

Projekt Brenner-Nordzulauf

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

	Thema: 13. Sitzung regionaler Projektbeirat
Datum und Uhrzeit:	09.11.2020, 10.30-12:00 Uhr
Ort:	Online-Konferenz
TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	Witsch Manfred i.V. Gahr Hermann (Nationalrat) Margreiter Alois (Tiroler Landtag) Ranzmaier Christofer (Tiroler Landtag) Soukop Zdeněk i.V. Blume Markus (Bayerischer Landtag) Büchler Markus (Bayerischer Landtag) Maier Nikolas i.V. Huber Thomas (Bayerischer Landtag) Köhler Claudia (Bayerischer Landtag) Rauscher Doris (Bayerischer Landtag) Resch Annette i.V. Stöttner Klaus (Bayerischer Landtag) Weifenbach Annette (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) Burgmeier Stephanie i.V. Hahn Florian (Deutscher Bundestag) Kofler Bärbel (Deutscher Bundestag) Leib Volker (Vertretung Anton Hofreiter, Deutscher Bundestag) Hüls Katharina i.V. Ludwig Daniela (Deutscher Bundestag) Stefinger Wolfgang (Deutscher Bundestag) Deutinger Andreas i.V. Tausend Claudia (Deutscher Bundestag) Noichl Maria (Europäisches Parlament) Hubitschka-Gessner Gabriele i.V. Göbel Christoph (Landratsamt München-Land) Lederer Otto (Landratsamt Rosenheim) Cybulska Helmut (Stadt Rosenheim) Hödl Reinhold (ÖBB Infrastruktur AG) Kölbach Peter (ÖBB Infrastruktur AG) Gotthalseder Manuel (DB Netz AG) Josel Klaus-Dieter (DB AG) Knapp Anton (DB NETZ AG) Lindemair Franz (DB AG) Müller Dieter (DB Netz AG) Neumaier Matthias (DB Netz AG) Pawlik Alexander (DB Netz AG) Reiter Bernd (DB Netz AG) Tradler Christian (DB Netz AG) Eggert Ralf (IFOK) Ruhfaß Rebecca (IFOK) Röder Carina (clavis) Volgger Sabine (clavis)

Agenda:

1. **Begrüßung und Einführung**
2. **Rückmeldungen und Protokoll der 12. Sitzung**
3. **Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
4. **Weitere Informationen zum Thema Lärmschutz an der Bestandsstrecke**

- 5. Fragen und Diskussion
 - 6. Abschluss
-

1. Begrüßung und Einführung

Die Moderatoren Sabine Volgger und Ralf Eggert begrüßen und informieren über den Moderationsablauf, die grobe Agenda der heutigen Sitzung und geben Anleitungen zur Handhabung der Online-Konferenz. Einige Mitglieder des regionalen Projektbeirates wie Frau Ludwig, Herr Blume u.a. mussten sich aufgrund aktueller Terminkollisionen für das Treffen entschuldigen und haben daher Vertretungen entsandt.

Klaus-Dieter Josel begrüßt zum 13. Regionalen Projektbeirat und freut sich, dass die Sitzung trotz Covid-19 stattfinden kann. Alfred Schmitt ist leider krank geworden und wird daher für die heutige Sitzung entschuldigt. Grundsätzlich wurde an den Planungen des Brenner-Nordzulaufs weitergearbeitet und das Raumordnungsverfahren für den gemeinsamen und erweiterten Planungsraum mit 29.05.2020 eingeleitet. Rund 30.000 Stellungnahmen sind dazu eingegangen. Das Ergebnis zur Überprüfung der Raumverträglichkeit der eingereichten Trassen wird mit Ende November/Anfang Dezember 2020 erwartet. Trotz der Corona-Situation konnten die Dialogforen in den Abschnitten Trudering-Grafiing und Grafiing-Großkarolinenfeld planmäßig im Juli 2020 starten. Die neu dazugekommenen Vertreterinnen und Vertreter wurden dazu in dieser Runde bereits das letzte Mal begrüßt. Heute kann daher erstmals auch aus diesem Dialog berichtet werden. Zum Abschluss informiert Herr Josel über eine personelle Änderung: Anton Knapp übernimmt als Nachfolger von Franz Lindemair die Aufgaben des Pressesprechers für die bayerischen Großprojekte der DB. Herr Lindemair bleibt dem Unternehmen als Leiter der neuen Abteilung Stakeholdermanagement erhalten.

Reinhold Hödl begrüßt ebenfalls herzlich aus Wien. Auf österreichischer Seite befinde man sich aktuell mitten im Umweltverträglichkeitsverfahren für den Abschnitt Schaftebau-Knoten Radfeld. Vergangene Woche musste zwar aufgrund des neuerlichen Lock down die öffentliche Erörterung von der Behörde abgesagt werden, der Termin für die mündliche Verhandlung Ende November bleibt vorerst aber noch aufrecht. Er hofft sehr, dass die Verhandlung stattfinden kann. Wie aktuell in den Medien berichtet, gibt es beim Bau des Brennerbasistunnels einige bauvertragliche Differenzen, die zur Vertragsauflösung mit der bauausführenden ARGE für das Baulos Pfnos geführt haben. Das Ziel der BBT SE ist es, die Bauarbeiten so rasch als möglich wieder aufzunehmen. An einer Neuausschreibung wird intensiv gearbeitet. Auch hier hofft er, dass es wieder so zügig weitergeht wie in den anderen Baulosen des Tunnelprojekts. Darüber hinaus möchte er an dieser Stelle den Projektleitern der DB Netz und der ÖBB Infra seinen Dank aussprechen, da diese trotz der aktuell erschwerten Arbeitsbedingungen, sehr konstruktiv und kooperativ zusammenarbeiten. Das ist keine Selbstverständlichkeit und daher möchte er dafür seine Wertschätzung aussprechen.

Die Moderatorin Sabine Volgger bedankt sich für die einführenden Worte, begrüßt die Projektleiter Peter Kölbach, ÖBB Infra und Matthias Neumaier, DB Netze und bittet um die Vorstellung zum Status des Gesamtprojektes Brenner-Nordzulauf.

2. Protokoll der 12. Sitzung

Zum Protokoll der 12. Sitzung gab es eine schriftliche Korrektur von Thomas Huber zu einer seiner Aussagen. Diese Änderung wird so wie gewünscht übernommen und das Protokoll

entsprechend geändert. Das finale Protokoll wird auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf

Siehe Folie 4-15 der beiliegenden Präsentation

Peter Kölbach begrüßt und gibt den Mitgliedern einen Überblick zu allen Planungsräumen im Projekt Brenner-Nordzulauf anhand der Übersichtskarte (Folie 5). Anschließend stellt er den aktuellen Stand des Streckenabschnitts Schaftenau-Knoten Radfeld vor (Folie 6). Aufgrund der Covid-19 Situation wurde die vorgesehene öffentliche Erörterung zur Umweltverträglichkeitsprüfung seitens der Behörde abgesagt. Insgesamt gingen 55 Stellungnahmen zum Umweltverträglichkeitsverfahren ein. Nach aktuellem Stand wird die anberaumte mündliche Verhandlung Ende November digital stattfinden.

Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum: Bericht der Moderation aus den Foren

Die Moderatorin Sabine Volgger berichtet zu den stattgefundenen Terminen der Foren im GPR. Im September 2020 fand die letzte Runde in den Gemeindeforen & im Regionalforum statt. Die Stimmung kann nach wie vor als konstruktiv und vor allem an den aktuellen Planungen interessiert, beschrieben werden. Im Zuge des Raumordnungsverfahrens wurde auch betreffend der eingereichten Stellungnahme der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 mit dem Ziel die Verknüpfungsstelle Niederaudorf BAB in den Wildbarren zu verlegen, berichtet und ausführlich diskutiert. Weiters wurde die Höhenlage diverser Trassenverläufe betrachtet, insbesondere jene der blauen Trasse. Großer Wunsch der Forenmitglieder war es, noch tiefere Einblicke in die aktuellen Planungen zu bekommen und möglichst viele Abschnitte an unterirdischen Trassenverläufen zu erzielen. Begrüßt wurde seitens der Forenmitglieder die Bestätigung der planerischen Machbarkeit betreffend die Innunterquerung bei Fischbach. Aufgrund Covid-19 mussten alle vier Forenrunden kurzfristig online durchgeführt werden. Alle Teilnehmer haben zurückgemeldet, dass das Onlineforum überraschend gut funktioniert hat und bei Bedarf gerne wiederholt werden kann.

Ralf Eggert berichtet von den Gemeindeforen im EPR: Die beiden Foren, Rosenheim Nord und Süd, konnten Anfang Oktober noch vor Ort stattfinden. Der Austausch war angenehm und gut. Der Schwerpunkt im Gemeindeforum Rosenheim Nord lag vor allem im Bereich der Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld. Neben Fragen zu umliegenden Straßen und Bebauung, war auch der schwierige Baugrund (Seeton) der westlichen Grobtrassen ein großes Thema. In beiden Foren kam zudem der Wunsch auf, die Bewertungsmethode noch einmal genauer vorzustellen, was mittlerweile ohnehin für die nächste Sitzung geplant ist. Um bereits beim nächsten Treffen die vorliegenden Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens diskutieren zu können, wurde die letzte Forenrunde für den GPR und EPR dieses Jahres in den Dezember hinein verlegt.

Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren/ROV

Siehe Folien 7-13 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier begrüßt seitens der DB Netz AG und erläutert den Mitgliedern den aktuellen Stand zu den beiden Planungsräumen. Aktuell befinde man sich in der Phase der vertieften Planung. In den Gemeindeforen werden Einblicke in die Planungswerkstätte gewährt. Zuletzt wurden dort Linienführungen und Höhenverläufe von Grobtrassen und Untervarianten gezeigt und diskutiert, sodass die Forenmitglieder sich einen guten Eindruck verschaffen konnten, wie die Planungen voranschreiten. Die Betrachtungen lokaler Gegebenheiten wie Wegeverbindungen, Kreuzungen und Konfliktbereiche, sowie lokale Lösungsmöglichkeiten wurden vom Planer vorgestellt und anschließend im Plenum diskutiert. Den Beteiligten wurde augenscheinlich vorgeführt, warum gewisse Rahmenbedingungen eingehalten werden müssen und was die Konsequenzen sind.

Seit zwei Jahren läuft bereits das geologische Erkundungsprogramm, aktuell sind noch zwei Bohrungen in Richtung Riedering/Stephanskirchen vorgesehen. Vom Eisenbahn-Bundesamt wurden dazu sechs Duldungsbescheide erlassen. Im gemeinsamen Planungsraum konnten die Erkundungen bereits erfolgreich abgeschlossen werden.

Das Thema Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld hat viele bewegt. Nach einem Vergleich mit der Untervariante, die nördlich an Großkarolinenfeld vorbeiführt, kam man zum Ergebnis, dass Trassenverlauf und Verknüpfungsstelle durch Großkarolinenfeld nicht länger Teil der Planungen (Untervarianten der Varianten Blau und Violett) sind und diese daher auch aus dem Raumordnungsverfahren ausscheiden. Diese Information wurde schon vorab einigen Stakeholdern mitgeteilt, heute wird dazu eine Pressekonferenz stattfinden, wo auch die breite Öffentlichkeit informiert werden soll.

Anbei die Pressemeldung der DB Netz AG mit Links zu weiterführenden Informationen:
<https://www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2020-11-09-brenner-nordzulauf-verknuepfungsstelle-in-grosskarolinenfeld-scheidet-aus.html>

Zum Raumordnungsverfahren (ROV) sind sehr viele Stellungnahmen eingegangen, welche derzeit von der Regierung von Oberbayern abgearbeitet werden. Bei einzelnen Themen wird dazu auch die DB eingebunden bzw. werden von der DB Stellungnahmen eingefordert. Der Abschluss dieses Verfahrens wird Anfang/Mitte Dezember 2020 erwartet. Auch die Stellungnahme der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 mit dem Ziel die Verknüpfungsstelle Niederaudorf BAB im Bereich Wildbarren in den Berg zu verschieben, war eine dieser im ROV eingegangenen Stellungnahmen. Ähnliche Trassenvorschläge wurden in der Vergangenheit bereits geprüft und bewertet, aus aktuellem Anlassfall wurde seitens der DB erneut eine Stellungnahme dazu verfasst, welche auf der Homepage unter folgendem Link <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html> zu finden ist. Ergebnis ist, dass die von der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 eingebrachten Ideen aus Sicht der DB im Raumordnungsverfahren keine alternative Trassenvariante darstellen. Beweggründe für die Rückstellung dieser Variante sind rechtliche Vorgaben für den Bau von Eisenbahntunneln, betreiberspezifische Vorgaben und Vorschriften der nationalen Träger der Unfallversicherung. Abweichungen können nur mit Zustimmung der Genehmigungsbehörden umgesetzt werden, der Nachweis gleicher Sicherheit muss erbracht werden, was hier trotz innovativer Vorschläge nicht umsetzbar ist und weshalb diese

Alternative somit nicht weiter verfolgt wird. Am 21.10.2020 fand dazu noch ein persönlicher Austausch mit den Vertretern der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 statt.

Planungsraum Großkarolinenfeld/Grafring und Grafring/München/Trudering: Start Dialog

Siehe Folien 14-15 der beiliegenden Präsentation

Der Moderator Ralf Eggert berichtet von den beiden Planungsräumen. Nach den ersten Treffen mit den Bürgermeistern wurde der weitere Dialog mit den konstituierenden Sitzungen im Juli 2020 gestartet. In den Dialogforen kommen Stakeholder der regionalen Ebene, wie zum Beispiel Umweltverbände, Jugendverbände, Vertreter der Landwirtschaft und Vertreter der Gemeinden, Bürgermeister und ein weiterer Bürgervertreter in jeweils einem Dialogforum für die Alt- und für die Neubaustrecke zusammen. Neben den Planungsgrundlagen wurde nun der Rahmen der Zusammenarbeit definiert. Betreffend der Neubaustrecke gab es den Bedarf einen Kriterienkatalog zu erstellen. Zusammengefasst sind die bisherigen Sitzungen gut verlaufen und die erarbeitete Fassung des Kriterienkatalogs entspricht weitestgehend der Fassung, die auch im EPR verwendet wird.

Matthias Neumaier berichtet vom aktuellen Stand der Planungen nördlich von Rosenheim, wo im Abschnitt Großkarolinenfeld – Grafring mit der Planung im Oktober 2020 begonnen wurde und im Abschnitt Grafring – München-Trudering die Ausschreibung zu den Ingenieurleistungen Lph 1/2 im September 2020 veröffentlicht wurden. Betreffend den Ausschreibungsprozess kann berichtet werden, dass viele Angebote im Teilnahmewettbewerb eingegangen sind und nun die Vergabe der Leistungen vorangetrieben wird. Eine Abstimmung mit dem Starterpaket der digitalen Schiene Deutschland zur Modernisierung der Signaltechnik wird hier wichtig werden.

Die Moderation Sabine Volgger bedankt sich für die Informationen zum aktuellen Status in allen Planungsräumen und begrüßt Alexander Pawlik, der über den Umsetzungsstatus der Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke informiert.

4. Weitere Informationen zum Thema Lärmschutz an der Bestandsstrecke

Siehe Folie 17-19 der beiliegenden Präsentation

Alexander Pawlik begrüßt herzlich und gibt bekannt, dass aufgrund seines beruflichen Wechsels als Gesamtprojektleiter der VDE 8.1/ Güterzugstrecke nach Nürnberg er das Projekt verlässt und zum 1.1.2021 Frau Sandra Katz seine Nachfolge antreten wird. Betreffend den Lärmschutz an der Strecke München-Rosenheim-Kiefersfelden schreiten die Planungen weiterhin gut voran. Auch mit dem Eisenbahnbundesamt konnten hinsichtlich der geplanten Lärmschutzwände einige Etappenziele erreicht werden: Sowohl in Rosenheim, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf und Kiefersfelden wurden die Antragsunterlagen auf Planrecht bis Ende des vierten Quartal 2019 eingereicht. Auch in Haar und Grafring wurden die Baurechtsunterlagen bereits eingereicht. In Großkarolinenfeld und Ostermünchen handelt es sich nur um Planänderungsverfahren, weshalb hier eine verkürzte Verfahrenslaufzeit vorliegt und der Baustart schon für das Frühjahr 2021 geplant ist.

Betreffend die Schienenstegdämpfer MU Inntal konnte im August 2018 der erste Bauabschnitt abgeschlossen werden, der zweite soll in wenigen Wochen starten und noch im Jahr 2020 abgeschlossen werden.

Betreffend der geplanten Schienenstegdämpfer aus dem innovativen Lärmschutz wird erläutert, dass der erste Bauabschnitt im April 2020 abgeschlossen wurde. Die restlichen Streckenabschnitte konnten noch nicht eingebaut werden. Es erfolgt ein Update im Zuge der nächsten Beiratssitzung.

5. Fragen und Diskussion

Sabine Volgger leitet die allgemeine Diskussion ein und übergibt die weitere Moderation an Ralf Eggert.

Doris Rauscher aus Ebersberg hat primär zum Bereich Grafing/Vaterstetten folgende Fragen: Welche Personen haben an der Planungswerkstatt teilgenommen? Waren da auch Bürgerinitiativen der angrenzenden Gemeinden eingeladen? Weiters bin ich nach wie vor der festen Überzeugung, dass Personen dem Projekt nur offen gegenüber stehen können, wenn Gleise nicht zu stark frequentiert werden bzw. S-Bahn-Gleise für den öffentlichen Nahverkehr erhalten bleiben und wenn der Lärmschutz entsprechend Neubaustandard umgesetzt wird. Sie wissen, es gibt einen Landtagsbeschluss, um beim Niveau Neubaustandard anzusetzen. Haben Sie Kenntnisse darüber, inwiefern dieses Anliegen bereits politisch diskutiert wurde? Es ist klar, dass die Bahn umsetzt, was politisch ermöglicht wird; es würde mich allerdings interessieren, ob dennoch zu all diesen Themen eine Kommunikation zwischen Bahn und Politik stattfindet?

- Alexander Pawlik antwortet, dass zu diesem Thema mehrere Schreiben des Bundes und diverse Forderungen von den Landkreisen eingegangen sind. Entscheidungsträger ist das Bundesverkehrsministerium, welches die Bahn beauftragen müsste nach Neubaustandard zu bauen.
- Ralf Eggert möchte die Frage, wer in der Planungswerkstatt zusammensaß, beantworten. Die angesprochenen Bewertungskriterien müssen prinzipiell nur für den Bereich der Neubaustrecke von Großkarolinenfeld bis Grafing erstellt werden. Weiter nördlich ist dies nicht erforderlich, da hier nur eine Ausbaustrecke vorliegt. In der Planungswerkstatt waren somit alle Personen dabei, die auch im Forum sind: Bürgermeister und Bürgervertreter, also in der Regel auch Mitglieder von Bürgerinitiativen.
- Matthias Neumair antwortet, dass sich der Ausbauabschnitt noch in einem frühen Stand der Planungen befindet. Die angesprochenen Themen werden in den nächsten Planungsphasen betrachtet werden. Die signaltechnische Ertüchtigung ist bis zum Jahr 2030 geplant, die Fertigstellung des Brenner-Nordzulaufs bis zum Jahr 2040. Die rechtzeitige Behandlung der vorgenannten Fragestellungen ist sichergestellt, dazu werden auch Lösungen unter Berücksichtigung des gesetzlichen Rahmens untersucht.

Doris Rauscher bittet um Information zur Sicherstellung der Gleise zwischen Grafing/Richtung München.

- Matthias Neumair antwortet, dass das Projekt in diesem Bereich noch ganz am Anfang stehe. Maßgabe für die Planung ist, dass sowohl der aktuelle S-Bahn Verkehr als auch die perspektivischen Entwicklungen nicht beeinträchtigt werden. Dies wurde auch von Dr. Lenz bestätigt.

Maria Noichl bezieht sich auf Zeitungsberichte über die Verzögerungen beim Baulos Pfons bzw. über die Auflösung bestehender Verträge. Was steckt dahinter, können Sie dazu ein paar Worte sagen? Weiters wundert es mich, dass zum jetzigen Zeitpunkt bereits Untervarianten ausgeschlossen werden können. Für mich sieht das jetzt so aus, als wäre das Ergebnis schon vorab bekannt gewesen und würden nun bewusst Untervarianten ausgeschieden werden. Wer entscheidet jetzt am Schluss? Ich weiß, dass die Gleise aufgrund der Geschwindigkeit der Züge in München abgesenkt werden müssen, um unter dem Inn durchzukommen. Daher erscheint mir manches nicht schlüssig. Können Sie mir den Zusammenhang erklären?

- Reinhold Hödl antwortet, dass der BBT kein Projekt der ÖBB Infra ist, sondern die BBT SE dafür zuständig ist. Die Details kenne Reinhold Hödl daher nicht, aber nach Abstimmung mit dem Vorstand gibt es bauvertragliche Differenzen, die nicht auflösbar waren. Da das Baulos noch mehrere Jahre angedauert hätte, war eine Vertragsauflösung daher unumgänglich. Unabhängig davon werde mit Hochdruck an einer Neuausschreibung gearbeitet, die noch heuer fertig gestellt werden soll. Ende 2020/Anfang 2021 wird es seitens der BBT SE eine Klarstellung mit zeitlicher Schiene geben.
- Matthias Neumaier fasst kurz zusammen, wie man zu Entscheidungen kommt. Die über 100 Grobtrassen wurden vergangenes Jahr auf fünf reduziert. Aktuell erfolge der erste Prüfschritt der fünf Grobtrassen mit mehreren Untervarianten. Ziel ist es, eine genehmigungsfähige Vorzugstrasse für das Planfeststellungsverfahren zu entwickeln. Wenn Grobtrassen bzw. Untervarianten von Grobtrassen ausgeschieden werden, orientieren sich die Planer im ersten Schritt immer am Kriterienkatalog. Weiters gilt es noch Themen zu berücksichtigen, die vom Eisenbahnbundesamt abgeprüft werden. Auf die Frage hin, warum wir zu diesem Zeitpunkt die Untervariante der Trasse Blau/Violett ausscheiden, kann gesagt werden, dass im Zuge der vertieften Planung diese Bereich detaillierter angesehen und bewertet wurde. Am Ende bewerten wir unter anderem, ob eine Variante bzw. Untervariante genehmigungsfähig ist oder nicht. Mit dem Fortschritt der Planung können auch die Zwangspunkte detaillierter untersucht werden. Wenn das Genehmigungsrisiko für eine Untervariante mit Blick auf das Planfeststellungsverfahren zu hoch ist, macht es keinen Sinn diese weiter zu beplanen. Bei der ausgeschiedenen Untervariante mit Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld wäre unter anderem ein erheblicher Eingriff in Grundstücke bestehender Wohnbebauung erforderlich geworden. Im weiteren Verlauf des Trassenauswahlverfahrens schlagen wir nächstes Jahr als Vorhabensträger eine Vorschlagstrasse vor, die dann vom Auftraggeber, dem Bund bestätigt werden muss. Für das in einer späteren Planungsphase folgende Planfeststellungsverfahren muss die Vorzugstrasse alle Betroffenheiten von Mensch und Umwelt detailliert erfasst und abgewogen haben und die Entscheidung begründet und dokumentiert werden. Das

Raumordnungsverfahren bildet dabei die Vorstufe für das anschließende Planfeststellungsverfahren.

Maria Noichl: Ich habe mir den Satz mitgeschrieben: „Wir müssen alles betrachten“. Warum wird die Bestandsstrecke nicht betrachtet? Wenn die Bestandsstrecke von Anfang an ausgesondert wird, dann erwecken Sie bei mir das Gefühl, dass es nur mehr um die Legitimation jener Trasse, die schon lange feststeht, geht. Diese von Ihnen eben dargestellte Einengung finde ich nicht in Ordnung, auch mehrere Bürgerinitiativen haben dies angeführt.

- Matthias Neumaier gibt an, dass diese Kritik bekannt ist und verweist auf getätigte Untersuchungen, wie zum Beispiel die Bestandsstreckenuntersuchung, welche auf der Homepage unter folgendem Link veröffentlicht wurde: https://www.brennernordzulauf.eu/unterlagen_raumordnungsverfahren.html. Hier ist man zum Ergebnis gekommen, dass die im Projekt geforderten verkehrlichen Ziele mit einem Ausbau der Bestandsstrecke nicht erreicht werden können. Auch die Machbarkeitsstudie Vieregg-Rössler wurde betrachtet, auch hier ist man zu einem eindeutigen Ergebnis gekommen. Es macht keinen Sinn dies im Raumordnungsverfahren zu betrachten, wenn die Ziele nicht umsetzbar sind.
- Ralf Eggert ergänzt, dass dieses Thema auch in den Gemeindeforen sehr vertieft diskutiert wird. Wichtig ist auch, dass bisher keine gesamte Trassenvariante weggefallen ist, sondern lediglich Untervarianten einer Grobtrasse.

Otto Lederer führt aus, dass ausgiebig erklärt wurde, warum eine VKN im Wildbarren aus Sicht der Bahn nicht möglich ist. Die Interessensgemeinschaft Inntal 2040 hat zusätzlich noch die unterirdische Querung des Inns ins Spiel gebracht. Inwieweit wurde die Innquerung bei Fischbach schon untersucht und welche neuen Erkenntnisse z.B. von geologischen Erkundungen liegen hier vor?

- Matthias Neumair bedankt sich für die Frage und führt aus, dass die Innquerung bei Fischbach/Nussdorf regelmäßig Thema in den Gemeindeforen ist und Einblicke in die Planung und den Fortschritt der Prüfung dieser Untervariante gewährt werden. Diese Variante ist bis dato nicht ausgeschieden und wird daher auch weiter betrachtet.

Otto Lederer ergänzt, dass zu Beginn des Jahres die Innunterquerung seitens der Bahn geologisch untersucht werden hätte sollen, dies jedoch wegen Covid-19 verschoben wurde. Ruhen diese Untersuchungen noch weiterhin oder wurden diese schon wieder aufgenommen?

- Matthias Neumair antwortet, dass die Baugrunduntersuchung im Frühjahr wegen Covid-19 gescheitert ist. Sofern erforderlich, können diese in einer folgenden Planungsphase nachgeholt werden.

Wolfgang Stefinger meldet sich als Bundestagsabgeordneter für den Münchner Osten, wo Trudering dazugehört. Alles rund um Daglfing/Trudering sind hierorts großes Thema, vor allem was den Güterverkehr betrifft. Vor allem jene Güterverkehre, die gar nicht nach München wollen. Meine Frage zielt auf die unterschiedlichen Zugzahlen ab, mit denen die deutsche und österreichische Seite plant. Bitte erklären Sie, wie das funktionieren kann? Meine zweite Frage ist: Gibt es Berechnungen zum

Durchgangsgüterverkehr, also jene Verkehre die vor allem gar nicht nach München rein wollen? Und zuletzt würde ich noch gerne wissen, wie weit der Ost-Korridor geplant wird? Es ist bekannt, dass dieser keinen vordringlichen Bedarf hat, dennoch ist das Thema wichtig für mehr Akzeptanz in München, vor allem auch im Wohngebiet von Trudering mitsamt den Auswirkungen auf den S-Bahn-Verkehr.

- Klaus-Dieter Josel antwortet, dass im Rahmen der Neufassung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) für den Ost-Korridor (Nordseehäfen – Hof – Regensburg – Alpen) nicht nur die Variante durch München sondern ebenso Varianten an München vorbei diskutiert worden sind. Diese alternativen Strecken wurden insbesondere auch in der Anfangsphase des Projektes Brennernordzulauf diskutiert. Der Planungsauftrag des BMVI lautet jedoch eindeutig, nur die Variante durch München zu planen. Alternative Laufwege, wie von der Bahn vorgeschlagen, kommen daher derzeit nicht in Frage. Er äußerte die Einschätzung, dass sich der BVWP langfristig weiterentwickeln wird; aktuell ist die DB an die Vorgaben des BVWP gebunden.
- Matthias Neumaier ergänzt, dass die Bahn die Maßgabe habe, die Projekte des Bundesverkehrswegeplanes entsprechend der derzeitigen Planungsaufträge termingerecht umzusetzen. Es gibt diesbezüglich einen Austausch, die Bahn müsse sich jedoch an die derzeitigen Prognosen des Bundesverkehrswegeplanes halten.

Wolfgang Stefinger fragt, ob die Bahn mit steigenden Zugzahlen rechnet? Sind die Zahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan noch aktuell? Kann mit Zahlen, die fünf oder zehn Jahre alt sind, überhaupt noch geplant werden? Wie hoch sind die aktuellen Zahlen? Es muss doch einen Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium geben, wenn festgestellt wird, dass der Güterverkehr zunimmt.

- Matthias Neumair antwortet, dass die Zahlen des Bundesverkehrswegeplanes sich auf das Jahr 2030 beziehen. Die Ist-Auslastung kann nicht betrachtet werden, vor allem da der BBT im Bundesverkehrswegeplan noch gar nicht berücksichtigt ist. Wir gehen davon aus, dass die Verkehrsmengen zuwachsen werden, eine Prognose bis 2040 haben wir nicht, daher bedienen wir uns einer Hilfslösung, die mit den Ministerien festgelegt wurde. Wir planen am Grenzquerschnitt mit einer Zugzahl von 400 Zügen, welche dann Richtung München weiterentwickelt wird. Am Ende des Tages wissen wir jedoch nicht, ob es 380/400 oder 420 Züge sein werden. Es gilt dies in der nächsten Bedarfsplanüberprüfung durch den Bund festzulegen und im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.
- Klaus-Dieter Josel ergänzt, dass sich das Gutachten des Bundes auf eine volkswirtschaftliche Prognose bezieht, welche auf die verkehrliche Entwicklung heruntergebrochen wird. Der Bund hat den Bundesverkehrswegeplan bereits in Überarbeitung gegeben. In zwei, drei Jahren sollte es Ergebnisse geben. Im Wesentlichen wird es jedoch eine Überprüfung des Status und Ist-Standes werden, wo auch die Frage gestellt wird, welche Zugzahlen fortgeschrieben werden müssen. Maßgebend sind dabei die Gutachter des Bundes, welche natürlich eigene Erfahrungen haben und diese dem Bund weitergeben.

Da keine Fragen mehr gestellt werden, leitet die Moderation zum Abschluss über.

6. Abschluss

Die Moderation präsentiert den Ausblick auf die nächsten Termine (Folie 22) und bedankt sich für die interessante Diskussion. Klaus-Dieter Josel und Reinhold Hödl bedanken sich für die Teilnahme und den konstruktiven Austausch.

Zusammengestellt am 09.11.2020

Moderation (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation regionaler Projektbeirat vom 09.11.2020
- Anwesenheitsliste

13. REGIONALER PROJEKTBEIRAT

09.11.2020, ONLINE



BRENNER-NORDZULAUF



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Herzlich willkommen!

➤ Aufgrund der Gruppengröße sind in der Online-Konferenz einige Regeln erforderlich

Bitte beachten Sie:

- **Stumm stellen** (Vermeidung von Hintergrundgeräuschen)
- **Keine Unterbrechung** des Vortrags
- **Fragerunde** am Ende jedes Blocks

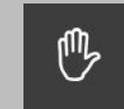
- **Wortmeldung** durch Handzeichen anmelden
- Aufruf der Wortmeldungen erfolgt **chronologisch**
- **Nennen Sie Ihren Namen und Ihre Organisation** am Anfang jeder Wortmeldung
- Bei **Übertragungsproblemen**:
Halten Sie Ihr E-Mail-Postfach im Auge



So sind Sie stumm gestellt
Normalzustand



So ist Ihr Mikrofon an
Bitte nur wenn Sie sprechen



Aufzeigen für Wortmeldung

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 13. Sitzung

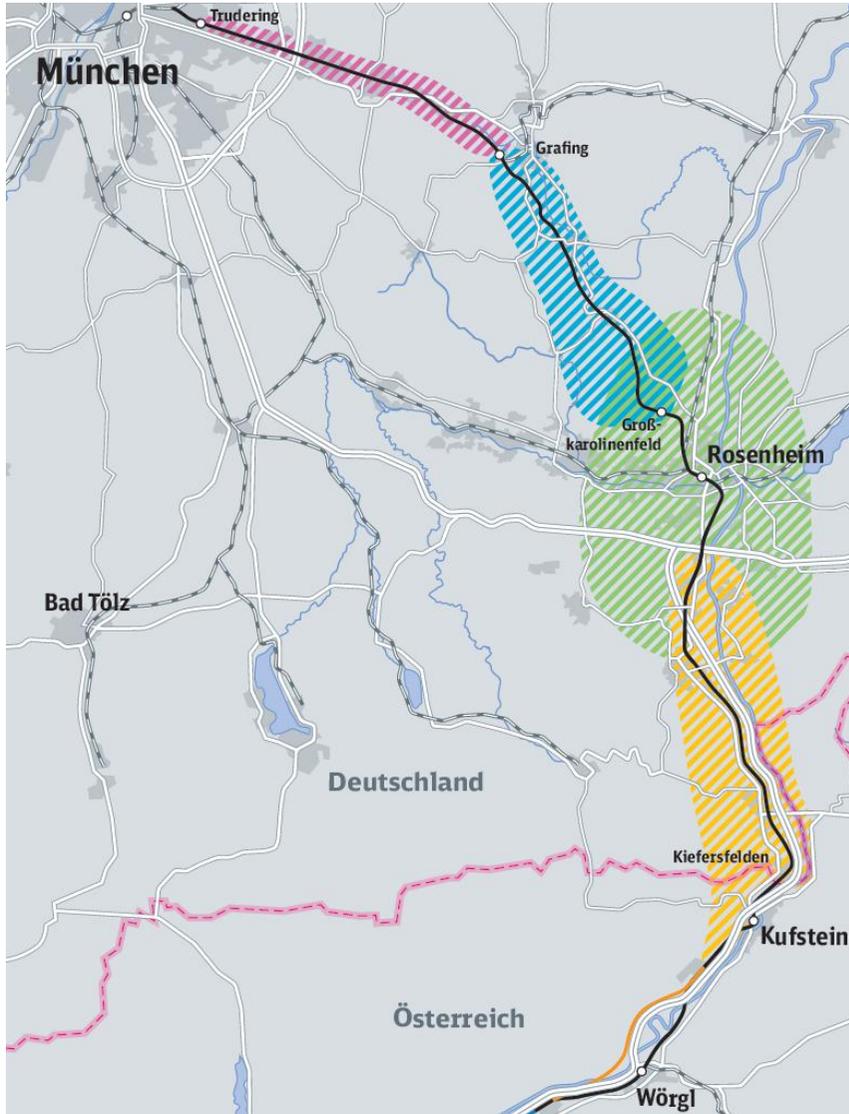
- **Begrüßung**
- **Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
 - Knoten Radfeld–Baumkirchen (Anschluss BBT) – AT: seit 2012 in Betrieb
 - Schafte nau–Knoten Radfeld – AT: Umweltverträglichkeitsverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum – DE/AT: Trassenauswahlverfahren / ROV
 - Erweiterter Planungsraum – DE: Trassenauswahlverfahren / ROV
 - Planungsraum Grafing–Großkarolinenfeld – DE: Dialog
 - Planungsraum München-Trudering–Grafing – DE: Dialog
- **Weitere Informationen**
 - Lärmschutz Bestandstrecke
- **Diskussion & Fragen**
- **Überblick Termine & Abschluss**

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 13. Sitzung

- Begrüßung
- **Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
 - Knoten Radfeld–Baumkirchen (Anschluss BBT) – AT: seit 2012 in Betrieb
 - Schafte nau–Knoten Radfeld – AT: Umweltverträglichkeitsverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum – DE/AT: Trassenauswahlverfahren / ROV
 - Erweiterter Planungsraum – DE: Trassenauswahlverfahren / ROV
 - Planungsraum Grafing–Großkarolinenfeld – DE: Dialog
 - Planungsraum München-Trudering–Grafing – DE: Dialog
- Weitere Informationen
 - Lärmschutz Bestandstrecke
- Diskussion & Fragen
- Überblick Termine & Abschluss

Planungsräume



München-Trudering–Grafing
Blockverdichtung



Grafing–Großkarolinenfeld
Neubaustrecke



Erweiterter Planungsraum
Neubaustrecke



Gemeinsamer Planungsraum
Neubaustrecke



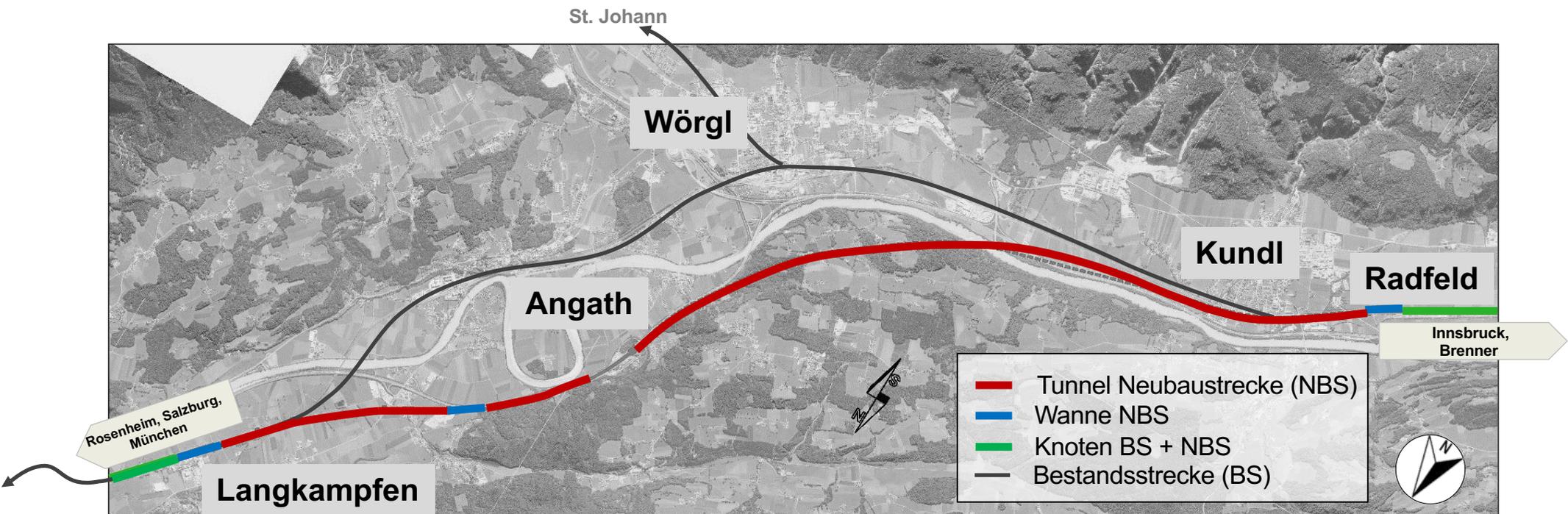
Schaftenau–Knoten Radfeld
Neubaustrecke



Schaftenau–Knoten Radfeld

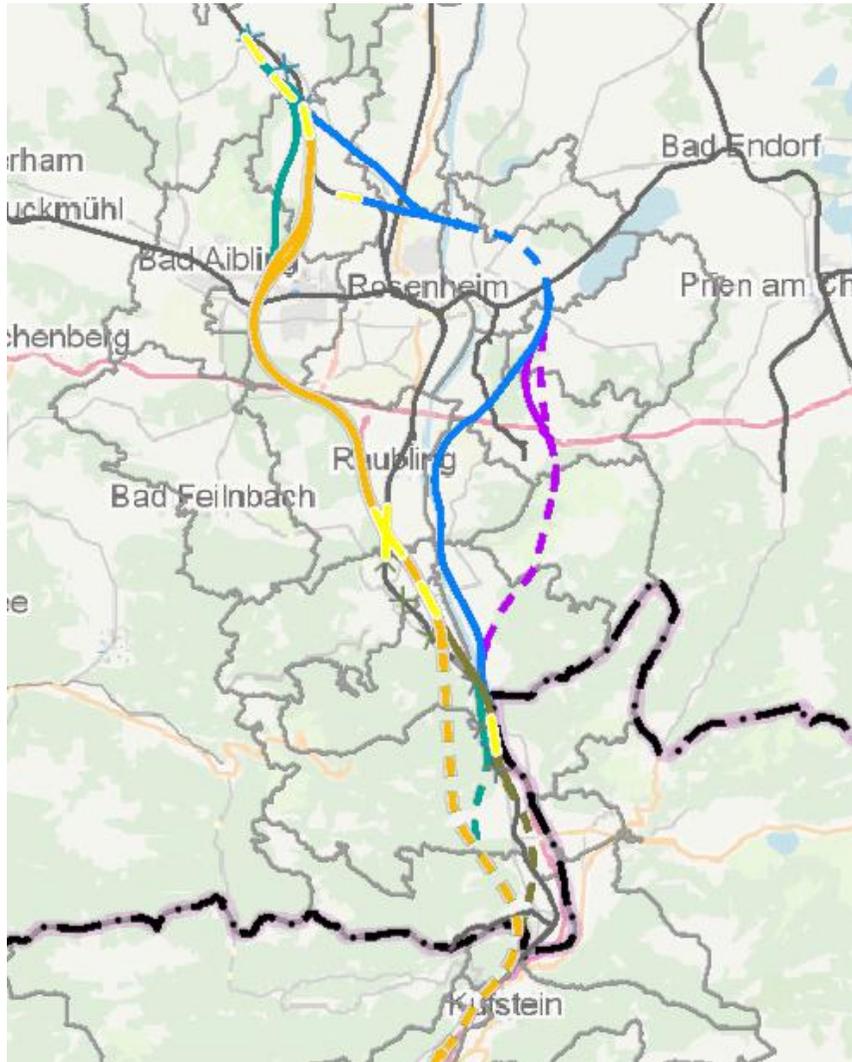
Projektübersicht

- Die vom 03.11.20 bis 05.11.20 vorgesehene öffentliche Erörterung zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde seitens des BMK wegen der zwischenzeitlich verordneten verschärften Schutzmaßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Krise abberaumt.
- Es werden dzt. realisierbare Maßnahmen geprüft, die die vom 23.11.20 bis 25.11.20 anberaumte mündliche Verhandlung zur Umweltverträglichkeitsprüfung, trotz der zwischenzeitlich verordneten verschärften Schutzmaßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Krise, ermöglichen.



Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

Trassenauswahlverfahren



Planung im Trassenauswahlverfahren:

- Vertiefte Planung der fünf Trassenvarianten läuft
- Blick in die Planungswerkstatt zeigt die aktuellen Fortschritte – Präsentation in den Gemeindeforen
- Betrachtung lokaler Lösungsmöglichkeiten (z.B. Innquerung Fischbach/Nußdorf; Trassen nördlich bzw. durch Großkarolinenfeld)

Dialogforen

- Gemeinsamer Planungsraum:
 - 21. Sitzung der Gemeindeforen Ende September 2020
- Erweiterter Planungsraum:
 - 15. Sitzung Forum Rosenheim Süd bzw.
 - 16. Sitzung Forum Rosenheim Nord im Oktober 2020
- Nächste Forenrunde Anfang Dezember 2020

Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

Geologisches Erkundungsprogramm



Erweiterter Planungsraum:

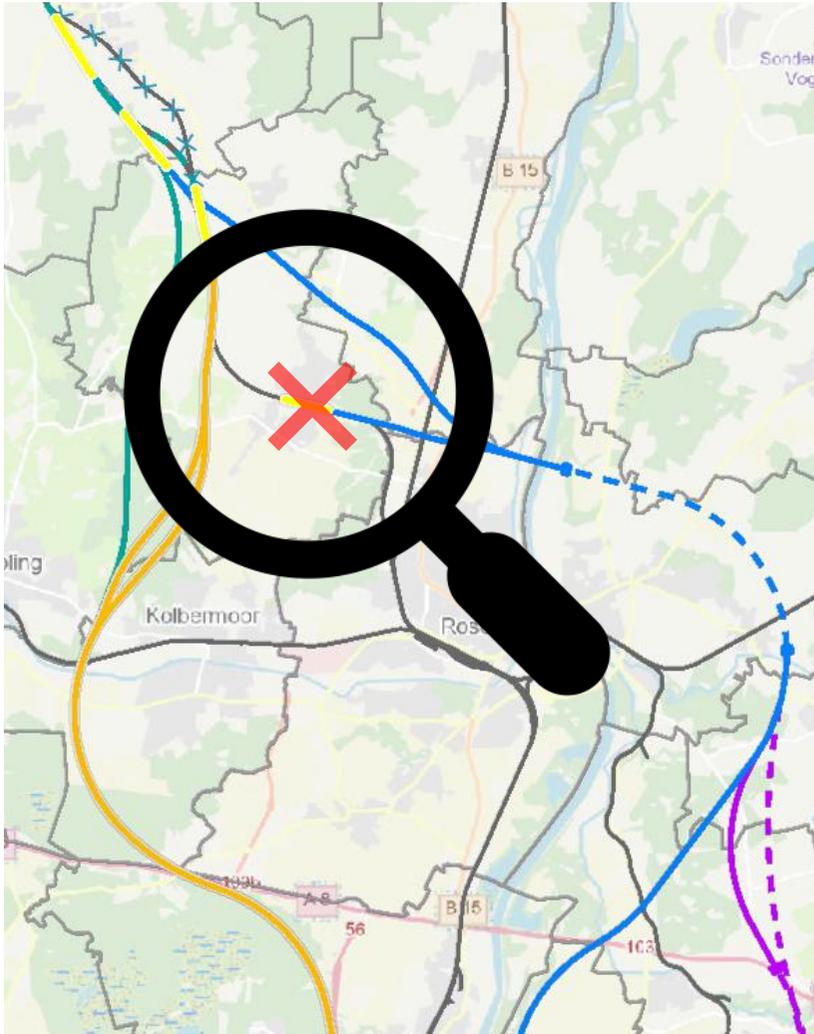
- Aktuell sind zwei weitere Erkundungsbohrungen zur Beurteilung der Trassen und etwaiger Untervarianten vorgesehen
- Sechs Duldungsbescheide für Bohrarbeiten bislang durch das Eisenbahn-Bundesamt erlassen

Gemeinsamer Planungsraum:

- Ergänzende Erkundungen abgeschlossen

Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

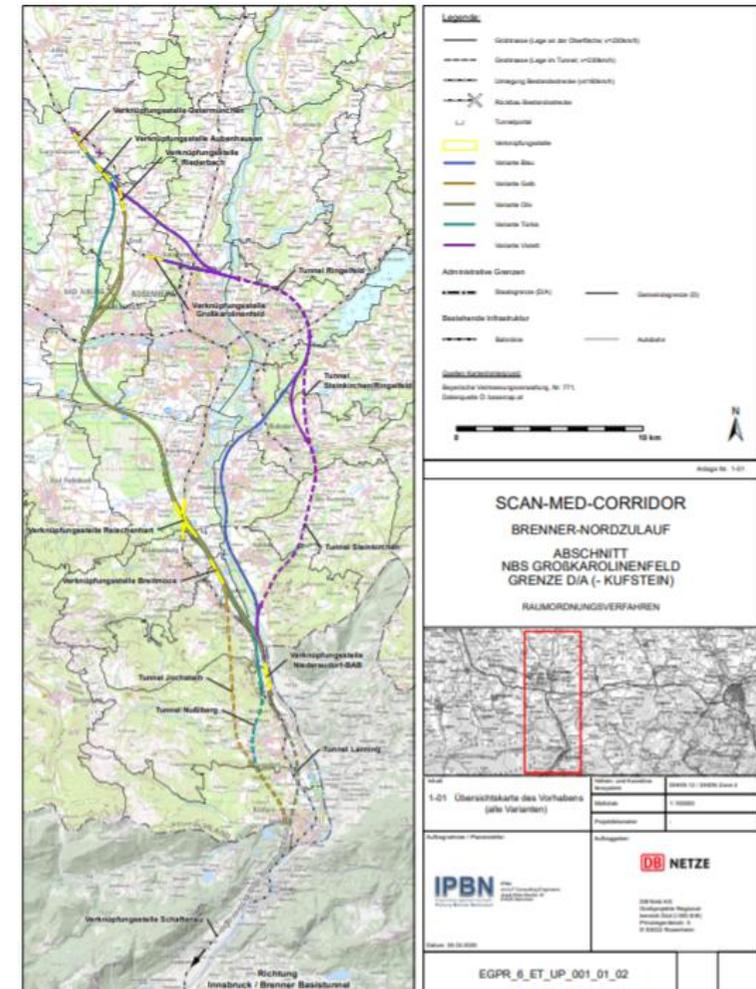


- Trassenverlauf und Verknüpfungsstelle durch Großkarolinenfeld sind nicht länger Teil der Planungen (Untervarianten der Varianten Blau und Violett)
- Grundlage der Entscheidung ist ein Vergleich mit der Untervariante, die nördlich an Großkarolinenfeld vorbeiführt
- Untervariante nördlich von Großkarolinenfeld schneidet in sowohl im Fachbereich „Verkehr und Technik“ als auch „Raum und Umwelt“ besser ab
- Bei einem Verlauf der NBS durch Großkarolinenfeld würden erhebliche Realisierungs- und Genehmigungsrisiken auftreten, wie z.B. umfangreiche Infrastruktur Anpassungen und Eingriffe in vorhandene Bebauung
- Untervariante ist nicht länger Teil des Raumordnungsverfahrens zwischen Tuntenhausen und Kiefersfelden

Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

Raumordnungsverfahren | Aktueller Stand (1/4)

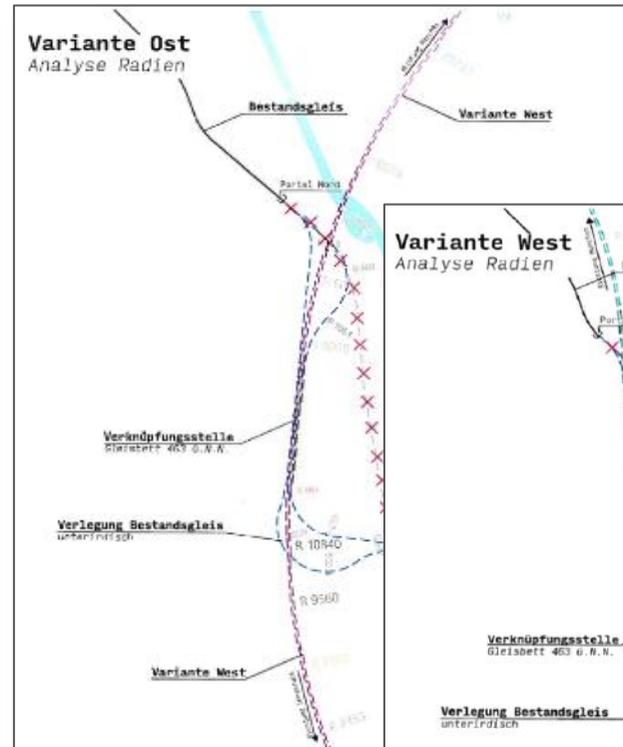
- Einleitung des Raumordnungsverfahrens am 29.05.2020 durch die Regierung von Oberbayern
- Bis 24.07.2020 konnten Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren abgegeben werden
- Rund 30.000 Stellungnahmen gingen ein
- Abschluss des Raumordnungsverfahrens wird für Ende 2020 erwartet
- Derzeit wertet die Regierung von Oberbayern die Stellungnahmen aus und holt zu ausgewählten Sachverhalten weitere Informationen von der DB ein



Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

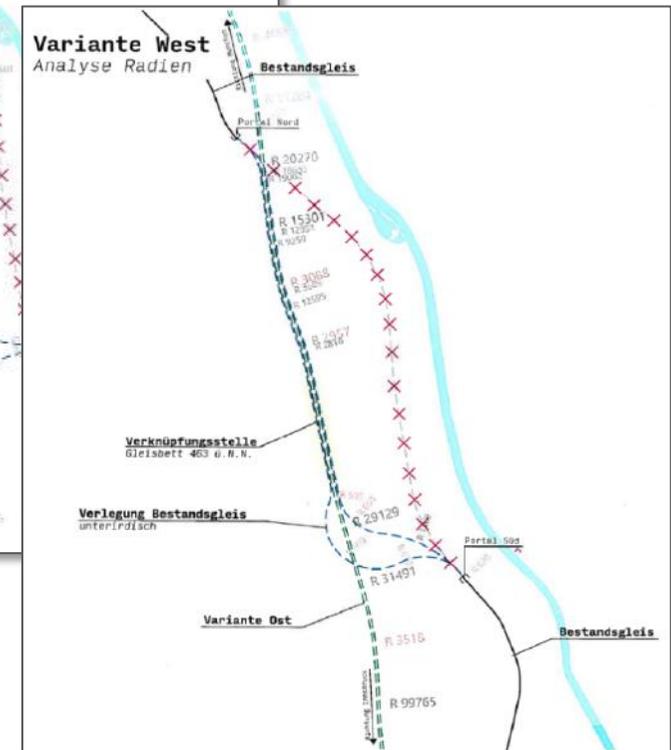
Raumordnungsverfahren | Aktueller Stand (2/4)

- Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ hat mit ihrer Stellungnahme einen eigenen Trassenvorschlag eingebracht
- Idee: Die Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ soll in den Berg (Bereich Wildbarren) verlegt werden
- Ähnliche Trassenvorschläge wurden in der Vergangenheit bereits geprüft und bewertet
- Auf Basis des Vorschlags im Raumordnungsverfahren erfolgte eine erneute Prüfung durch das Projektteam
- Gesprächstermin mit Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ fand am 21. Oktober 2020 statt



Varianten „Ost“ und „West“
der Interessengemeinschaft

Quelle: Interessengemeinschaft
„Inntal 2040“



Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

Raumordnungsverfahren | Aktueller Stand (3/4)

Rechtliche Vorgaben für die Planung, die Genehmigung und den Bau von Eisenbahntunneln in Deutschland:

- **Europäische Verordnungen**
gelten unmittelbar, eine nationale Konkretisierung der Vorgaben ist möglich.
- **Richtlinien des Eisenbahn-Bundesamts**
gelten als ermessensbindend bei der Entscheidung der planfeststellenden Behörde.
- **Betreiberspezifische Richtlinien**
konkretisieren die europäischen und nationalen Vorschriften.
- **Vorschriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung**



Ausnahmen von Verordnungen und Richtlinien

- Abweichungen kann nur die planfeststellende Behörde genehmigen.
- Regelwerksabweichungen sind nur dann zulässig, wenn u.a. die **gleiche Sicherheit nachgewiesen** werden kann.

Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

Raumordnungsverfahren | Aktueller Stand (4/4)



„Auf zweigleisigen Strecken sind bei langen und sehr langen Tunneln die Fahrtunnel als parallele, eingleisige Tunnel anzulegen, wenn das Betriebsprogramm einen uneingeschränkten Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen vorsieht. In diesem Fall erfolgt die Flucht der Personen und der Einsatz der Rettungsdienste über Verbindungsstollen und die benachbarte Tunnelröhre.“ (EBA-Ril Tunnel)

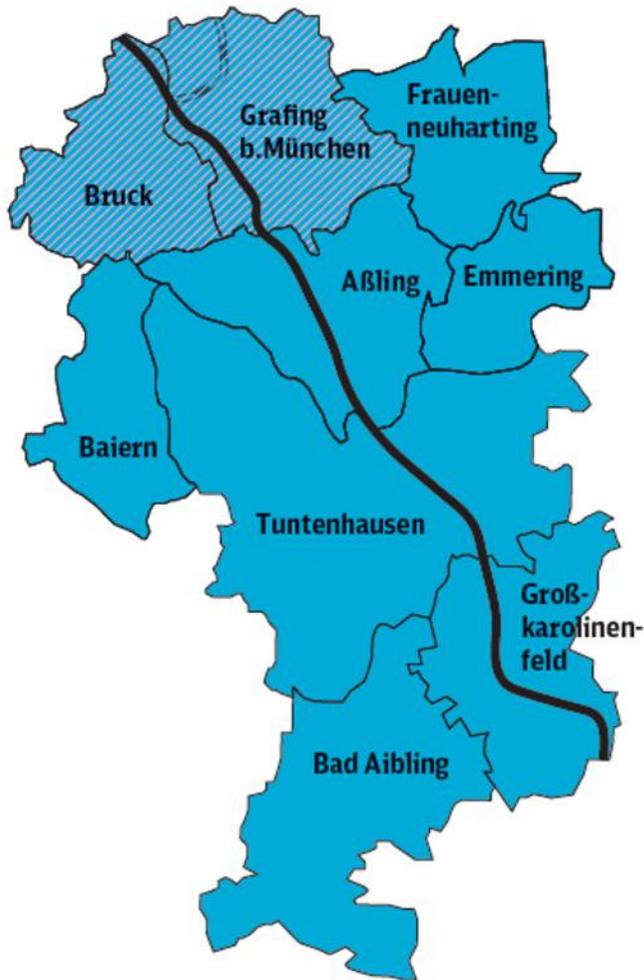
„Bei zweigleisigen Tunneln dürfen fahrplanmäßige Begegnungen zwischen Reise- und Güterzügen nicht vorgesehen werden.“ (EBA-Ril Tunnel)

- Tunnelröhren müssen baulich getrennt sein, um den Übertritt von Brandrauch und toxischen Gasen zu verhindern.
- Die DB hat zwei mögliche Lösungsansätze entwickelt (Vier-Röhren-System bzw. Kaverne).
- Trotz innovativer Ideen ermöglicht keiner der Lösungsansätze die Einhaltung aller sicherheitstechnischer Vorgaben.
- **Der Nachweis gleicher Sicherheit ist nicht zu erbringen.**

Die von der IG „Inntal 2040“ eingebrachten Ideen sind aus Sicht der DB im ROV keine alternative Trassenvariante.

Planungsraum Grafing–Großkarolinenfeld

Grundlagenermittlung



Planung

- Ingenieurleistungen im September 2020 beauftragt
- Planungsbeginn im Oktober 2020

Dialog



- Erste Sitzung des Dialogforums im Juli 2020
- Teilnehmende: Bürgermeister, Bürgerinitiativen, Landkreise, Jugendvertreter, Wirtschaftsverbände, Fahrgastverbände, Naturschutzorganisationen, Bauernverband
- Nächstes Dialogforum im November 2020



- Neues Format: Fachliche Arbeit in Planungswerkstätten
- Erste Planungswerkstatt im August 2020: Katalog mit Kriterien zur Bewertung von Trassenvarianten abgestimmt

Planungsraum München-Trudering–Grafing

Grundlagenermittlung



Planung

- Ausschreibung zu Ingenieurleistungen Lph 1/2 für den Bereich Trudering–Grafing im September 2020 veröffentlicht
- Abstimmung der Schnittstellen zum Projekt Digitale Schiene Deutschland

Dialog

- Erste Sitzung des Dialogforums im Juli 2020
- Teilnehmende: Bürgermeister, Bürgerinitiativen, Landkreise, Bezirksausschuss, Jugendvertreter, Wirtschaftsverbände, Fahrgastverbände, Naturschutzorganisationen

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 13. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Knoten Radfeld–Baumkirchen (Anschluss BBT) – AT: seit 2012 in Betrieb
 - Schafte nau–Knoten Radfeld – AT: Umweltverträglichkeitsverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum – DE/AT: Trassenauswahlverfahren / ROV
 - Erweiterter Planungsraum – DE: Trassenauswahlverfahren / ROV
 - Planungsraum Grafing–Großkarolinenfeld – DE: Dialog
 - Planungsraum München-Trudering–Grafing – DE: Dialog
- Weitere Informationen
 - Lärmschutz Bestandstrecke
- Diskussion & Fragen
- Überblick Termine & Abschluss

Lärmschutz an der Strecke München–Rosenheim–Kiefersfelden

Planungsfortschritte gegenüber der letzten Sitzung 10/2019: MU LSW

Geplante Lärmschutzwände aus der MU Inntal (SV53/2017):

- Die Planungen sind weiter gut vorangeschritten
- Für alle Planungsabschnitte wurden die Antragsunterlagen auf Planrecht beim Eisenbahn Bundesamt in München beantragt

 **Ostermünchen und Großkarolinenfeld:** Antragsunterlagen auf Planrecht im Dez. 2018

 **Haar und Grafring:** Antragsunterlagen auf Planrecht im Juli 2019

 **Rosenheim, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf und Kiefersfelden:** Antragsunterlagen auf Planrecht im 4. Quartal 2019



→ **Ein erster Baustart** in den Abschnitten Großkarolinenfeld und Ostermünchen in 1./ 2. Q. 2021 geplant.

-  Umgesetzt
-  Bearbeitung planmäßig
-  Umsetzung offen

Lärmschutz an der Strecke München–Rosenheim–Kiefersfelden

Planungsfortschritte gegenüber der letzten Sitzung 10/2019: MU SSD

Geplante Schienenstegdämpfer aus der MU Inntal (SV 53/2017):

- Die Planungen sind weiter vorangeschritten. Für den Einbau von Schienenstegdämpfern wird kein Baurecht benötigt.
-  **Abschluss 1. Bauabschnitt MU Inntal SSD (Vaterstetten) im August 2018 abgeschlossen**
(Einbau der ersten rd. 1.000 m von insgesamt 3.700 m SSD im Abschnitt Vaterstetten)
-  **2. Bauabschnitt MU Inntal (Vaterstetten und Zorneding) ist im Dez.2020 geplant**
(Einbau der restlichen rd. 2.700 m SSD in den Bereichen **Vaterstetten** und **Zorneding**)

-  Umgesetzt
-  Bearbeitung planmäßig
-  Umsetzung offen

Lärmschutz an der Strecke München–Rosenheim–Kiefersfelden

Planungsfortschritte gegenüber der letzten Sitzung 10/2019: Farbige SSD

Geplante Schienenstegdämpfer aus dem „Innovativen Lärmschutz“:

- Die Planungen sind weiter vorangeschritten. Für den Einbau von Schienenstegdämpfern wird kein Baurecht benötigt.

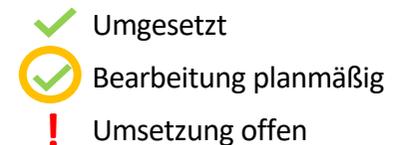


Abschluss 1. Bauabschnitt SSD im April 2020 abgeschlossen

(Einbau der ersten rd. 4.880 m Gleislänge von insgesamt 16.640 m Gleislänge SSD in den Abschnitten Brannenburg, Oberaudorf, Kiefersfelden)

2. Bauabschnitt SSD vsl. ab 1. Q. 2021

(Einbau der restlichen rd. 11.760 m Gleislänge SSD in den Bereichen Trudering-Rosenheim (abschnittsweise) und Rosenheim-Kiefersfelden (Restarbeiten) waren ursprünglich in 2020 geplant.)



Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 13. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Knoten Radfeld–Baumkirchen (Anschluss BBT) – AT: seit 2012 in Betrieb
 - Schafte nau–Knoten Radfeld – AT: Umweltverträglichkeitsverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum – DE/AT: Trassenauswahlverfahren / ROV
 - Erweiterter Planungsraum – DE: Trassenauswahlverfahren / ROV
 - Planungsraum Grafing–Großkarolinenfeld – DE: Dialog
 - Planungsraum München-Trudering–Grafing – DE: Dialog
- Weitere Informationen
 - Lärmschutz Bestandstrecke
- Diskussion & Fragen
- Überblick Termine & Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 13. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Knoten Radfeld–Baumkirchen (Anschluss BBT) – AT: seit 2012 in Betrieb
 - Schafte nau–Knoten Radfeld – AT: Umweltverträglichkeitsverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum – DE/AT: Trassenauswahlverfahren / ROV
 - Erweiterter Planungsraum – DE: Trassenauswahlverfahren / ROV
 - Planungsraum Grafing–Großkarolinenfeld – DE: Dialog
 - Planungsraum München-Trudering–Grafing – DE: Dialog
- Weitere Informationen
 - Lärmschutz Bestandstrecke
- Diskussion & Fragen
- **Überblick Termine & Abschluss**

Regionaler Projektbeirat

Termine

Termine Gemeindeforen & Regionalforum für 2020

- 12/20: KW 50/51 GPR & EPR, Regionalforum

Termine Regionaler Projektbeirat

- Frühjahr 2021

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union