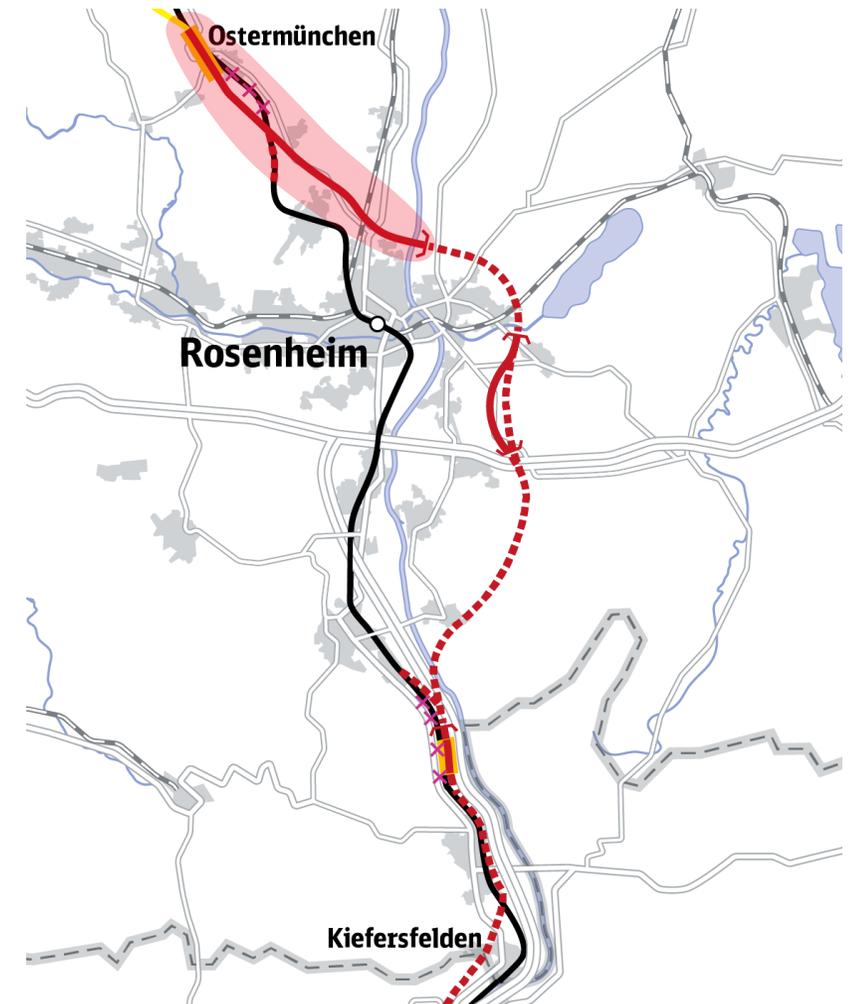
### Übersicht und Ausgangssituation

- 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)

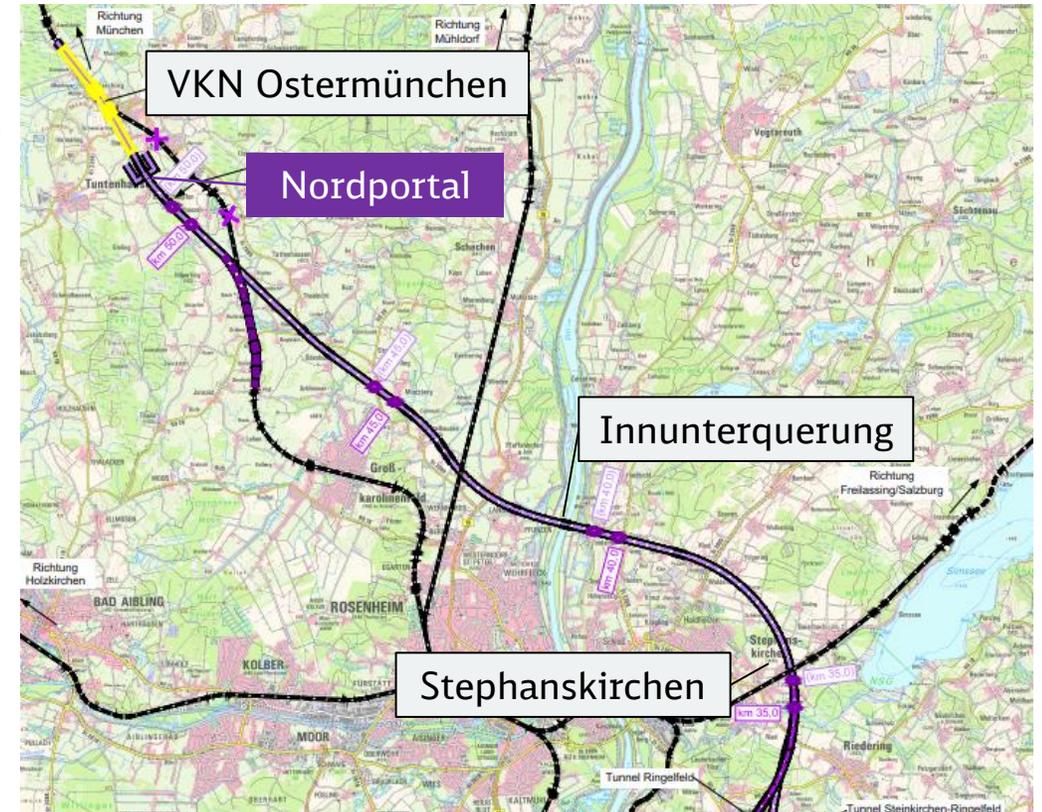


# Aktuelle Themen

## 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 Gesamtbauteit:
  - Bauteitverlängerung um etwa 2-3 Jahre (im Vergleich zu Violet 1/2)
  - Fertigstellung 2038 wäre nicht zu halten
- Risiken (Auswahl):
  - Baugrundrisiken
  - Statisch-konstruktive Risiken
  - Bauteitrisiken (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.**

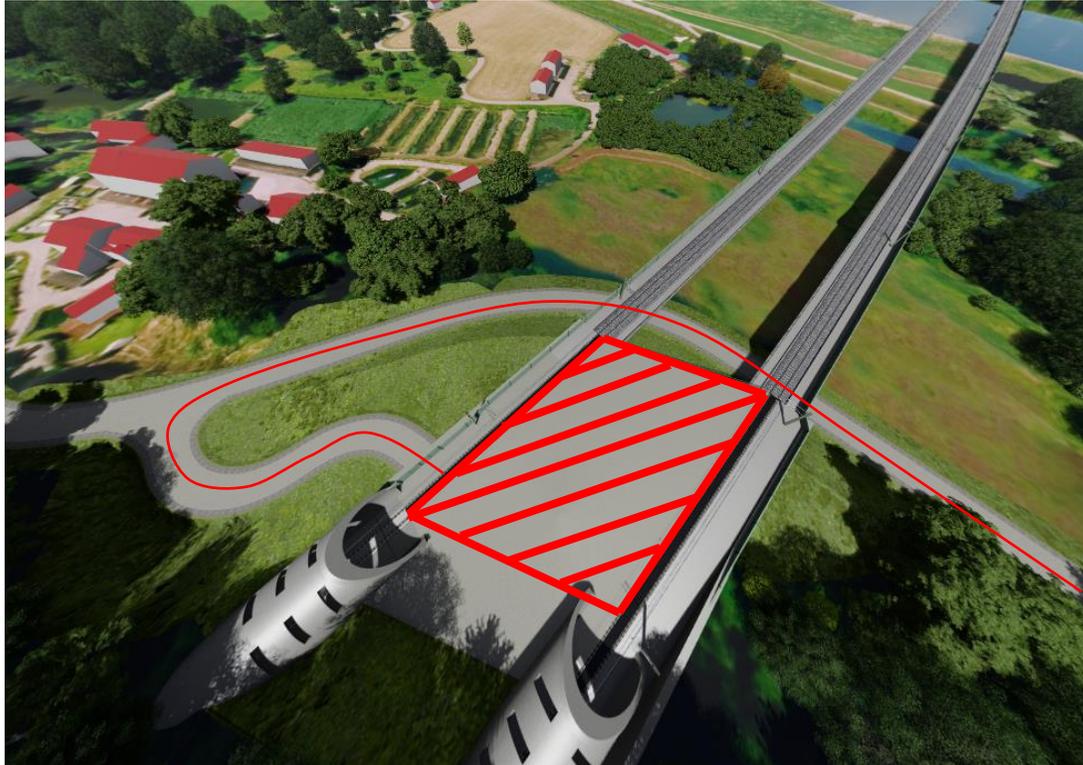
# Blick in die Planungswerkstatt



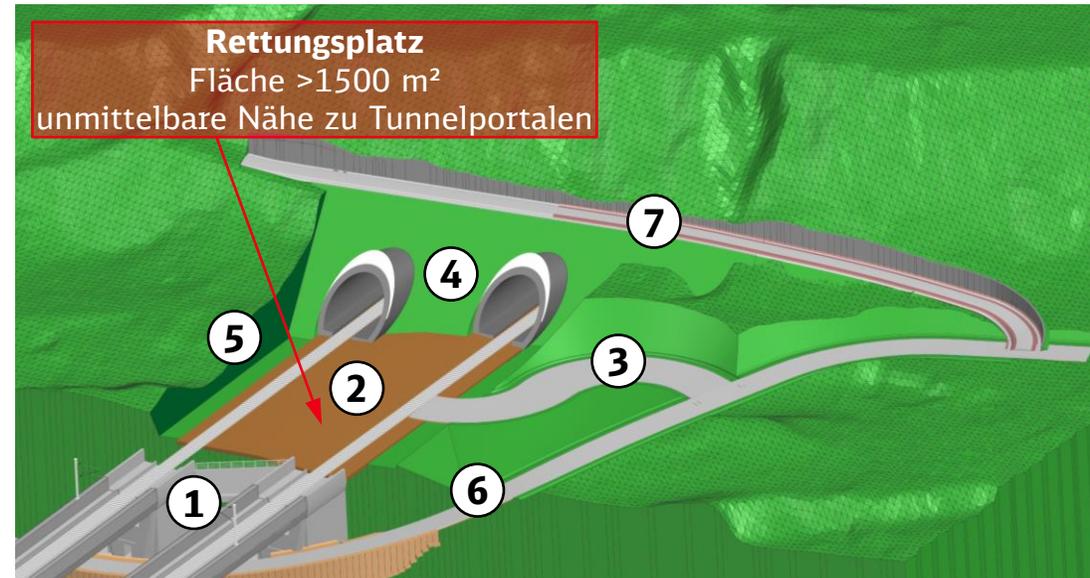
Bereich Innleiten

# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Innleitentunnel Nordportal – Rettungsplatz



Quelle: DB Netz AG – Video Trassenauswahlverfahren



Quelle: Eigene Darstellung

- ① Innbrücke
- ② Rettungsplatz
- ③ Rettungszufahrt (mögliche Ausbildung)
- ④ Tunnelportal
- ⑤ Stützmauer
- ⑥ Mühltalweg
- ⑦ Leonhardspfunzener Straße

# Blick in die Planungswerkstatt

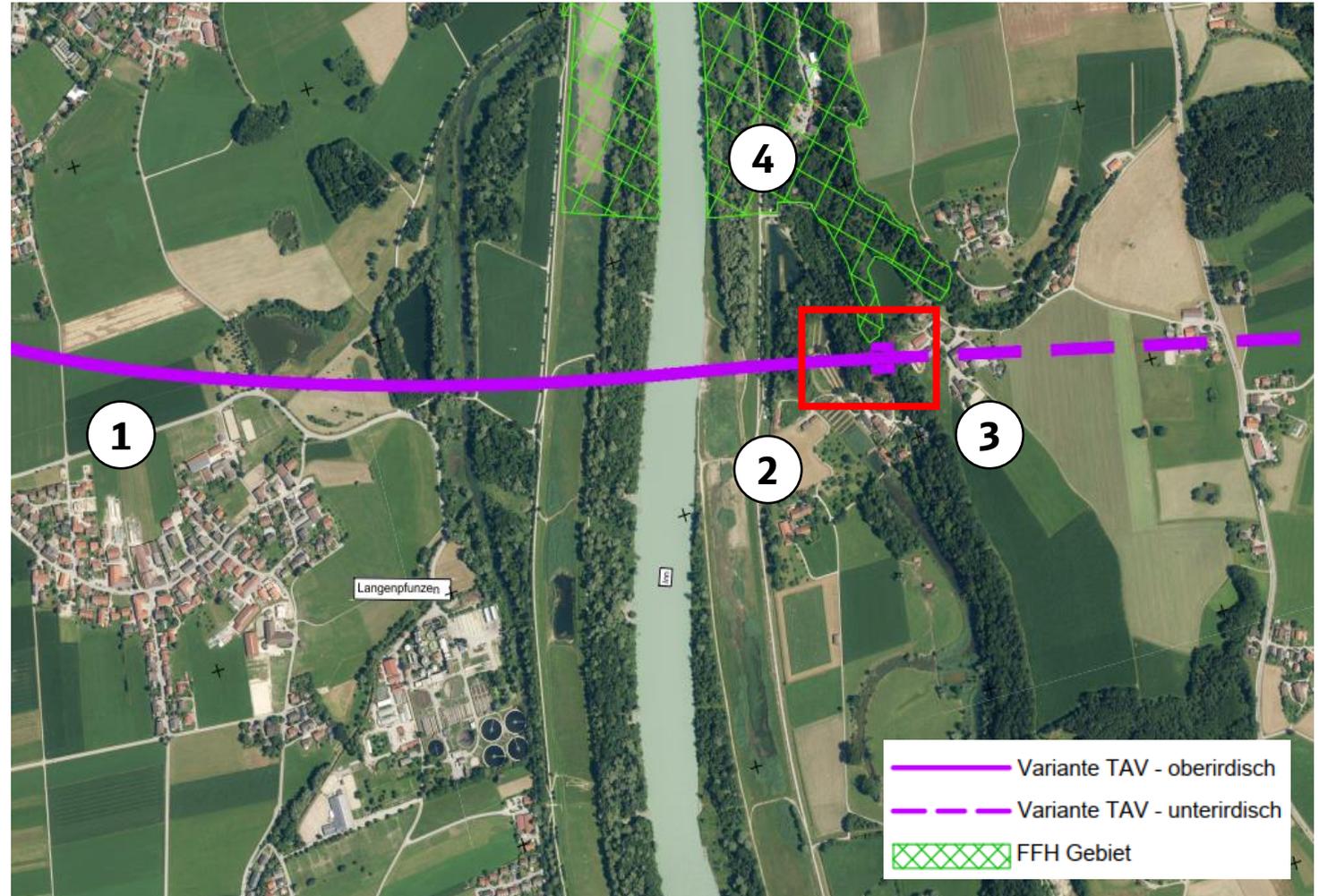
## Bereich Innquerung PA 2-3: Optimierung Trasse aufgrund FFH-Gebiet

### Konfliktbereiche:

- ① Langenpfunzen
- ② Fischteiche
- ③ Innleiten – Bebauung und Schloss
- ④ FFH-Gebiet  
(hier: Innauen und Leitenwälder)

### Überlegung am Beginn der Vorplanung

- Begrenzung nördlich durch FFH-Gebiet
- Betrachtung möglicher Trassierungsvarianten südlich Trasse Violett um Betroffenheiten im Bereich Innleiten möglichst zu reduzieren



# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Innquerung PA 2-3: Optimierung Trasse aufgrund FFH-Gebiet

### Fakten zum FFH-Gebiet:

- Das FFH-Gebiet „Innauen und Leitenwälder“ ist Teil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000
- Innerhalb des FFH-Gebietes kommt nördlich des geplanten Tunnelportals der prioritäre FFH-Lebensraumtyp Schlucht- und Hangmischwälder vor
- Bei diesem prioritäre Lebensraumtyp greifen besonders strenge Schutzvorschriften im Falle von Eingriffen

### Einfluss auf das FFH-Gebiet durch:

- Lage der Gleisachsen
- Ausbildung Tunnelportal
- Böschungsneigung
- Potentielle Stützbauwerke



# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Innquerung PA 2-3: Optimierung Trasse aufgrund FFH-Gebiet

### Fazit:

Die konkrete Ausarbeitung der Trasse Violett 1 aus dem TAV zeigt, dass ein Eingriff in das FFH-Gebiet in bestehender Lage nicht zu vermeiden ist.

Zur Minimierung der umweltrelevanten Tatbestände muss die Trasse daher weiter optimiert und geringfügig nach Südwesten verschoben werden.

- im Zuge der Optimierung in der Vorplanung wird:  
Gleis 1 um ca. 7 m nach Südwesten verschoben  
Gleis 2 um ca. 12 m nach Südwesten verschoben



# Blick in die Planungswerkstatt

---

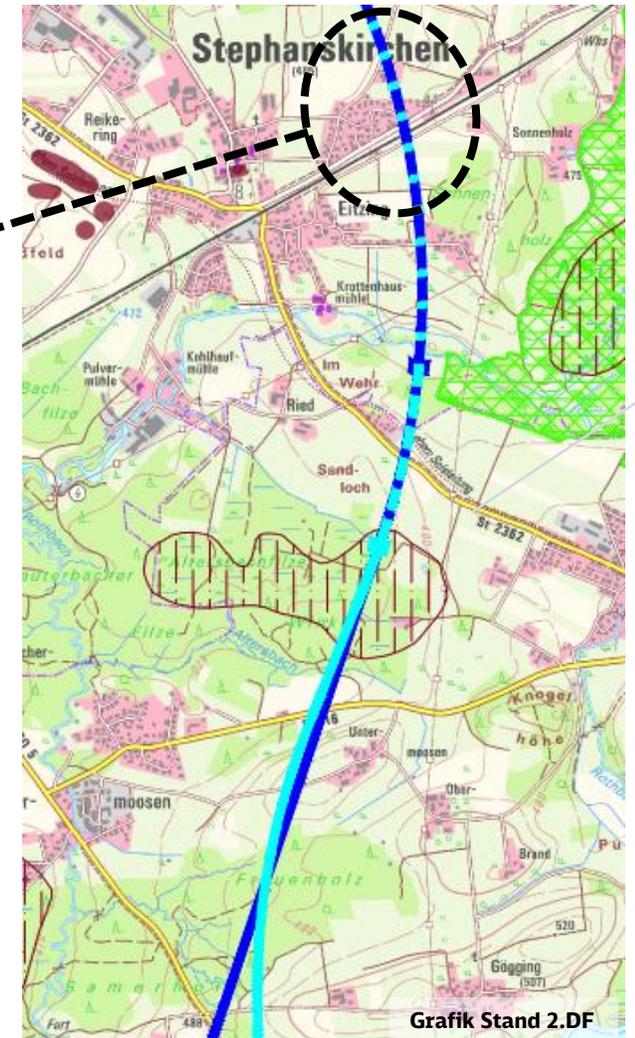
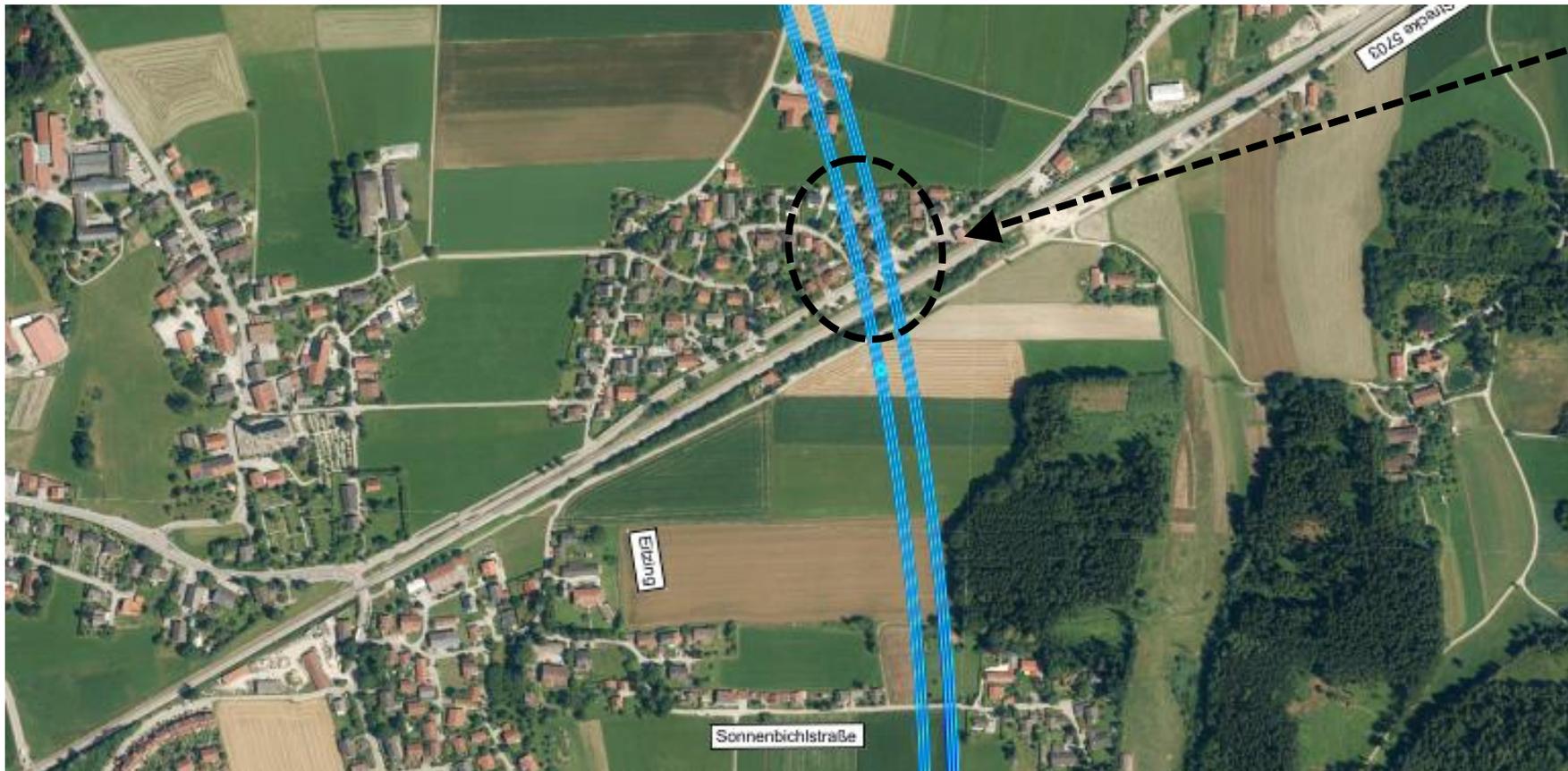
Bereich Scheiberloh

# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Scheiberloh: Betrachtung Unterquerung Siedlungsbereich

Die Unterfahrung Scheiberloh wurde seit dem 2. Dialogforum konkret untersucht für

- Alternative 1 mit Überquerung Sims
- Alternative 3 mit Unterfahrung Sims



# Blick in die Planungswerkstatt

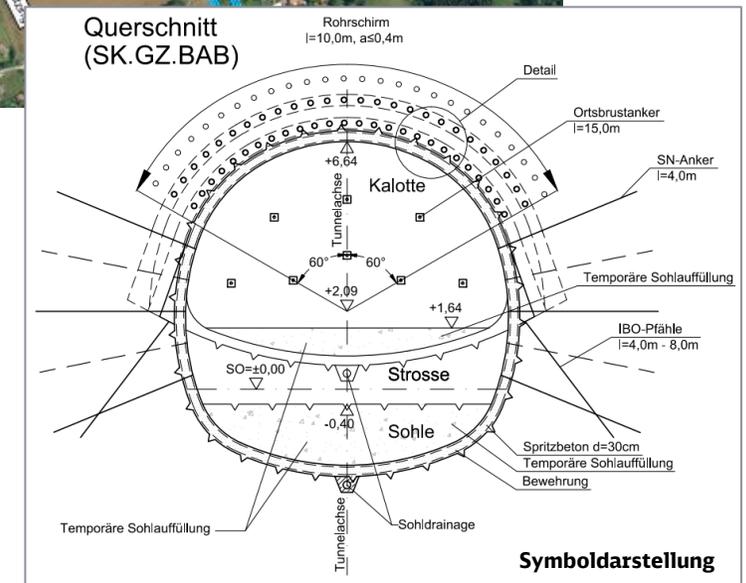
## Bereich Scheiberloh: Betrachtung Unterquerung Siedlungsbereich

### Detaillierte Untersuchungen für Vortriebsmethoden wurden durchgeführt

- Empirische Setzungsberechnungen des maschinellen Tunnelvortriebs
- Empirische Setzungsberechnungen der konventionellen Bauweise

### Detaillierte Untersuchungen für Zusatzmaßnahmen wurden durchgeführt

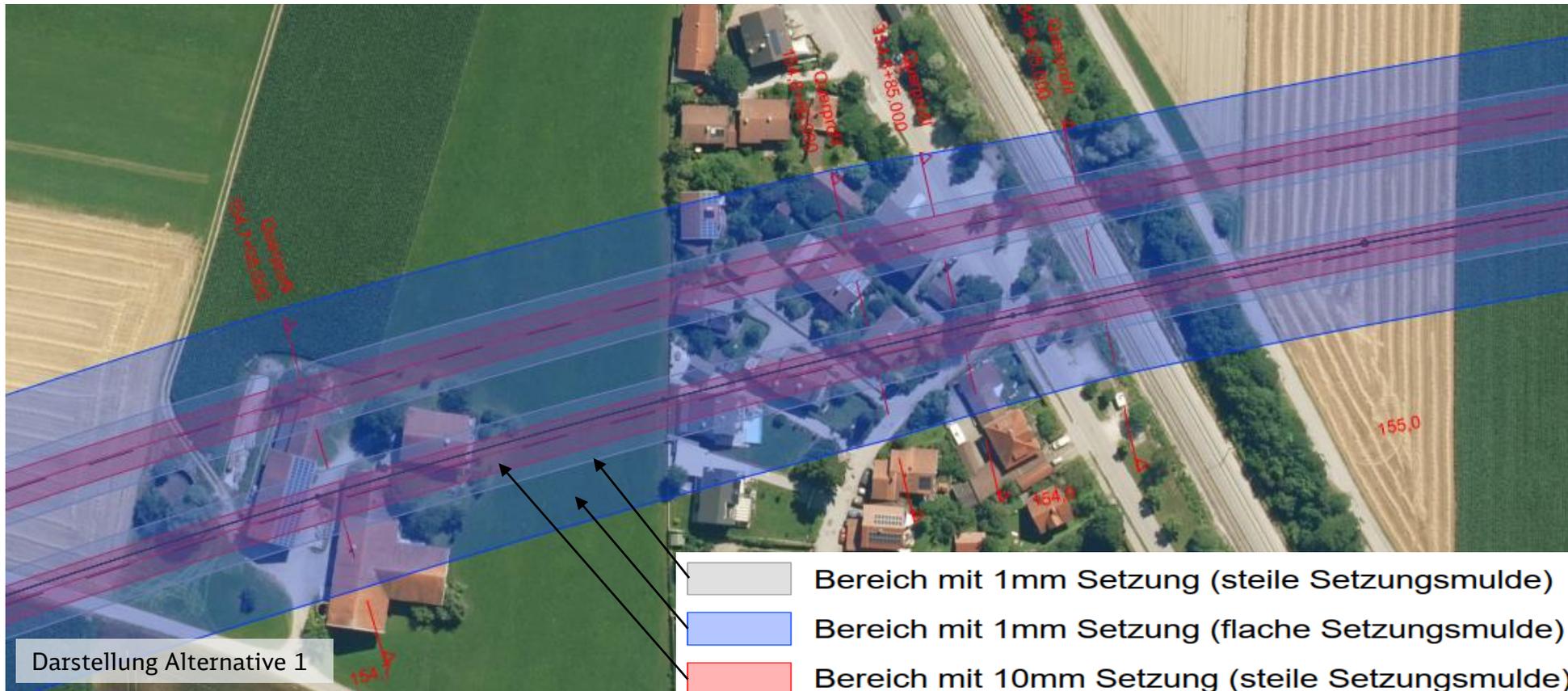
- Vereisung des anstehenden Baugrundes
- Einbau eines doppelten Rohrschirms
- Erstellung eines Rohrschirms im Düsenstrahlverfahren
- Durchführung von Hebungsinjektionen während des Vortriebs
- Ballastierung des anstehenden Baugrundes



# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Scheiberloh: Betrachtung Unterquerung Siedlungsbereich

- Bei Alternative 1 (mit Überquerung Sims) wären durch die Unterfahrung aufgrund der sehr geringen Überdeckung ca. 10 Gebäude + Nebengebäude mit Setzungen bis zu 10 mm betroffen.
- Bei Alternative 3 (mit Unterquerung Sims) wären ebenfalls ca. 10 Gebäude betroffen, die Setzungen wären aufgrund der tieferen Gradienten und daher größeren Überdeckung aber deutlich geringer als bei Alternative 1



### Vortriebsmethoden

Maschinelles Vortrieb

Konventioneller Vortrieb

### Zusatzmaßnahmen

Vereisung

Rohrschirm

DSV-Rohrschirm

Hebungsinjektionen

Behelfsbrücke für Bahn

Ballastierung

# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Scheiberloh: Betrachtung Unterquerung Siedlungsbereich

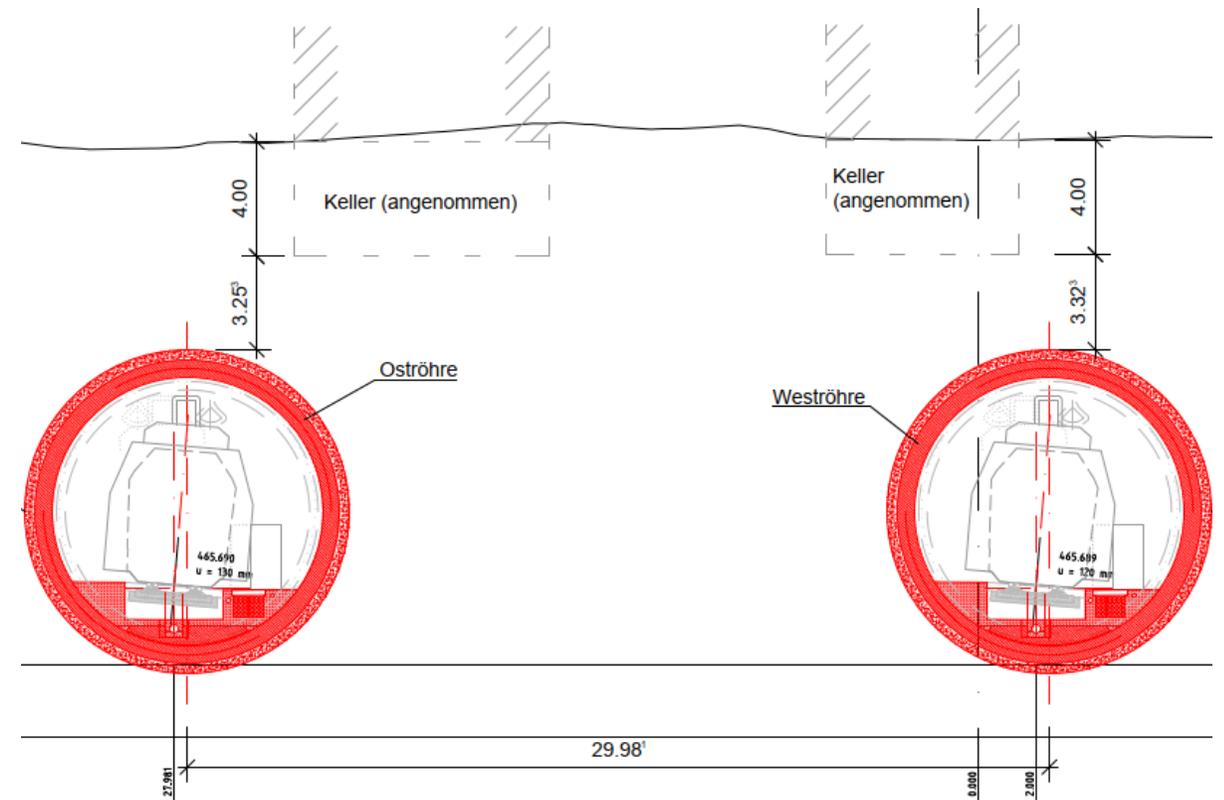
### Zwischenfazit:

Die Herstellung des Tunnels in bisheriger Lage ist für die **Alternative 1** mit hohen Risiken verbunden, da die bestehende Bebauung mit sehr geringer Überdeckung unterfahren wird.

- Die Untersuchung zusätzlicher Trassierungsvarianten für Alternative 1 ist anzustreben.

Die Herstellung des Tunnels in bisheriger Lage ist für die **Alternative 3** aufgrund der tieferen Lage von ca. 17 m technisch beherrschbar.

- Die Untersuchung zusätzlicher Trassierungsvarianten für Alternative 3 erfolgt im Zusammenhang mit der Alternative 1.

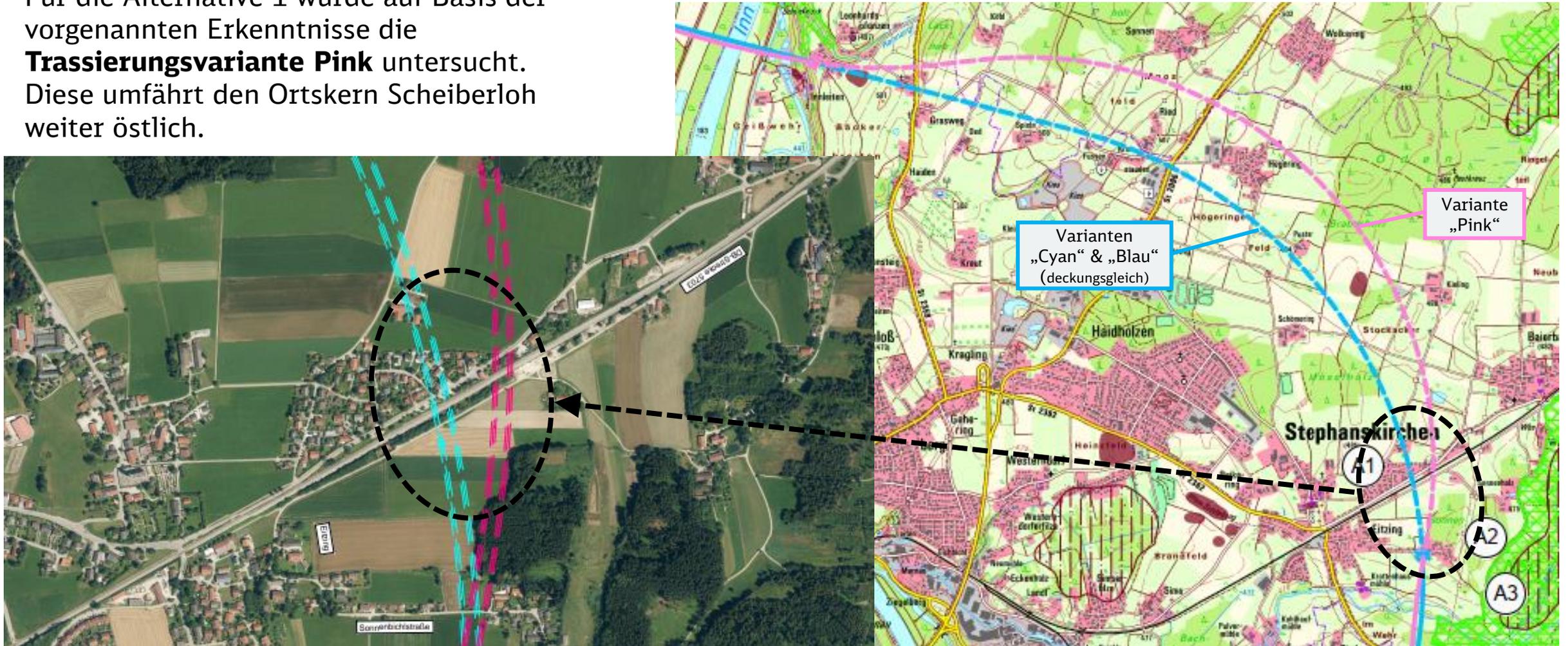


Darstellung Alternative 1

# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Scheiberloh: Entwicklung Variante Umfahrung Scheiberloh

Für die Alternative 1 wurde auf Basis der vorgenannten Erkenntnisse die **Trassierungsvariante Pink** untersucht. Diese umfährt den Ortskern Scheiberloh weiter östlich.



# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Scheiberloh: Zwischenfazit

### Zwischenfazit zu den aufgezeigten Varianten in Alternative 1 und der neuen Variante „Pink“

Die Unterfahrung Scheiberloh in der Alternative 1 weist für die Trassierungsvarianten „Blau“ und „Cyan“ deutliche Nachteile im Vergleich zur Umfahrung Scheiberloh – Variante „Pink“ (R1d) auf. Varianten „Blau“ (R1b) und „Cyan“ (R1c) werden daher in der Vorplanung im Bereich Innleiten bis Scheiberloh in der Alternative 1 nicht weiter untersucht.

- In der Vorplanung wird in Alternative 1 im Bereich Innleiten bis Scheiberloh die Variante „Pink“ weiter verfolgt.
- In der Vorplanung wird in Alternative 3 im Bereich Innleiten bis Scheiberloh die Variante „Pink“ ergänzend zu den bisher aufgezeigten Varianten betrachtet.

### Nächste Schritte in der Planung

Untersuchung Anschluss Variante „Pink“ Bereich Scheiberloh an die Trassierungsvarianten im Bereich Riedering-Rohrdorf.



# Blick in die Planungswerkstatt

---

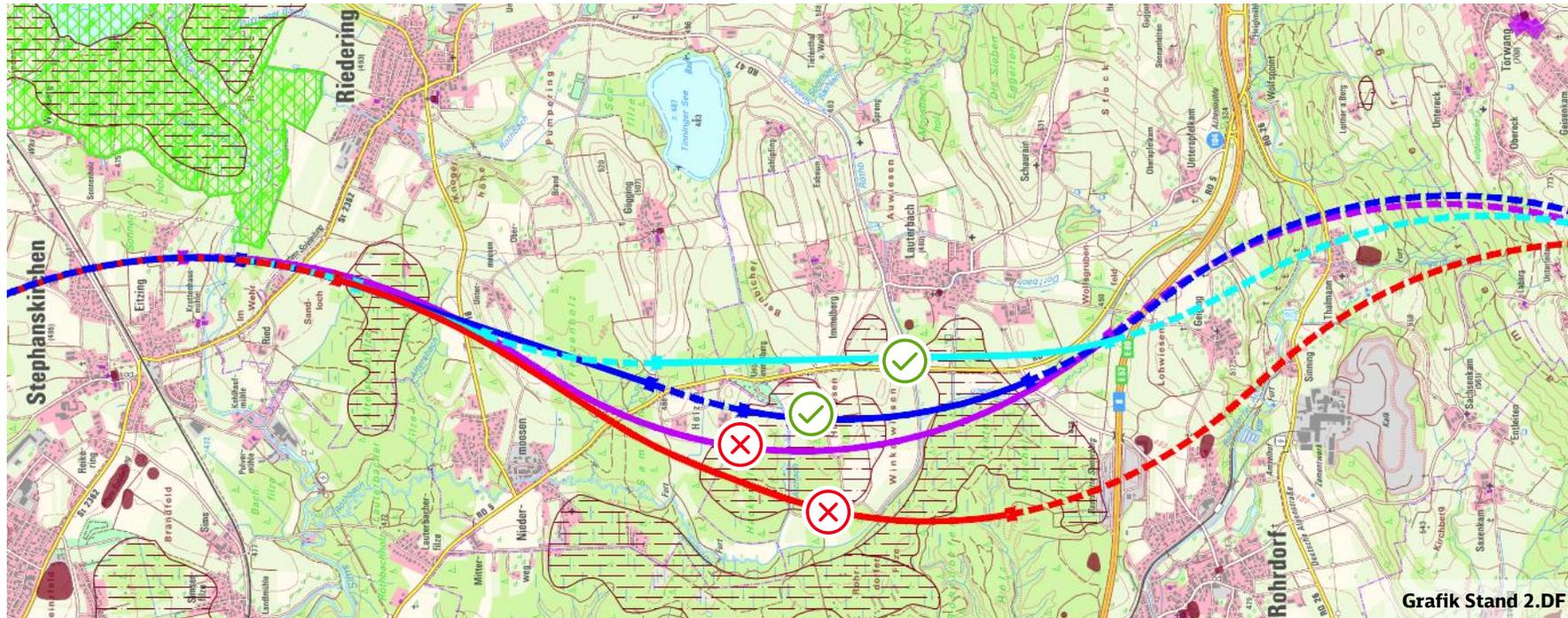
Bereich Riedering–Rohrdorf

# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Riedering–Rohrdorf: Alternative 1

### Rekapitulation aus dem 2. Dialogforum:

Varianten „Rot“ (R1a) und „Violett 1“ (aus TAV) werden in der Vorplanung nicht weiter untersucht

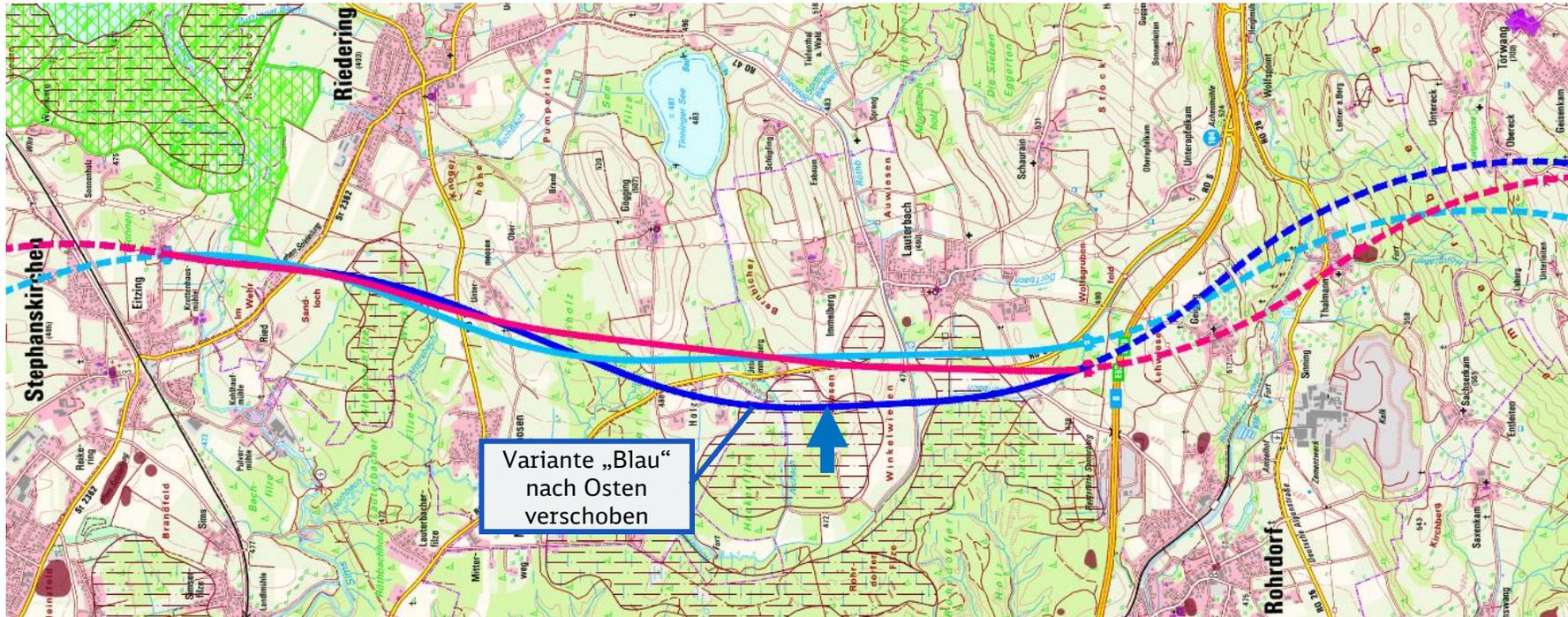


# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Riedering–Rohrdorf: Alternative 1

### Darstellung mit neuer Variante „Pink“:

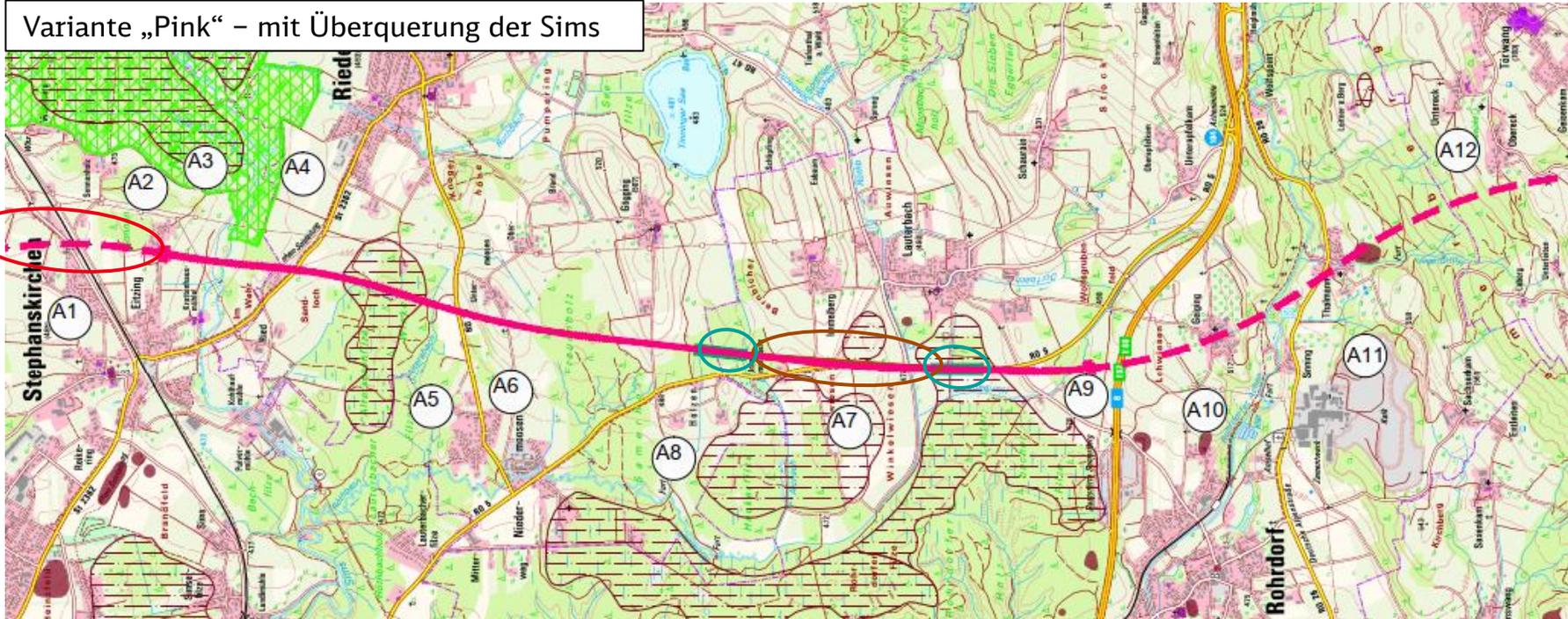
- Variante R1b „Blau“ wird angepasst und im oberirdischen Bereich nach Osten verschoben (→ „Blau-optimiert“)
- Variante R1c „Cyan“ bleibt unverändert
- Variante R1d „Pink“ wird neu trassiert



# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Riederung-Rohrdorf: Alternative 1 - Variante „Pink“

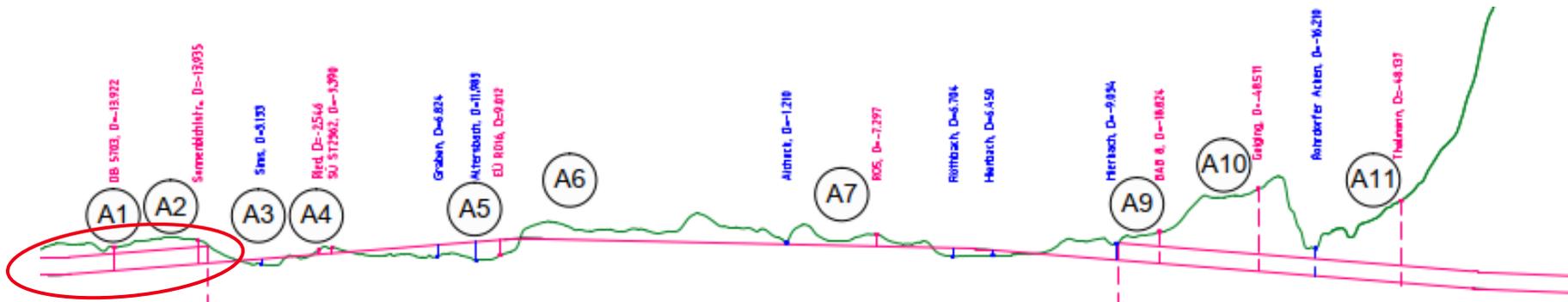
Variante „Pink“ – mit Überquerung der Sims



- Tunnel
- Alternative R1/3 Variante d
- Geländeoberkante
- Überholbahnhof
- Überleitstelle
- FFH Gebiet
- Naturschutzgebiet
- Moorboden

### Zwangspunkte:

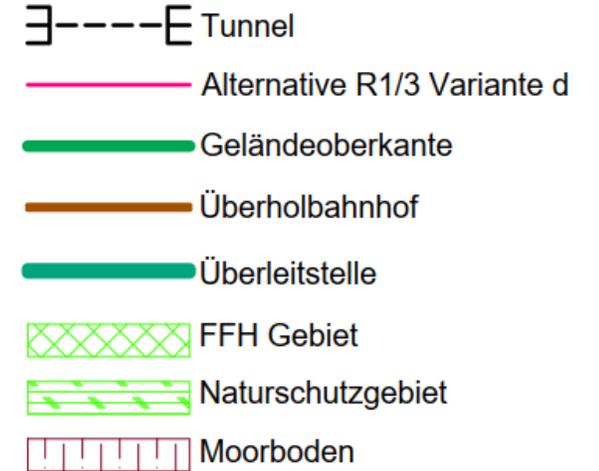
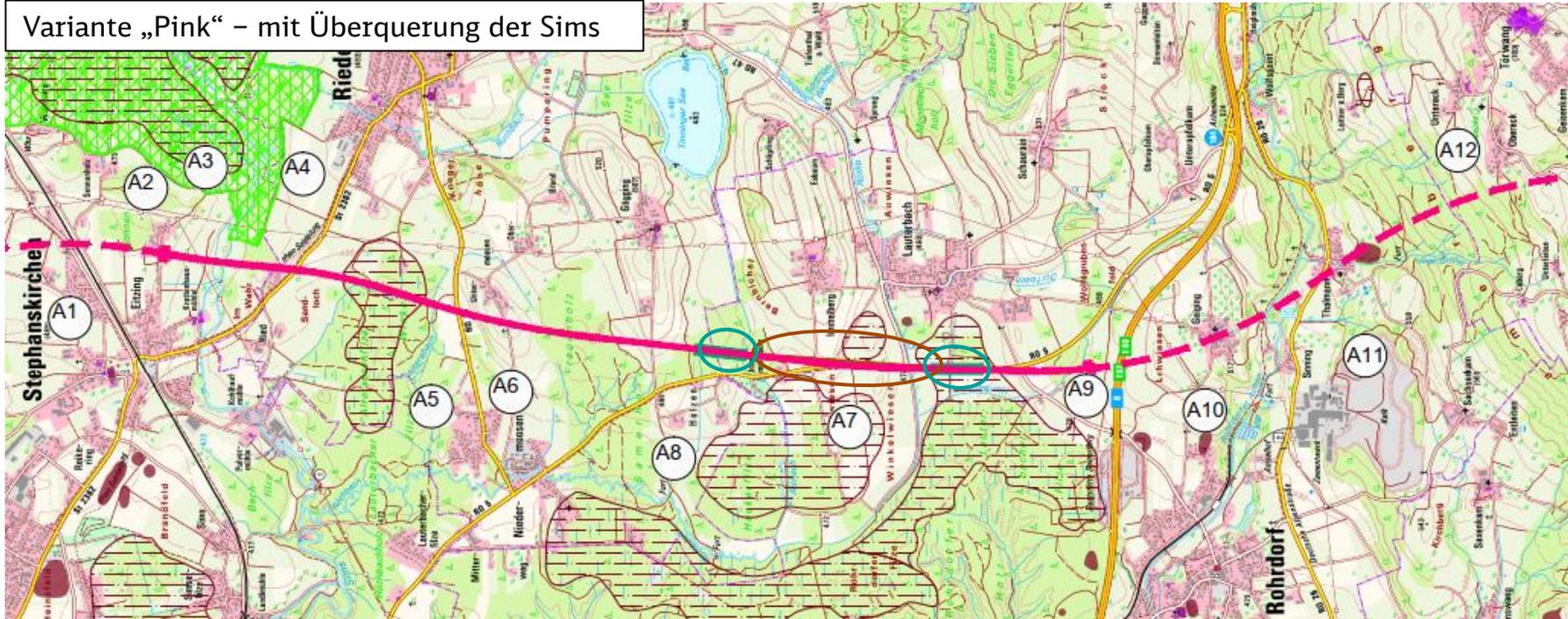
- A1 Eitzing-Simseestraße
- A2 Eitzing-Sonnenbichlstraße
- A3 Sims
- A4 Ried St2362
- A5 RO 16
- A6 Untermoson
- A7 RO 5
- A8 Holzen
- A9 Autobahn A8
- A10 Geiging
- A11 Thalmann
- A12 Obereck



# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Riederling–Rohrdorf: Alternative 1 - Variante „Pink“

Variante „Pink“ – mit Überquerung der Sims



### Zwangspunkte:

- |                              |                |
|------------------------------|----------------|
| A1 Eitzing-Simseestraße      | A8 Holzen      |
| A2 Eitzing-Sonnenbichlstraße | A9 Autobahn A8 |
| A3 Sims                      | A10 Geiging    |
| A4 Ried St2362               | A11 Thalmann   |
| A5 RO 16                     | A12 Obereck    |
| A6 Untermoosen               |                |
| A7 RO 5                      |                |

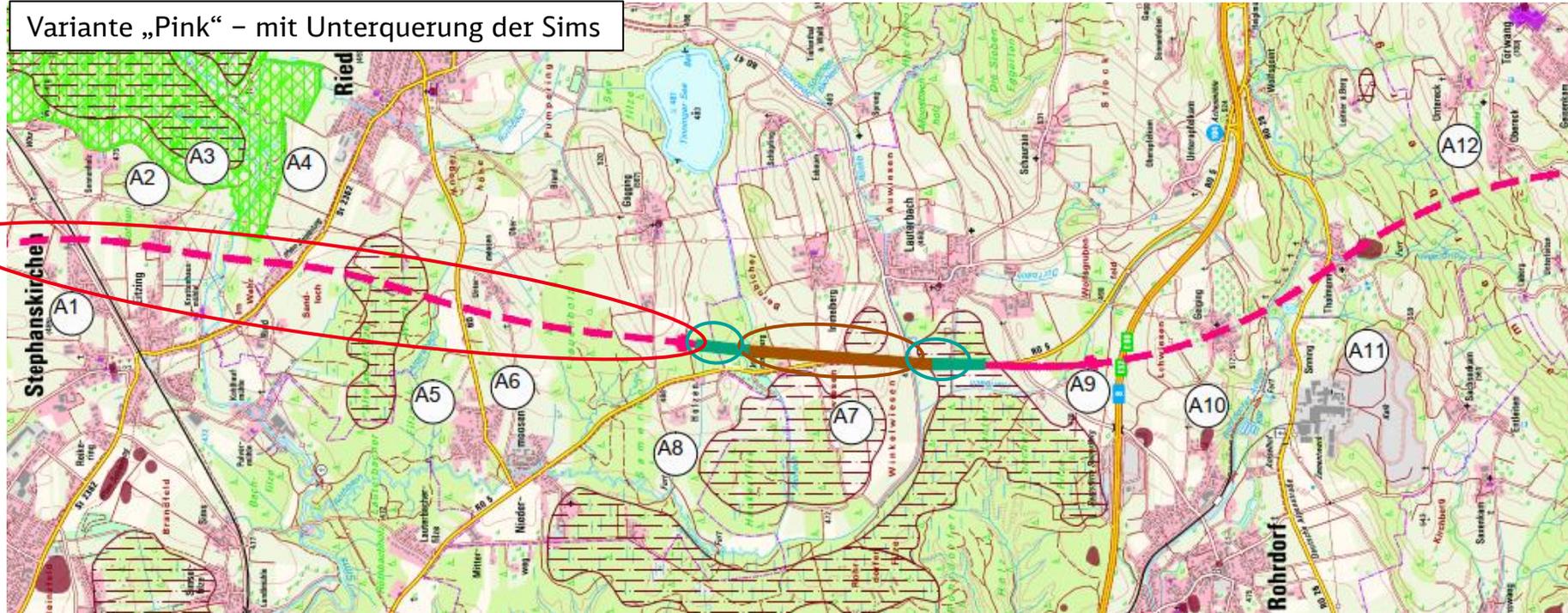
### Alternative 1 – Variante „Pink“

- Siedlungsbereiche Stephanskirchen werden umfahren
- bei der Umfahrung Scheiberloh werden Konflikte mit der Bebauung deutlich reduziert
- einzelne Konflikte mit Bebauung möglich
- Trasse verläuft überwiegend in Damm- und Einschnittsbereichen
- abschnittsweise Bündelung mit Kreisstraße RO5 möglich

# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Riederling-Rohrdorf: Alternative 3 - Variante „Pink“

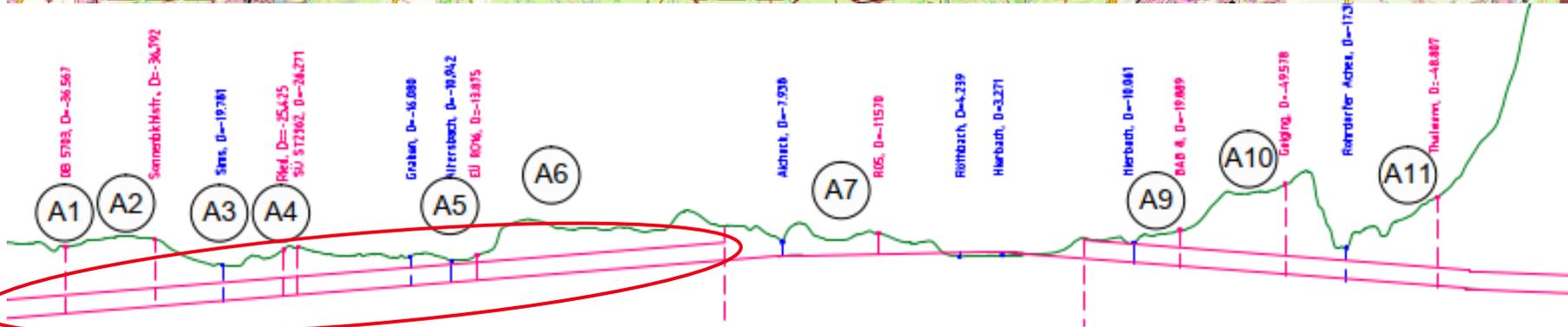
Variante „Pink“ – mit Unterquerung der Sims



- Tunnel
- Alternative R1/3 Variante d
- Geländeoberkante
- Überholbahnhof
- Überleitstelle
- FFH Gebiet
- Naturschutzgebiet
- Moorboden

Zwangspunkte:

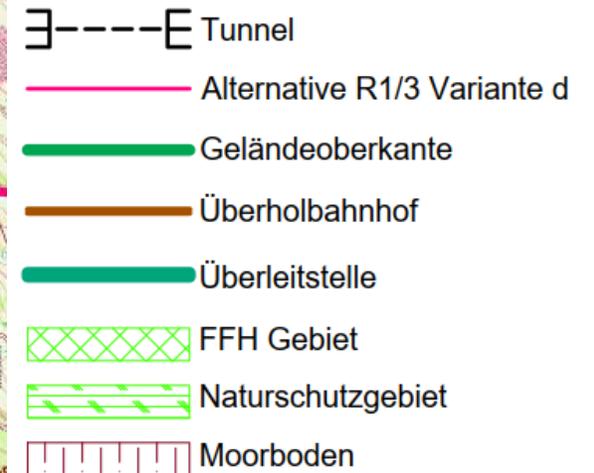
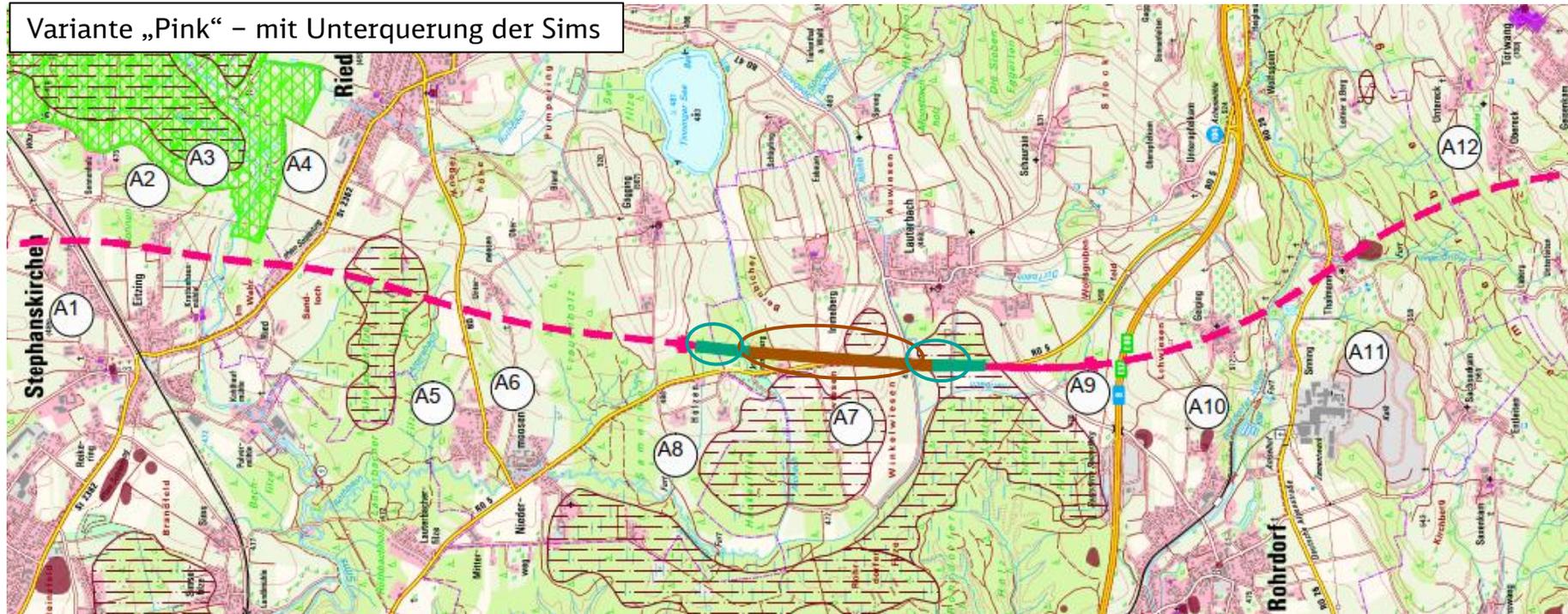
- A1 Eitzing-Simseestraße
- A2 Eitzing-Sonnenbichlstraße
- A3 Sims
- A4 Ried St2362
- A5 RO 16
- A6 Untermoosen
- A7 RO 5
- A8 Holzen
- A9 Autobahn A8
- A10 Geiging
- A11 Thalmann
- A12 Obereck



# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Riederling–Rohrdorf: Alternative 3 - Variante „Pink“

Variante „Pink“ – mit Unterquerung der Sims



### Zwangspunkte:

- |    |                           |     |             |
|----|---------------------------|-----|-------------|
| A1 | Eitzing-Simseestraße      | A8  | Holzen      |
| A2 | Eitzing-Sonnenbichlstraße | A9  | Autobahn A8 |
| A3 | Sims                      | A10 | Geiging     |
| A4 | Ried St2362               | A11 | Thalman     |
| A5 | RO 16                     | A12 | Obereck     |
| A6 | Untermoosen               |     |             |
| A7 | RO 5                      |     |             |

### Alternative 3 – Variante „Pink“

- Siedlungsbereiche Stephanskirchen werden umfahren
- bei der Umfahrung Scheiberloh werden Konflikte mit der Bebauung reduziert
- Trasse verläuft überwiegend im Tunnel bzw. Einschnitt
- abschnittsweise Bündelung mit Kreisstraße RO5 möglich

# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Riedering–Rohrdorf: Zwischenfazit Optimierung Alternativen 1 & 3

### Zwischenfazit zu Alternative 1

Varianten „Blau optimiert“ (R1b) und „Cyan“ (R1c) weisen in den Punkten Betroffenheit Dritter sowie Umwelt & Naturschutz nach wie vor Nachteile auf und sind im Vergleich mit der Variante „Pink“ (R1d) deutlich schlechter zu beurteilen.

- Varianten „Blau optimiert“ und „Cyan“ werden in der Vorplanung nicht weiter untersucht
- In der Vorplanung weiter verfolgt wird die Variante „Pink“

### Zwischenfazit zu Alternative 3

Variante „Blau optimiert“ (R3b) weist in den Punkten Betroffenheit Dritter sowie Umwelt & Naturschutz und Baugrund nach wie vor Nachteile auf und ist im Vergleich mit den Varianten „Cyan“ (R3c) und „Pink“ (R3d) deutlich schlechter zu beurteilen

- Variante „Blau optimiert“ wird in der Vorplanung nicht weiter untersucht
- In der Vorplanung weiter verfolgt werden die Varianten „Cyan“ und „Pink“

# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Riedering–Rohrdorf: Alternative 2 (durchgehender Tunnel)

- Alternative 2 Variante a vormals „Violett“ erhält eine neue Farbbezeichnung
- Derzeit läuft insbesondere die weitere Planung und der Vergleich der Bauwerke des Evakuierungs- und Rettungsplatzes bei den beiden Varianten (Untertagebau bzw. offene Bauweise)

- Tunnel
- Alternative R2 Variante a
- Alternative R2 Variante b
- FFH Gebiet
- Naturschutzgebiet
- Moorboden



# Blick in die Planungswerkstatt

## Bereich Riedering–Rohrdorf: Fazit zu den Varianten

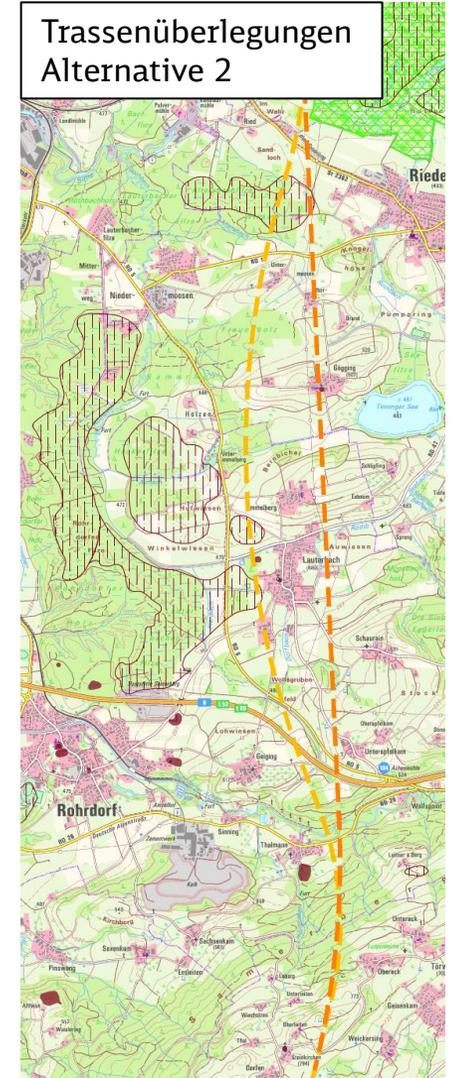
Trassenüberlegungen  
Alternativen 1



Trassenüberlegungen  
Alternativen 3



Trassenüberlegungen  
Alternative 2



### In der Vorplanung weiter ausgearbeitet werden:

- Alternative 1 mit Überquerung Sims in der Variante „Pink“
- Alternative 2 mit durchgehendem Tunnel in den Varianten „Gelb“ und „Orange“
- Alternative 3 mit Unterquerung Sims in den Varianten „Pink“ und „Cyan“

# Blick in die Planungswerkstatt

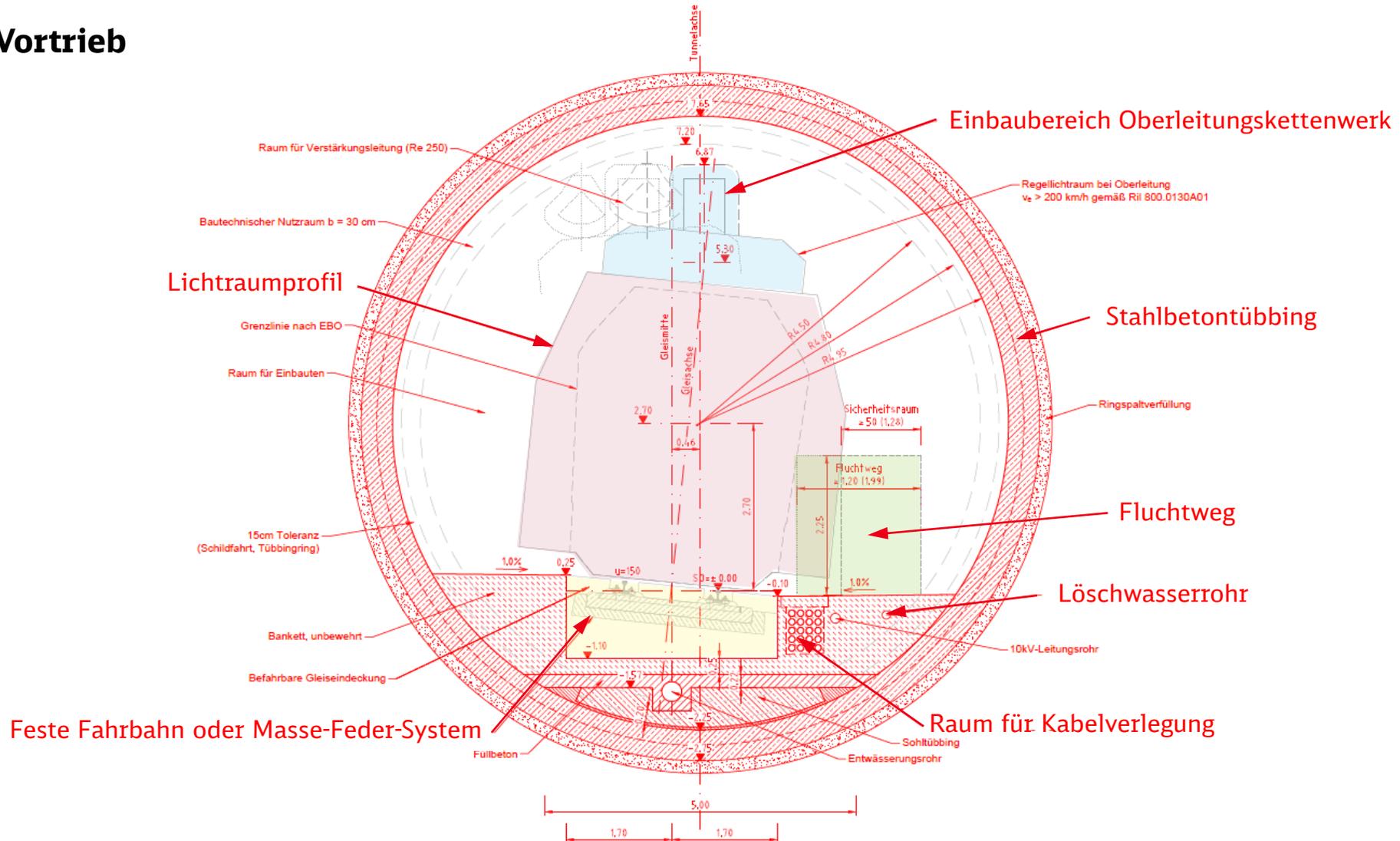
---

Tunnelbauwerke: Regelquerschnitte

# Blick in die Planungswerkstatt

## Tunnelbauwerke Regelquerschnitt

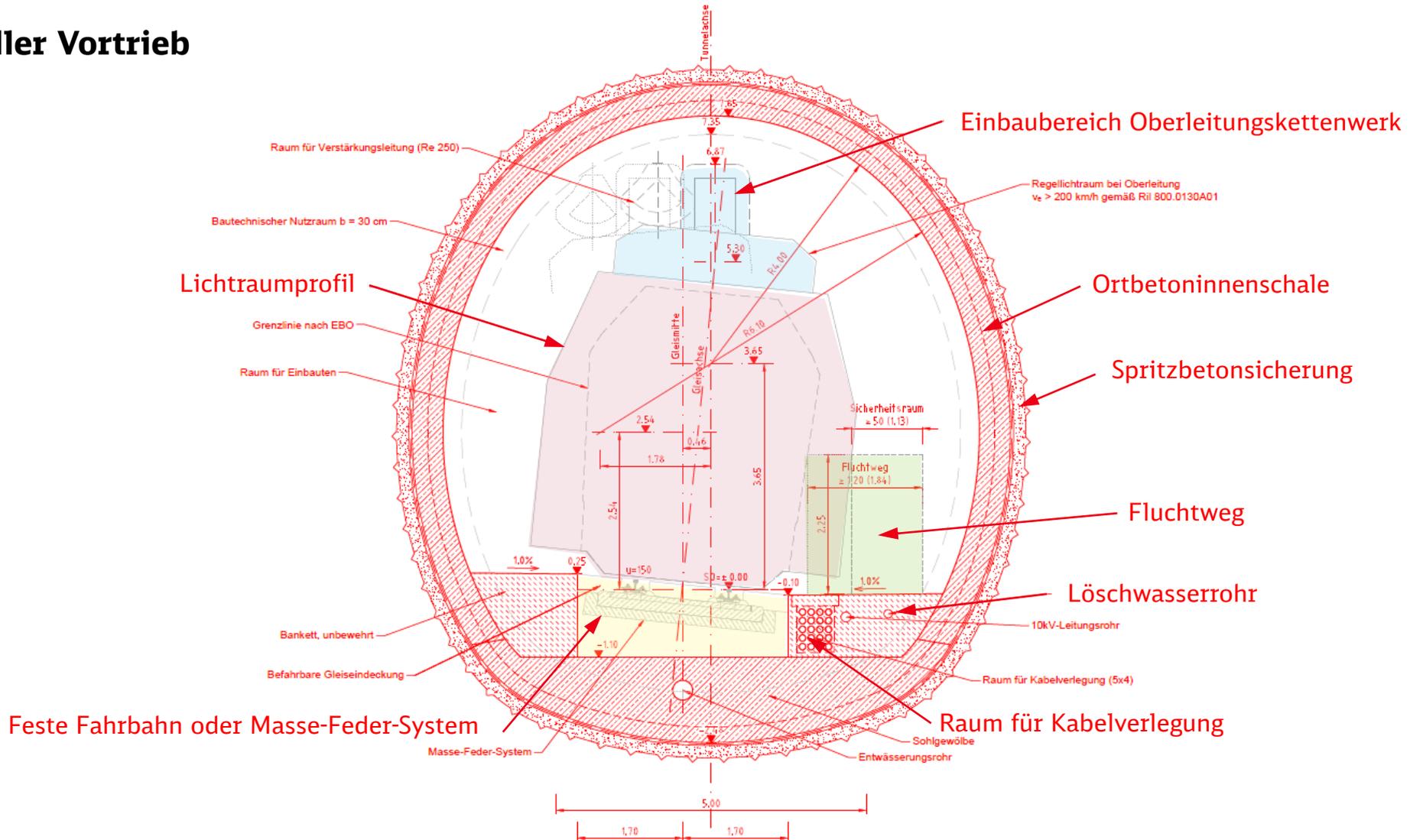
### Maschinelles Vortrieb



# Blick in die Planungswerkstatt

## Tunnelbauwerke Regelquerschnitt

### Konventioneller Vortrieb



# Blick in die Planungswerkstatt

---

Ausblick in der Planung

## Wesentliche Planungsthemen im kommenden Halbjahr

### 1. Verkehrsanlagen & Ingenieurbau

- Detaillierte Untersuchung von Querungen der Gewässer und Straßen
- Ausbildung einzelner Objekte (Tunnel, Brücke, Wanne, Damm, Einschnitt etc.)
- Abstimmung mit Straßenbaulastträgern

### 2. Tunnelbau

- Planung der Tunnelvortriebe  
(offene Bauweise, konventioneller Vortrieb, maschineller Vortrieb)
- Planung der Portale, Rettungsplätze und Zufahrten

### 3. Bauablauf

- Planung der Baustraßen und BE-Flächen sowie der Logistik

### 4. Betrachtung der Auswirkung der aufgezeigten Alternativen und Varianten auf

- Umwelt- und Naturschutz
- Geologie und Hydrogeologie
- Schall und Erschütterungen



# Parlamentarische Befassung

---

# 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

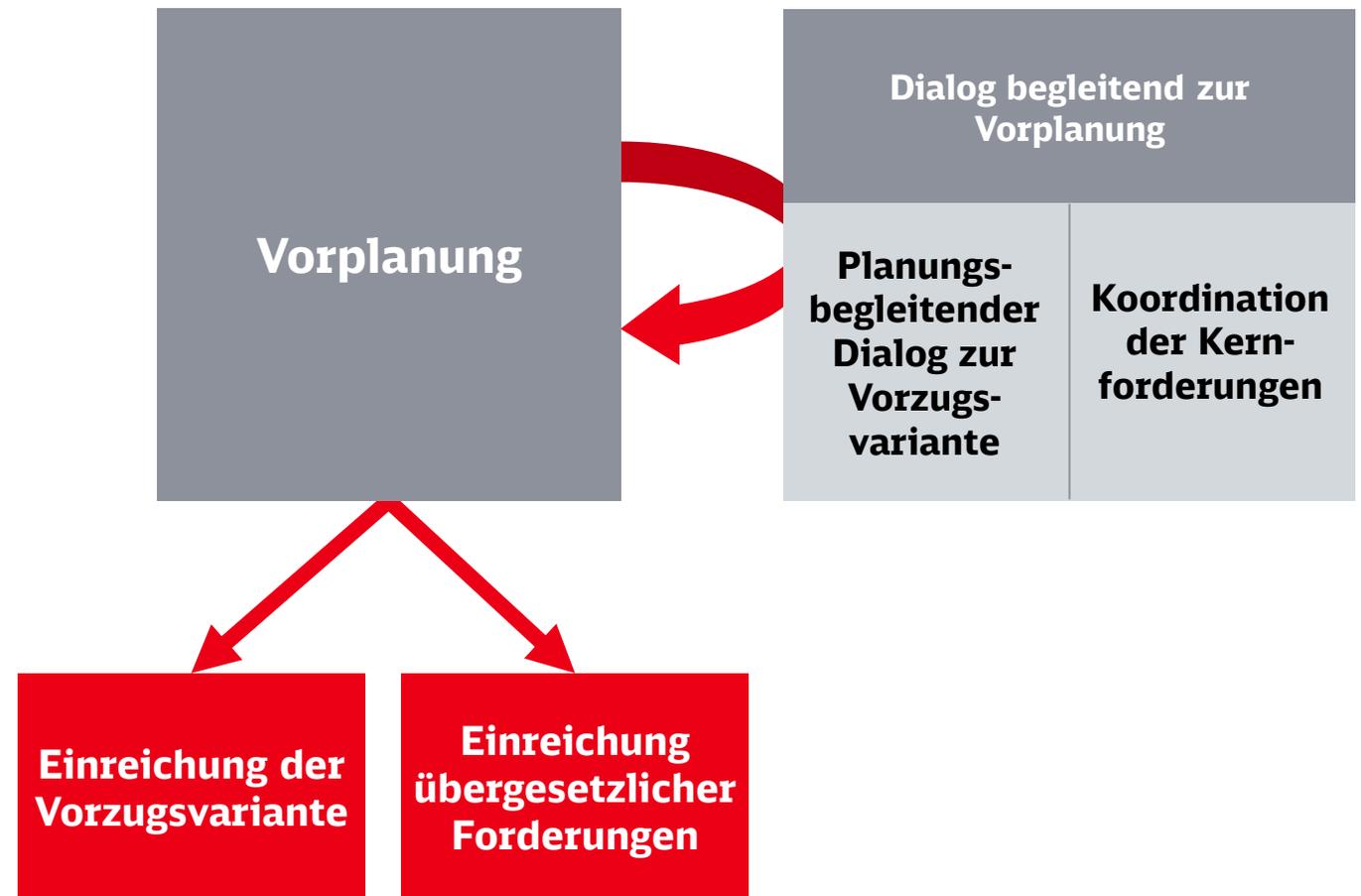


**Entwurfs- und  
Genehmigungs-  
planung auf Basis  
der Bundestags-  
entscheidung**

# 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.



# Ausblick

## Weitere Termine

- 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**