

18. Lenkungskreissitzung nördlicher Zulauf zum Brenner

- Ergebnisprotokoll der Sitzung am 13.04.2021 (Videokonferenz)

1. Verabschiedung des Protokolls vom 28.01.2021

Das Protokoll zur Sitzung am 28.01.2021 wurde im Umlaufverfahren verabschiedet.

2. Vorstellung der Auswahltrasse im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum

Nach sechs Jahren Planungsarbeit stellt das Projektteam ÖBB/DB die Vorzugstrasse im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum am 13.04.2021 vor. Damit ist die Bewertung der fünf Grobtrassenvarianten anhand des mit der Region abgestimmten Kriterienkatalogs abgeschlossen. Von den fünf Grobtrassenvarianten verlaufen die Varianten Türkis, Gelb und Oliv westlich von Rosenheim. Die Varianten Blau und Violett sehen eine östliche Umfahrung vor.

Das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens ist, dass die Trasse Violett im Gesamtvergleich im Bereich „Raum und Umwelt“ am besten abschneidet. In die Bewertung der Varianten sind die Empfehlungen aus dem Raumordnungsverfahren der Regierung von Oberbayern eingeflossen. Das Planungsteam ÖBB/DB hat im Rahmen der planerischen und geologischen Untersuchungen die östlichen Varianten Gelb, Türkis und Oliv als nicht realisierbar bzw. nicht genehmigungsfähig beurteilt. Aufgrund der schwierigen Geologie im Zentralbereich des Rosenheimer Beckens (Raum Kolbermoor – Raubling) führte die DB hierfür ein Erkundungsprogramm mit Bohrungen, geophysikalischen Messungen und aufwendige statische Berechnungen durch. Ergebnis dieser Untersuchungen ist, dass die Gebrauchstauglichkeit der Streckenvarianten angesichts der ermittelten Langzeit-Kriechverformungen über weite Bereiche nicht nachgewiesen werden kann.

Die Trasse Violett erzielte im Bereich Raum & Umwelt die höchste Punktzahl. Die Trasse Blau schnitt im Bereich Raum und Umwelt deutlich schlechter ab, da sie u.a. hohe Genehmigungsrisiken im Hauptkriterium „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ birgt. Zudem habe sie eine schlechtere Zielerreichung in den Hauptkriterien „Landschaft“ und „Sach- und Kulturgüter“. Die Trasse Blau wurde zudem im zuvor von der Regierung Oberbayern durchgeführten Raumordnungsverfahren als nicht raumverträglich eingestuft.

Die Trasse Violett hat eine Streckenlänge von 54 km. Sie umfasst drei längere Tunnel in Laiming (ca. 13 km), Steinkirchen (ca. 12,9 km) und Ringelfeld (ca. 5,5 km), die einen Gesamtunnelanteil von 60% ergeben. Es sind eine nördliche Verknüpfungsstelle (Ostermünchen) und eine südliche (Niederaudorf-BAB) geplant.

3. Gesamtterminplan

Die Vorzugsvariante Violett stellt im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum lediglich eine Teilstrecke der noch zu ermittelnden Gesamtvorzugsvariante, die sich über sämtliche Planungsräume erstreckt, dar. Die Vorplanung der Vorzugstrasse Violett sowie der sich noch im Trassenauswahlverfahren befindenden Trasse im Planungsraum nördlich von Rosenheim (Grafing – Großkarolinenfeld) sollen im Jahr 2024 abgeschlossen sein. Die Gesamtvorzugsvariante des Brenner-Nordzulaufs soll im Rahmen der Parlamentarischen Befassung im Jahr 2025 durch den Deutschen Bundestag beschlossen werden. Die Wirtschaftlichkeit der Gesamtvorzugsstrasse ist Voraussetzung für die Parlamentarische Befassung auf deutschem Ho-

heitsgebiet.

Unter der Voraussetzung, dass die Planungen in den beiden Staaten mit den erforderlichen Entscheidungen (Parlamentarische Befassung etc.) und den nationalen Genehmigungen wie im Gesamtterminplan unterstellt abgeschlossen werden, kann mit der baulichen Realisierung der NBS im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum 2031 begonnen werden sowie voraussichtlich die Inbetriebnahme dieser Abschnitte Ende 2038 erfolgen.



Brenner-Nordzulauf

Vorstellung der Auswahltrasse

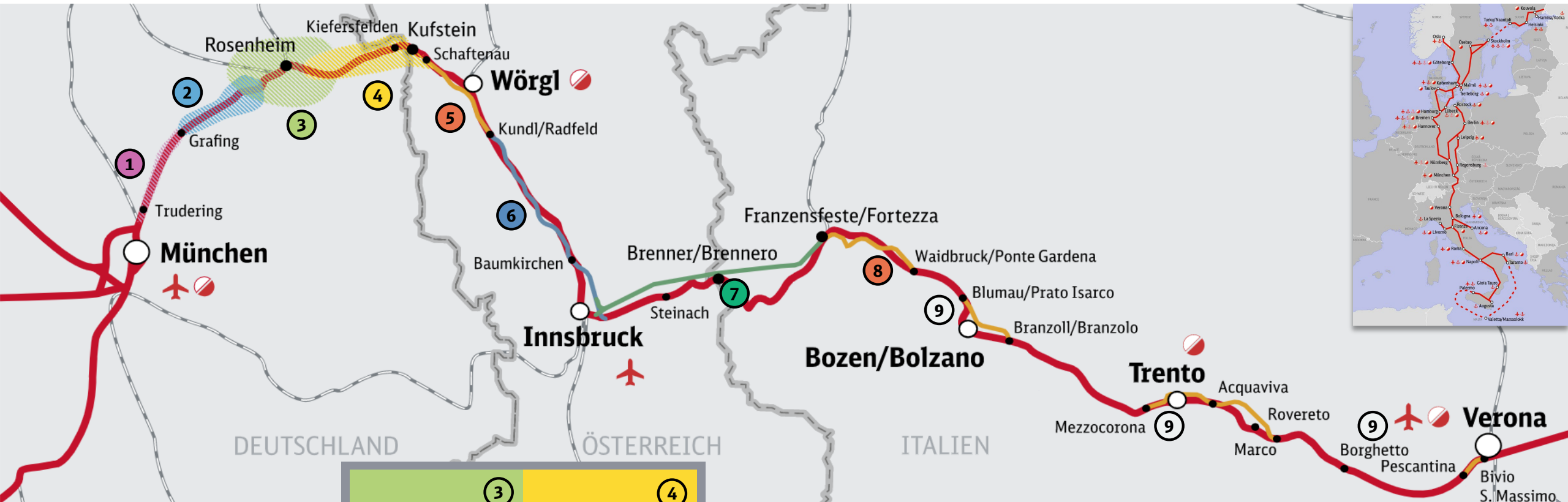
13.04.2021 | digital



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Europäische Bedeutung

Die Brennerachse



<p>Trudering-Grafring ①</p> <p>Blockverdichtung</p> <p>Status: Grundlagenermittlung</p>	<p>Grafring-Großkarolinenfeld ②</p> <p>Neubaustrecke</p> <p>Status: Grundlagenermittlung</p>	<p>Erweiterter Planungsraum ③</p> <p>Neubaustrecke</p> <p>Status: Trassenauswahl</p>	<p>Gemeinsamer Planungsraum ④</p> <p>Neubaustrecke</p> <p>Status: Trassenauswahl</p>	<p>Schaftenau-Radfeld ⑤</p> <p>Neubaustrecke</p> <p>Status: UV-Erklärung</p>	<p>Radfeld-Baumkirchen ⑥</p> <p>Neubaustrecke</p> <p>Status: In Betrieb</p>	<p>Brenner Basistunnel ⑦</p> <p>Neubaustrecke</p> <p>Status: Im Bau</p>	<p>Franzensfeste-Waidbruck ⑧</p> <p>Neubaustrecke</p> <p>Status: Bauleistung vergeben</p>	<p>Weiterer Südzufluss ⑨</p> <p>Neubaustrecken</p> <p>Status: In Planung</p>
--	---	---	---	---	--	--	--	---

Chancen und Ziele

Die Region profitiert auf verschiedenen Ebenen



Kapazitäten für mehr
Nahverkehr



Fokus auf
**Umwelt- und
Klimaschutz**



Mehr
Güter auf die Schiene



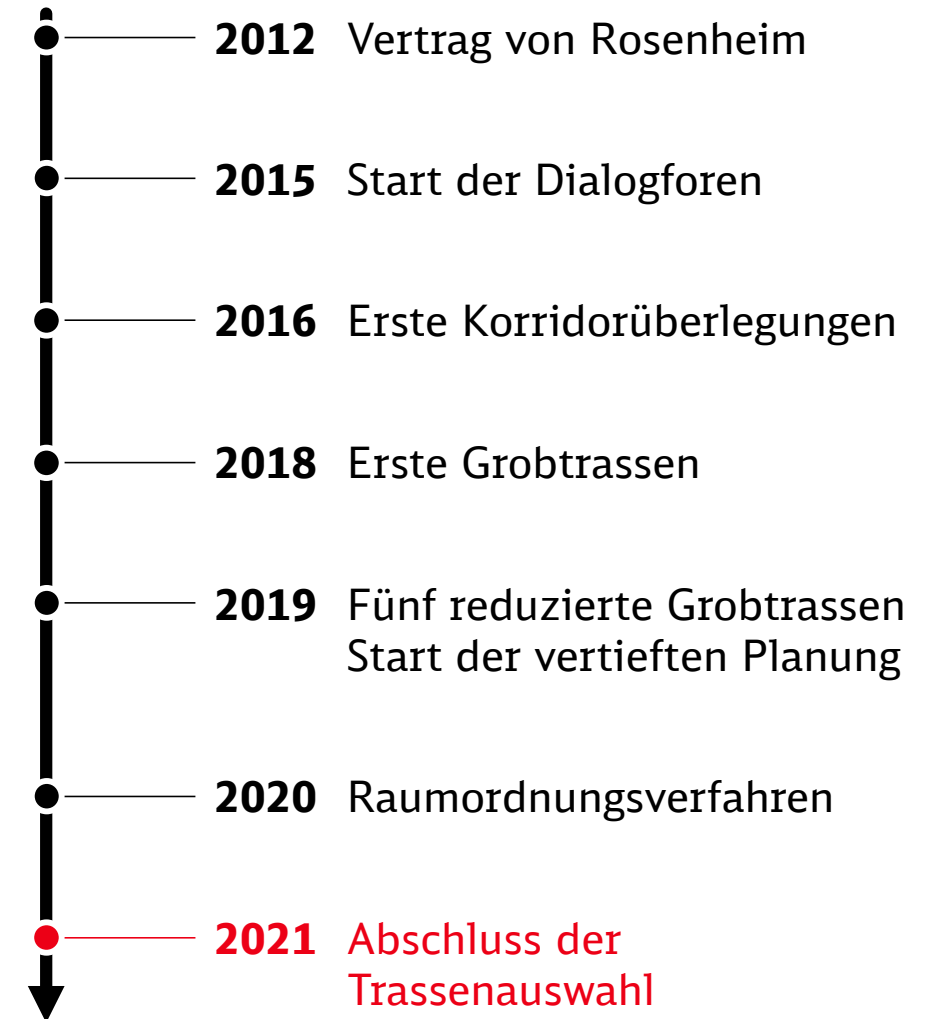
Bessere
Pünktlichkeit



Neue Angebote im
Fernverkehr

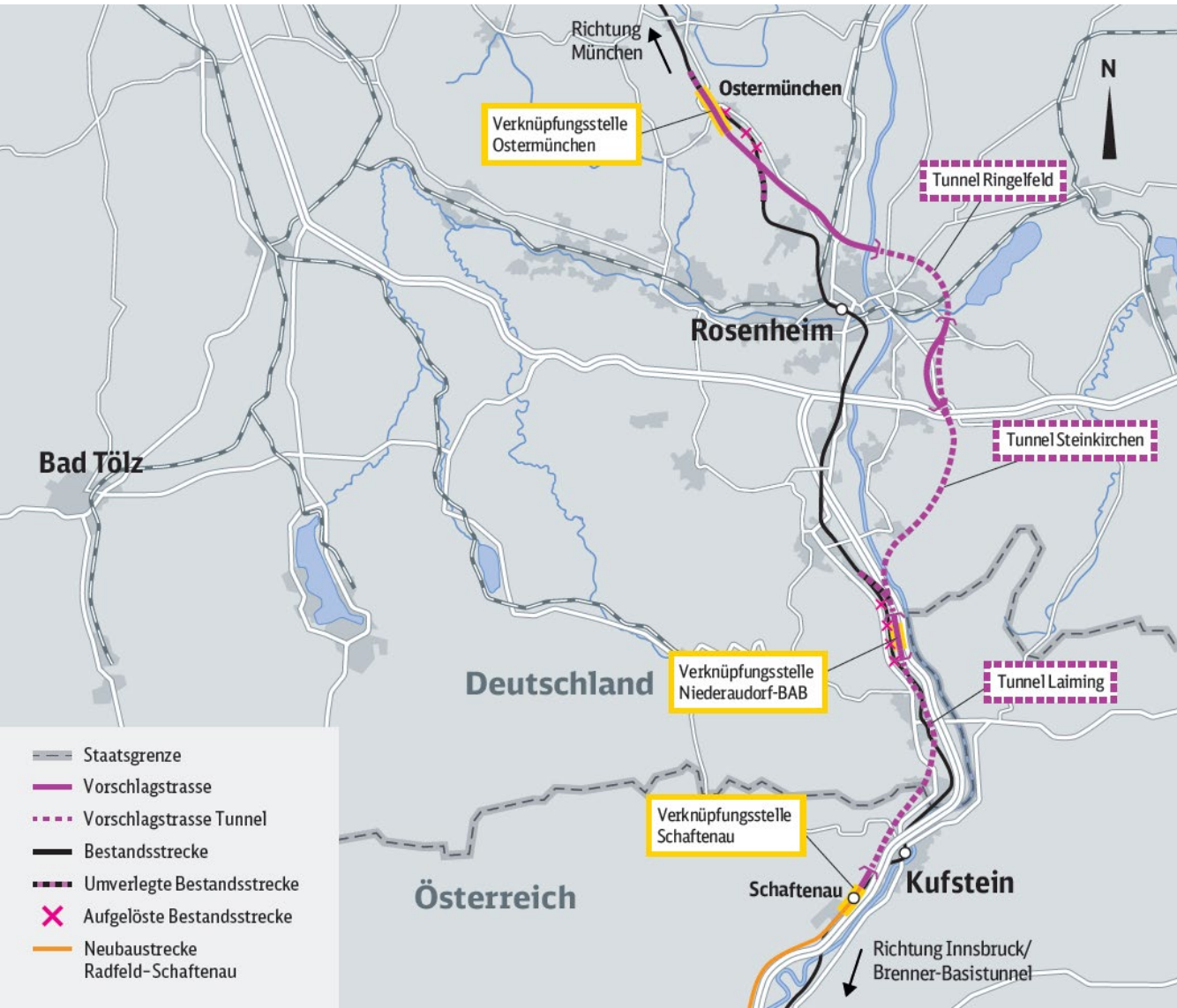
Rückblick: 6 Jahre Planung am Brenner-Nordzulauf

Dialogforen konstituierten sich noch vor Planungsbeginn



Die Auswahltrasse Violett

Lange Tunnelstrecken schonen die Umwelt in Bayern und Tirol



Zahlen und Daten



Streckenlänge
54 km



Tunnelanteil
ca. 60%



Geplante
Fertigstellung
2038



Tunnel Laiming ca. 13,0 km
Tunnel Steinkirchen ca. 12,9 km
Tunnel Ringelfeld ca. 5,5 km



Verknüpfungsstelle Ostermünchen
Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

Die Auswahltrasse Violett

Visualisierung zeigt die Strecke (Video)



Die Bewertung der Trassen

Violett gewinnt im Bereich Raum & Umwelt



Bewertungsergebnisse

Violett erreicht im Fachbereich Raum & Umwelt die höchste Punktzahl

- Varianten Gelb, Türkis, Oliv und Blau werden als nicht realisierbar bzw. nicht genehmigungsfähig beurteilt
- Gewichtungen der Forenmitglieder bestätigen das fachliche Ergebnis

Variante Blau: Beurteilungsergebnis bestätigt Einschätzung der Raumordnungsbehörde

- Hohe Genehmigungsrisiken im Hauptkriterium „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“
- Schlechte Zielerreichung in den Hauptkriterien „Landschaft“ und „Sach- und Kulturgüter“

Fachbereich	Hauptkriterium	Trassenvarianten					Tabelle
		GELB	TÜRKIS	OLIV	BLAU	VIOLETT	
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	2	4	4	3	4	5
	1-2 Betriebsführung	5	5	5	4	3	3
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	3	3	4	3	2	2
	1-4 Bauausführung	2 !	3 !	3 !	3	3	3
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	3	4	3	2	3	3
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	4	3	3	3	4	4
	2-3 Mensch - Raumnutzungen	3	3	3	3	3	4
	2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2	2	2	1 !	3	3
	2-5 Wasser	2	4	5	2	2	3
	2-6 Landschaft	2	2	2	1	3	3
	2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	3	3	3	2	3	4
	2-8 Luft und Klima	3	3	3	2	4	4
	2-9 Sach- und Kulturgüter	3	3	3	1	3	3
	2-10 Fläche	2	2	2	2	3	4
3 Kosten und Risiken	3-1 Kosten						
	Investitionskosten [Mrd.€]	5,4	5,0	4,9	5,9	6,7 bis 7,2	
	laufende Kosten [Mio.€ pro Jahr]	15,4	14,9	14,7	16,7	16,0 bis 17,4	
3-2 Risiken		!	!	!	!!	kein Risiko, welches die Machbarkeit / Genehmigungsfähigkeit in Frage stellt	

Die Bewertung der Trassen

Einfluss der Geologie

Varianten Gelb, Türkis, Oliv:

Die Geologie hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Realisierbarkeit

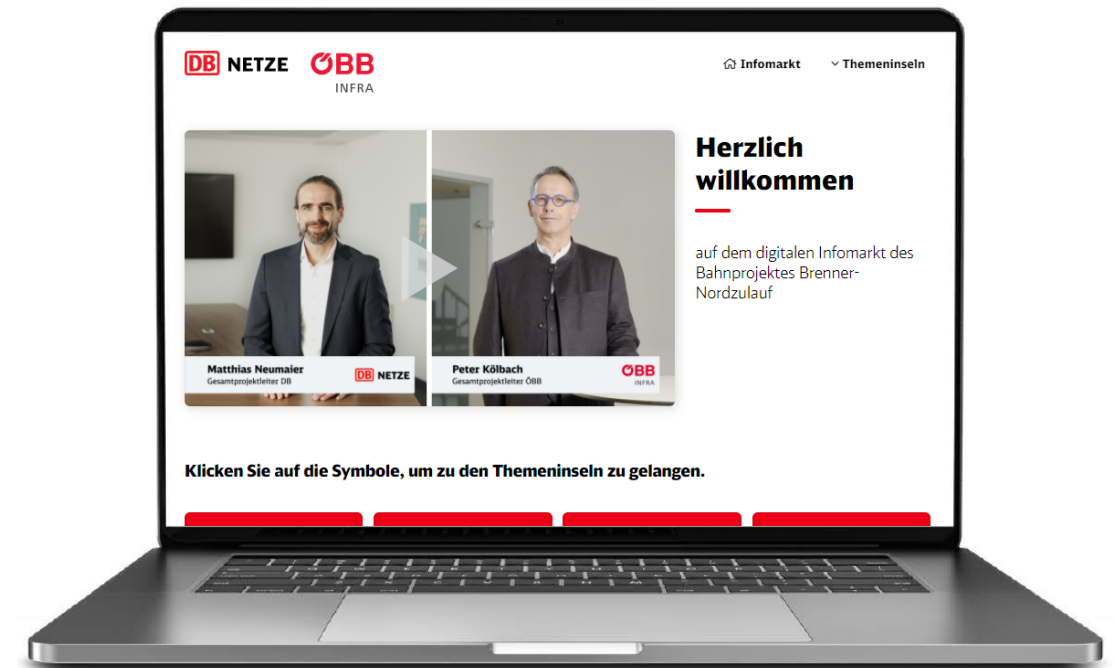
- Erkundungsprogramm mit Bohrungen und geophysikalischen Messungen lieferte Daten
- Aufwendige statische Berechnungen lieferten richtungsweisende Ergebnisse (validiert durch EBA-anerkannten Prüfer)

Für Bahnstrecken auf Seeton im Zentralbereich des Rosenheimer Beckens (Raum Kolbermoor – Raubling) kann aufgrund der ermittelten Langzeit-Kriechverformungen die Gebrauchstauglichkeit gemäß gültigem Regelwerk über weite Bereiche nicht nachgewiesen werden



Transparente Information der Öffentlichkeit

- **Virtueller Infomarkt**
Sonderseite informiert rund um die Uhr online
- **Visualisierung**
Streckenvideo macht die Planung sichtbar
- **Presseinformationen**
Informationen für Zeitungen und Onlinemedien
- **Dialogforen**
Gemeindeforen und Regionalforum diskutieren das Ergebnis
- **Webcast**
Wir beantworten Fragen der Bürger:innen direkt
- **Ausblick: Informationen vor Ort**
Sobald es die Situation zulässt, informieren wir wieder persönlich – mit Sprechstunden und im Infobüro



Nach der Trassenauswahl folgen weitere Planungsphasen. Die Schritte bis zum Baubeginn unterscheiden sich aufgrund der nationalen Erfordernisse.



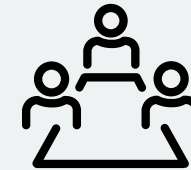
Deutschland: Vorplanung

- Optimierung der Planung mit dem Ziel eine wirtschaftliche Lösung unter Beachtung von Mensch, Umwelt und Technik zu finden
- Betrachtung von Maßgaben aus der Raumordnung
- Erstellung Unterlagen für Parlamentarische Befassung



Österreich: Planung UVP-Grundsatzgenehmigung

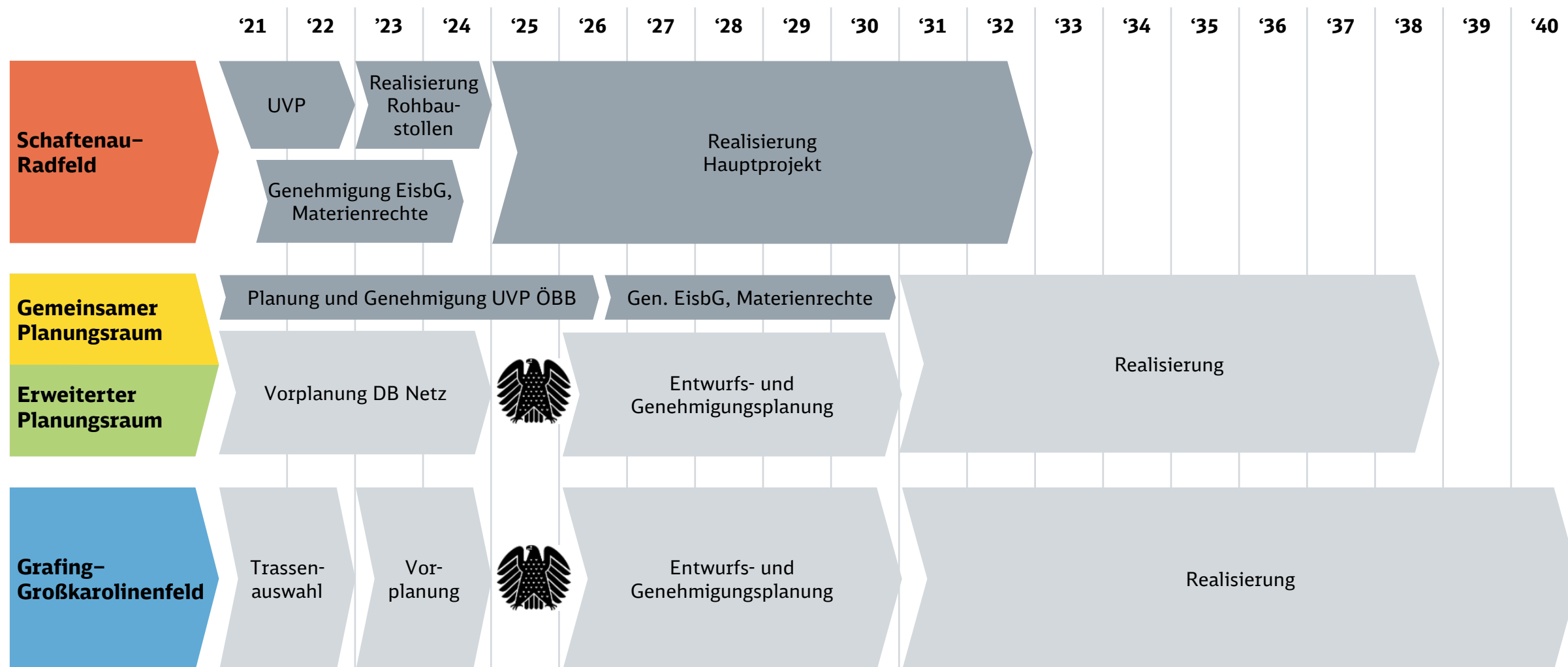
- Optimierung und Vertiefung der Planung mit dem Ziel eine wirtschaftliche Lösung unter Beachtung von Umwelt, Mensch und Technik zu finden
- Ermittlung und Darstellung der Umweltauswirkungen
- Durchführung des UVP-Verfahrens



Planungsbegleitender Dialog wird fortgeführt

- Lokale planungsbegleitende Dialoge entlang der Planungsabschnitte
- Grenzüberschreitender regionaler Dialog
- Dialog mit politischen Vertreter:innen
- Information der Öffentlichkeit und Austausch mit Bürger:innen

Gesamtterminplan



Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!



Infobüro Rosenheim

Salinstraße 1, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu