

**Ministerielle Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien betreffend den Zulauf zum Brenner-
basistunnel**
– Protokoll zur Sitzung in München am 09.10.2012

Ort und Datum der Sitzung:

D-80634 München, Dienstgebäude der DB Netz AG, Regionalbereich Süd, Richelstraße 3,
09. Oktober, 11:30 Uhr bis 14:30 Uhr.

Teilnehmer: siehe Anlage

1. Begrüßung

Herr [REDACTED] begrüßt die Sit-
zungsteilnehmer [REDACTED] erwidert die Begrüßung und
bedankt sich für die Einladung.

Die bisher nicht an der Arbeitsgruppe beteiligten Personen – [REDACTED]
[REDACTED] – werden vorgestellt. Der Vertreter des Amtes der Tiroler
Landesregierung, [REDACTED] konnte aufgrund einer Terminkollision nicht an dieser Ar-
beitsgruppensitzung teilnehmen, wird aber über die Ergebnisse informiert. [REDACTED] von
der DB Netz AG war ebenfalls durch einen anderweitigen Termin verhindert.

2. Grundsätzliches zu „Vorplanungsauftrag Brennerzulauf“

Der Vertreter der DB Netz AG, [REDACTED] führt anhand einer Präsentation in die Thematik
ein [REDACTED] Die wichtigsten Botschaften sind:

Die Planungen in D erfolgen auf der Grundlage der Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung
2010 mit den Prognosezahlen 2025. [REDACTED] führt im Nachgang der Präsentation aus, dass
der der Bedarfsplanüberprüfung zu Grunde gelegte Planfall jedoch keine Vorfestlegung darstellt.
Änderungen gegenüber der Bedarfsplanüberprüfung sind ausführlich zu begründen.

Die Strecke soll als Ausbau-/Neubaustrecke für Mischverkehre mit Streckenstandard bis 230 km/h (M-230) realisiert werden. Das bedeutet, dass die Höchstgeschwindigkeit für Schienenpersonenverkehr von 230 km/h vorzusehen ist, für den Schienengüterverkehr von 120 km/h.

D baut seine Streckenabschnitte des vorrangigen Vorhabens Nr. 1 des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) umfassend aus. Die TSI-HGV ist anzuwenden.

3. Streckenparameter

Die für die deutschen Streckenabschnitte von der DB AG zu Grunde zu legenden Parameter werden dargestellt und sind der beigefügten Anlage zu entnehmen (z. B. Leit- und Sicherungstechnik (LST)-Ausrüstung ETCS- Level 2, Gleisabstände, Achslast, Abstände Überleitverbindungen). Sofern hier eine höhere Achslast als 22,5 Tonnen vorzusehen wäre, müsste die Notwendigkeit auch hinsichtlich der Notwendigkeit z. B. den Ausbau der weiteren BBT-Zulaufstrecken in A und IT dargestellt werden. Die LST-Einbindung soll in die Betriebszentrale München erfolgen.

Für die österreichischen Streckenabschnitte führt [REDACTED] aus, dass bei Abgleich der Parameter Kompatibilität besteht und nur einzelne Elemente abweichen (so beträgt z. B. der Gleisabstand in A 4,70m, in D 4,50m. Die maximale Neigung der Nordrampe zum BBT beträgt 7,8‰). Der Streckenabschnitt Kundl/Radfeld - Baumkirchen (Gesamtlänge zirka 40 km) wurde auf einer Länge von ca. 18 km mit einer zweigleisigen, einröhrigen Tunnellösung realisiert. [REDACTED]

[REDACTED] ergänzt, dass seitens der Landesregierung Tirol die politische Vorgabe war, keinen „oberirdischen“ Abschnitt zu bauen. Unter Berücksichtigung der Lärmvorsorge ergab sich damit die Tunnellösungsvariante.

Die Immissionsgrenzwerte bei Lärmvorsorgemaßnahmen weichen zwischen D und A ab; z. B. bei Wohngebieten, nachts liegt der Wert in A bei 60 dB (A) (inklusive 5 dB Schienenbonus); in D bei 54 dB (A) (auch inklusive Schienenbonus).

[REDACTED] weist zusätzlich darauf hin, dass bei der Planung von Maßnahmen der Lärmvorsorge - sofern nicht Planfeststellungsbeschlüsse vor 2017 erlassen werden - zu berücksichtigen sein wird, dass bei der Beantragung der Planfeststellung in D vsl. kein Schienenbonus mehr berücksichtigt werden kann.

Untersuchungsvarianten im Rahmen der Voruntersuchungen würden eine Trassenführung ohne Halt in Rosenheim gemäß Bedarfsplanüberprüfung oder mit Trassendurchführung durch Rosenheim darstellen. Sofern eine Trassenführung durch Rosenheim erfolgen sollte, wären dann auch

im Bahnhof Rosenheim mögliche Trassierungen bis zu 230 km/h für die Durchfahrt im Bahnhof zu betrachten.

Für eventuell notwendige Tunnelbauten ist die entsprechende TSI anzuwenden, es werden vsl. eingleisige Tunnelröhren vorzusehen sein, um ein Begegnungsverbot zu vermeiden. In A sollen im Bereich des Gemeinsamen Planungsraums eventuell zweigleisige Tunnel ohne betriebliches Begegnungsverbot realisiert werden.

Als Fazit ist festzuhalten, dass die Planungsgrundlagen in D und A grundsätzlich kompatibel sind, sich jedoch bei einzelnen Anforderungen Abweichungen ergeben. Insbesondere bei Tunnellösungen (einröhrig, zweiröhrig) und bei Lärmvorsorgemaßnahmen mit unterschiedlichen Lärmschutzwerten sind Unterschiede zu berücksichtigen.

4. Abgrenzung Gemeinsamer Planungsraum

██████████ stellt den Gemeinsamen Planungsraum anhand der Präsentation dar und weist darauf hin, dass die Verfahrensgestaltung zu klären sein wird. ██████████ schlägt vor, den Gemeinsamen Planungsraum von Rosenheim oder Brannenburg bis Grenze D/A bzw. Kufstein zu definieren. ██████████ fragt bezüglich der Trassenfindung nach, ob für die Trassenfindung eine grundsätzliche Aussage ausreicht, oder ob das Niveau einer Vorentwurfsplanung vorliegen müsste. ██████████ erläutert für A, dass die Trassenfindung im Trassenauswahlverfahren erfolgt. Einig waren sich ██████████ dass die Planungen des Zulaufs des SGV vom sog. Ostkorridor entweder über den Knoten München oder aber über den Laufweg Landshut-Mühldorf-Rosenheim Auswirkungen auf die Planungen des Streckenabschnitts München – Rosenheim haben werden und einer Klärung bedürfen.

Weiterhin war Konsens, dass die Ausgestaltung der Trassierung mit oder ohne Einbindung des Bahnhofs Rosenheim geklärt werden muss. Auch ist eine Trassierung östlich des Inns noch nicht auszuschließen. Für die Vorlage von Trassenvarianten veranschlagt ██████████ einen Zeitraum von ca. zwei Jahren.

Bezüglich eines durchzuführenden Raumordnungsverfahrens weist ██████████ darauf hin, dass aus Sicht des Freistaats die Variantenauseinandersetzung die Voraussetzung für ein eventuelles Raumordnungsverfahren darstellt. Auch müssen die Belange der Regionalplanung beachtet werden. Ein hierfür zuständiger Vertreter des StMWIVT wird zukünftig teilnehmen.

Nach Diskussion hielt ██████████ als Fazit nochmals fest, dass der grenzüberschreitende Abschnitt im Sinne der Definition der EU (TEN-Förderung) den Bereich München bis

Kundl/Radfeld umfasst. Für den Gemeinsamen Planungsraum hingegen soll ein noch zu definierender Punkt zwischen Rosenheim und Brannenburg die nördliche Begrenzung sein; der südliche Punkt dürfte bei Schafteu (zwischen Kufstein und Wörgl) liegen. DB AG und ÖBB werden gebeten, hierzu bei der nächsten Sitzung einen Vorschlag zu unterbreiten.

schlägt eine hälftige Kostenteilung für den abschließend definierten gemeinsamen Planungsraum vor. Diese würden die Kosten der Grundlagenermittlung bis zum Abschluss der Entwurfsplanung (in D Abschluss der der Leistungsphase 4 HOAI; in A bis zum Abschluss der Realisierungsplanung) umfassen. stimmt zu, dass die Festlegung definiert werden muss.

Es wurde folgende Vorgehensweise beschlossen: DB AG und ÖBB erarbeiten einen Entwurf und schlagen diesen den Bundesministerien in der kommenden Arbeitsgruppensitzung vor.

5. Erste Vorstellungen zu einem Öffentlichkeitskonzept

weist auf die Erwartung der Verkehrsminister von Bund und dem Freistaat hin, die Öffentlichkeit innerhalb der nächsten drei Monate zu informieren. berichtet, dass er mit den betroffenen Bürgermeistern und Landräten der Region ein gutes Verhältnis pflegt und sich diese Gruppe als Multiplikatoren vorstellen könnte, die dann wiederum die jeweiligen Bürgerschaften und BürgerInnen informieren könnten. weist darauf hin, dass es wichtig ist, sowohl die Bürgermeister und Landräte, als auch die Bürgerinnen und Bürger zu informieren.

schlägt vor, dass für die ÖBB und für die DB AG einen Vorschlag für eine erste gemeinsame Informationsveranstaltung bis November 2012 erarbeiten; der Vorschlag wird den Mitgliedern der Arbeitsgruppe per Mail vorgelegt.

wünschen die Vorlage einer „Sprachregelung“ vor Kommunikation durch die Bahnen.

6. Vorgehen und Sachstand „EU-Antrag für die gemeinsame grenzüberschreitende Ausbau-/Neubaustrecke München-Trudering – Kundl/Radfeld“

hat einen ersten Entwurf (in altem Format) an die ÖBB als Grundlage übermittelt. kann auf Vorarbeiten bei der ÖBB zurückgreifen; so wurden die Hauptstruktur und die anschließend durchzuführenden Aktivitäten als Vorlage für den Vorstand der ÖBB erstellt. Diese Vorarbeiten können nach Vorstandsbeschluss auch für den TEN-Förderantrag

als Grundlage gelten. [REDACTED] erläutert, dass die für DB AG zugrunde zu legende SV 38 (Plako) noch nicht schlussgezeichnet wurde und bis zum Abschluss keine Aufnahme der Arbeiten erfolgen wird (*Hinweis, die SV 38 wurde am 10.10.2012 schlussgezeichnet*). [REDACTED] weist darauf hin, dass ein EU-Förderantrag eventuell bereits im Februar 2013 zu stellen sein könnte; jedoch bleibt der Call der EU-KOM abzuwarten. [REDACTED] bitte alle Beteiligten, die Arbeiten zum Förderantrag voranzutreiben und Ergebnisse bei der nächsten Arbeitsgruppensitzung vorzustellen.

7. Verschiedenes

[REDACTED] verabschiedet sich zum 31.12.2012 aus dieser Arbeitsgruppe; [REDACTED] wird die Funktion von [REDACTED] künftig wahrnehmen.

Über Termin und Ort der nächsten Sitzung wurde folgende Verabredungen getroffen:

Die 3. Sitzung der Arbeitsgruppe findet am 17.01.2013 ab 11.30 Uhr wieder in den Räumlichkeiten der DB Netz AG in München statt.

[REDACTED] dankt allen Beteiligten für ihre konstruktiven Diskussionsbeiträge und schließt die Sitzung um 14:30 Uhr.

Das Protokoll der Sitzung vom 09.10.2012 wird bei der nächsten Arbeitsgruppensitzung verabschiedet.

Teilnehmer der 2. Arbeitsgruppensitzung zur Begleitung der Ausbauplanung des nördlichen Brennerzulaufs
am 09.10.2012, 11:30 – 14:30 Uhr, DB Netz AG, Raum 3.633, Richelstr. 3, D-80634 München

| Nachname | Anrede | Vorname | Institution | Adresse |
|------------|----------|------------|---|---|
| Gratza | Herr | Hugo | BMVBS, UAL LA 1 | D-10115 Berlin, Invalidenstraße 44 |
| Reineke | Frau Dr. | Friederike | BMVBS, LA 17 | D-10115 Berlin, Invalidenstraße 44 |
| Mischok | Herr | Dirk | BMVBS, LA 17 | D-10115 Berlin, Invalidenstraße 44 |
| Hinzen | Herr Dr. | Albrecht | DB Netz AG I.NVI 1 Hi | D-60329 Frankfurt/Main, Gallusanlage 8 |
| Hentschel | Herr Dr. | Volker | DB Netz AG, RB Süd Leiter Produktion | D-80634 München, Richelstraße 1 |
| Kühn | Herr | Stefan | DB Netz AG, RB Süd Leiter Vertrieb und Fpl | D-80634 München, Richelstraße 3 |
| Spiegel | Herr Dr. | Thomas | BMVIT – II/Infra 5 | Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie A-1030 Wien, Radetzkystraße 2 |
| Herdina | Herr | Johann | ÖBB AG | ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Unterinntal A-6134 Vomp, Industriestraße 1 |
| Gradnitzer | Herr | Martin | ÖBB AG | ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Unterinntal A-6134 Vomp, Industriestraße 1 |
| Bartl | Herr Dr. | Manfred | ÖBB AG | ÖBB-Infrastruktur AG, GB Anlagen-/Infrastrukturentwicklung Masterplaner Tirol, Vorarlberg, Salzburg A-6020 Innsbruck, Claudiastraße 2 |
| Göttler | Herr | Hans Peter | StMWIVT, VII Verkehr | Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie D-80525 München, Prinzregentenstraße 28 |
| Bloier | Frau | Annette | StMWIVT, Verkehrs- politik und -planung | D-80525 München, Prinzregentenstraße 28 |