

# Projekt Brenner-Nordzulauf

## PROTOKOLL

---

|                    |   |
|--------------------|---|
| Thema:             | <b>14. Sitzung Regionaler Projektbeirat</b> |
| Datum und Uhrzeit: | 02.12.2021, 09.30-11:00 Uhr                 |
| Ort:               | Online-Konferenz                            |

---

TeilnehmerInnen  
(ohne akad. Titel)

Gahr, Hermann (Nationalrat)  
Felipe, Ingrid (Landeshauptmann Stellvertreterin)  
Platzgummer, Christoph (Bezirkshauptmannschaft Kufstein)  
Blume, Markus (Bayerischer Landtag)  
Büchler, Markus (Bayerischer Landtag)  
Maier, Nikolas i.V. Huber, Thomas (Bayerischer Landtag)  
Lengl Bernadette i.V. Rauscher Doris (Bayerischer Landtag)  
Nick, Kristina (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr)  
Weifenbach, Annette (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr)  
Gürpinar, Ates (Deutscher Bundestag)  
Leib, Volker i.V. Hofreiter, Anton (Deutscher Bundestag)  
Eder, Simon i.V. Kofler, Bärbel (Deutscher Bundestag)  
Lenz, Andreas (Deutscher Bundestag)  
Ludwig, Daniela (Deutscher Bundestag)  
Tausend, Claudia (Deutscher Bundestag)  
Schäfer, Judith i.V. Noichl, Maria (Europäisches Parlament)  
Kippes, Gerhard (Landratsamt Rosenheim)  
Hallmann, Sebastian (Landratsamt Ebersberg)  
Hübner, Simone (Landkreis München)  
Wolf, Stephan (Stadt München)  
Kemmrather, Dieter (Stadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt)  
Sárközy, Levente (Stadt Rosenheim)  
Josel, Klaus-Dieter (DB AG)  
Neumaier, Matthias (DB Netz AG)  
Lindemair, Franz (DB AG)  
Gotthalseder, Manuel (DB Netz AG)  
Reiter, Bernd (DB Netz AG)  
Hödl, Reinhold (ÖBB Infrastruktur AG)  
Kölbach, Peter (ÖBB Infrastruktur AG)  
Spieker, Arne (ifok GmbH)  
Hoffmann, Felix (ifok GmbH)  
Schwiertering, Anna (ifok GmbH)  
Volgger, Sabine (clavis GmbH)  
Röder, Carina (clavis GmbH)

---

**Agenda:**

- 1. Begrüßung**
  - 2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung**
  - 3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren**
  - 4. Diskussion und Fragen**
  - 5. Termine und Abschluss**
-

## 1. Begrüßung

Die Moderatorin Sabine Volgger begrüßt die Teilnehmenden zum 14. Regionalen Projektbeirat. Zudem stellt sich der neue Moderator Arne Spieker vor. Sabine Volgger erläutert, dass sich die Zusammensetzung des Regionalen Projektbeirates aufgrund der Bundestagswahl 2021 geringfügig geändert habe. In diesem Zuge verabschiedet sie Margarete Bause als ehemaliges MdB und begrüßt Ates Gürpınar als neues MdB im Regionalen Projektbeirat. Des Weiteren informiert Sabine Volgger über den Moderationsablauf sowie die Agenda der heutigen Sitzung.

Klaus-Dieter Josel begrüßt zum 14. Regionalen Projektbeirat. Das Projekt erziele weiter Fortschritte und erfahre zudem durch die Nennung im Koalitionsvertrag der künftigen Bundesregierung Unterstützung. Dies zeige, welche Bedeutung die neue Bundesregierung dem Brenner-Nordzulauf beimesse. Bei der heutigen Sitzung stehe die Grobtrassenvorstellung im Planungsraum Grafing-Ostermünchen im Vordergrund. Darüber hinaus werde auch über die in den anderen Planungsabschnitten erzielten Fortschritte informiert. Bereits jetzt könne eine wesentliche begriffliche Neuerung angekündigt werden: Die Begrifflichkeiten Erweiterter Planungsraum (EPR) und Gemeinsamer Planungsraum (GPR) würden nicht mehr verwendet werden. Im Sinne der weiteren Planungen würden die jeweiligen Abschnitte nach Landmarken und Ortschaften benannt werden.

Reinhold Hödl begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden. Auf österreichischer Seite habe es vor allem in Zusammenhang mit den Genehmigungsverfahren Fortschritte gegeben, worüber ebenfalls berichtet werde. Insgesamt würden die grenzüberschreitenden Planungen sowie die länderübergreifende Zusammenarbeit für einen klimafreundlichen Verkehr dieses Projekt zu etwas Besonderem machen. Abschließend bedankt er sich bei den Teilnehmenden der Dialogforen sowie beim Projektteam für die gute Zusammenarbeit.

## 2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung

Zum Protokoll der 13. Sitzung gab es eine schriftliche Korrektur auf Grund von zwei falsch zugeordneten Wortbeiträgen. Dies ist im Protokoll entsprechend ausgebessert und im finalen Protokoll veröffentlicht. Das finale Protokoll wird auf der Projektwebsite [www.brenner-nordzulauf.eu](http://www.brenner-nordzulauf.eu) veröffentlicht.

## 3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren

*Siehe Folie 5-20 der beiliegenden Präsentation*

Matthias Neumaier heißt ebenfalls alle Teilnehmenden willkommen. Im Rampenlicht des 14. Regionalen Projektbeirates stehe der nördlichste und bis dato fehlende Neubauabschnitt des Brenner-Nordzulaufs, der Planungsraum Grafing-Ostermünchen. Heute würden dabei einerseits die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung durch die Online-Anwendung und andererseits die von den Planern entwickelten Grobtrassen vorgestellt werden. Mit dem Brenner-Basistunnel werde das Nadelöhr auf der europäischen Nord-Süd-Achse beseitigt.

Deutschland profitiere vom Brenner-Basistunnel: Mit dem Neubau entstehe auf der Brennerachse eine Flachbahn, auf welcher der Güterverkehr mit langen Zügen schneller und kostengünstiger fahren könne. Dies funktioniere erst dann, wenn die Zulaufstrecken entsprechend ausgebaut seien. Nur so könne die Brennerachse die volle Wirkung entfalten. In Österreich und Deutschland werde ein viergleisiges System von Innsbruck nach München geplant. Mit Grafing-Ostermünchen werde dabei die letzte Lücke im Brenner-Nordzulauf geschlossen. Mit Blick auf den Süden profitiere der Südzulauf in Italien vom EU-Aufbaufonds, der viele Milliarden Euro in dessen Ausbau investiere. Das Programm würde unter anderem eine schnellere Umsetzung des Bahnausbaus sowie eine Planungsbeschleunigung ermöglichen.

Die Struktur der Planungsabschnitte sei mit Beginn der Vorplanung im ehemaligen Erweiterten und Gemeinsamen Planungsraum neu geordnet worden. Die Gliederung der Planungsabschnitte erfolge zum einen nach den technischen Anforderungen. Zum anderen sei es erforderlich gewesen, Raumlose für die Ausschreibung der Planungsleistungen zu bilden, um den vergaberechtlichen Anforderungen zu entsprechen. Das nördliche Ende der im April vorgestellten Auswahltrasse liege in Ostermünchen. Dort bestehe der Ausgangspunkt für das anschließende Trassenauswahlverfahren bis Grafing. Der neue Abschnitt Ostermünchen-Innleiten beinhalte die Streckenführung bis einschließlich der Innquerung bei Langenpfunzen. Im Anschluss folge der Abschnitt Innleiten-Kirnstein, welcher sich bis zum Beginn der Verknüpfungsstelle bei Niederaudorf erstrecke und die beiden Tunnel Ringfeld und Steinkirchen beinhalte. In Deutschland und in Österreich bestünden nach der Trassenauswahl unterschiedliche Planungs- und Genehmigungsprozesse. Daher werde der Abschnitt ab der Verknüpfungsstelle Niederaudorf weiter nach Süden in die Abschnitte Kirnstein-Grenze D/A sowie Grenze D/A-Schaftenau aufgeteilt. Unabhängig davon würden die Planungen weiterhin eng abgestimmt. Besonders in Bezug auf den Grenztunnel sei eine intensive Koordination notwendig.

Die Moderatorin Sabine Volgger geht anschließend auf die Dialogprozesse in den Planungsabschnitten ein. Im Planungsabschnitt Schafteuau-Knoten Radfeld habe die letzte Dialogsitzung im Oktober stattgefunden. Dabei sei es zu intensiven Diskussionen um die Bausauführung gekommen, da man sich hier bereits in der Detailplanung befinde. Im Planungsabschnitt Grenze D/A-Schaftenau werde der Dialog erst im Frühjahr 2022 starten, da derzeit die Ausschreibungen für das Planungsteam laufen würden. Im Planungsabschnitt Kirnstein-Grenze D/A habe am 11. November die konstituierende Sitzung des Dialogforums stattgefunden, in dem die Gemeinden Kiefersfelden, Oberaudorf, Flintsbach und Erl vertreten seien. Der Moderator Arne Spieker ergänzt, dass sich nördlich davon das Dialogforum Innleiten-Kirnstein anschließe, in dem die Gemeinden Flintsbach, Nußdorf, Prutting, Riedering, Rohrdorf, Samerberg und Stephanskirchen vertreten seien. Hier habe am 10. November die konstituierende Sitzung stattgefunden. Das Dialogforum des Planungsabschnittes Ostermünchen-Innleiten, in dem die Gemeinden Großkarolinenfeld, Rosenheim, Schechen und Tuntenhausen vertreten seien, habe sich ebenfalls am 10. November konstituiert. Für den Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen würden heute um 10:00 Uhr sowie um 17:30 Uhr zwei Informationstermine des Dialogforums zur Grobtrassenvorstellung stattfinden. Im Planungsabschnitt Trudering-Grafing werde Anfang des kommenden Jahres die nächste Forensitzung stattfinden.

## **Planungsabschnitt Trudering–Grafing**

Matthias Neumaier erläutert, dass im Planungsabschnitt Trudering–Grafing eine Blockverdichtung geplant werde. Die Planungsleistungen seien nach europaweiter Ausschreibung vergeben worden. Nach der abgeschlossenen Grundlagenermittlung befinde man sich hier in der Vorplanung. Dabei finde eine enge Abstimmung mit dem Projekt Digitale Schiene Deutschland statt, das mit Ende der Vorplanung das Projekt übernehmen werde. Das zentrale Anliegen der Bürgerinnen und Bürger liege in diesem Planungsabschnitt beim Lärmschutz nach Neubaustandard.

## **Planungsraum Grafing–Ostermünchen**

*Siehe Folie 8-15 der beiliegenden Präsentation*

Weniger als eineinhalb Jahre nach Start des Dialogs im Planungsraum Grafing–Ostermünchen könnten die Grobtrassen heute vorgestellt werden. Gemeinsam mit den Mitgliedern des Dialogforums sei ein Kriterienkatalog für das Trassenauswahlverfahren noch vor Beginn der eigentlichen Planungen erarbeitet worden. Im Sommer dieses Jahres sei die Grundlagenermittlung und das geologische Erkundungsprogramm abgeschlossen worden, welche die Grundlage für die Raumwiderstandskarte bilden würden. Die Trassensuche sei im Juli dieses Jahres gestartet. Über die einzelnen Planungsschritte sei im Rahmen des Dialogverfahrens kontinuierlich informiert worden.

Ferner habe das Ziel darin bestanden, die breite Öffentlichkeit und vor allem die Menschen vor Ort an der Trassenfindung zu beteiligen. Deshalb und aufgrund der Rahmenbedingungen der Corona-Pandemie sei eine Online-Anwendung entwickelt worden, die allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern im Sommer zur Verfügung gestellt worden sei. Dabei seien die Herausforderungen des Planungsraumes und der Grobtrassensuche nachvollziehbar gemacht sowie ein niedrigschwelliges Beteiligungsformat mit möglichst geringen Hürden geschaffen worden. Im Sommer sei die digitale Anwendung mehrere Wochen online gestellt worden. Erfreulich sei, dass die Anwendung sehr gut angenommen wurde und über 200 Grobtrassenvorschläge entwickelt wurden. Diese hätten eine überwiegend hohe Qualität: Bei den meisten Bürgervorschlägen seien die Radien eingehalten und hohe Raumwiderstände umfahren worden. Jeder eingehende Vorschlag sei vom Planungsteam geprüft und, sofern geeignet, in der Planung berücksichtigt worden. Alle Personen, die Vorschläge eingereicht haben, würden Feedback in Form von Anmerkungen und Erläuterungen des Planungsteams erhalten. Damit werde für Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar, wie mit dem eingereichten Vorschlag umgegangen werde.

Das Ziel sei es gewesen, eine Linienführung zu finden, welche die verkehrlichen und rechtlichen Anforderungen erfülle. Als gemeinsames Ergebnis der Bürgervorschläge mit den Überlegungen des Planungsteams seien insgesamt vier Trassen herausgearbeitet worden. Zur besseren Unterscheidung seien diese nach Farben benannt worden. Die vier Grobtrassen seien die Linien Pink, Limone, Rot und Orange. Alle Grobtrassen würden bei der Verknüpfungsstelle Ostermünchen starten und westlich der Bestandsstrecke nach Norden verlaufen. Sie würden sich wieder auf Höhe von Schammach treffen und ab dort gebündelt

mit der Bestandsstrecke verlaufen. Aufgrund des Ergebnisses der technischen Planung werde die Neubaustrecke erst auf Höhe Kirchseon wieder an die Bestandsstrecke angebunden. Dies läge daran, dass die Gleise auf eine Höhendifferenz gebracht und überwunden werden müssen, um die neue höhenfrei in die bestehende Strecke einzubinden. Für die erforderlichen Rampen sei eine Entwicklungslänge notwendig. Zusammen mit dem notwendigen Bauwerk ergebe sich daraus eine Längenausdehnung von rund 2.000 Metern. Der Platz, der für diese Anbindung erforderlich ist, sei im südlichen Bereich des Bahnhofs Grafing nicht vorhanden. Im nördlichen Bereich bestehe der notwendige Platz. Daher werde die Anbindung der Neubaustrecke an den Bestand im Norden durchgeführt. Auch seien bereits erste voraussichtliche Bauwerke wie Tunnel und größere Brücken in den Grobtrassenlinien dargestellt. Insgesamt handele es sich bei den vier Grobtrassen um grobe Linien, die im weiteren Verlauf vertieft geplant und konkretisiert würden.

Es gebe viele Übereinstimmungen der eingegangenen Bürgervorschläge und der von den Planern entwickelten Grobtrassen. Die Grobtrassen verliefen nicht vollständig, aber überwiegend auf den Linienbündeln der Bürgervorschläge. Dies betreffe vor allem die Varianten Limone, Rot und Orange. Die Variante Pink stelle einen Sonderfall dar, da sie nicht auf einem Bündel, sondern auf einem einzelnen Bürgervorschlag beruhe. Da die Anforderung bestünde, alle machbaren Alternativen und Varianten darzustellen, sei dieser Vorschlag in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen worden. Dem Vorschlag einer bestandsnahen Trassenführung könne nicht vollständig entsprochen werden. Ab Schammach verliefen aber alle Linien parallel zur Bestandsstrecke, so wie es von Bürgerinnen und Bürgern als Vorschlag eingereicht worden sei.

Neben Gemeinsamkeiten gebe es auch Unterschiede zu den Bürgervorschlägen. Viele Vorschläge würden nördlich erst später auf die Bestandsstrecke einschwenken. Damit würden sie das Gewerbegebiet Schammach durchqueren. Dies würde zu erheblichen Eingriffen in bebaute Flächen führen. Durch das in den Grobtrassen vorgesehene frühe Einschwenken könne eine Bündelung mit der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke erreicht werden. Dies entspreche auch dem Planungsgrundsatz der Bündelung von neuer mit bestehender Infrastruktur.

Östlich von Oberelkhofen bestehe ein Wasserschutzgebiet, welches westlich oder östlich umfahren werden könne. Beide Varianten seien geprüft worden. Bei einer östlichen Umfahrung wären die Betroffenheiten für geschlossene Siedlungsgebiete deutlich höher gewesen. Außerdem würde ein Schutzgebiet der Zone 2 durchfahren werden. Deswegen sehen die Grobtrassen eine westliche Umfahrung vor.

Ein durchgehender Ausbau der Bestandsstrecke, wie von einigen Bürgerinnen und Bürgern vorgeschlagen, sei nicht möglich. Dafür seien die Kurvenradien zu eng, weshalb die verkehrlichen Anforderungen an die Geschwindigkeit nicht erfüllt werden können. Zudem hätte ein bestandsnaher Ausbau erhebliche Betroffenheiten in Form von Eingriffen in bestehende Wohnbebauung und ein FFH-Teilgebiet ausgelöst. In Summe seien die Betroffenheiten für Mensch und Umwelt zu groß.

Einige Bürgerinnen und Bürger hätten eine östliche Umfahrung von Aßling vorgeschlagen. Der Planungsraum beginne an der Verknüpfungstelle Ostermünchen. Unter Berücksichtigung der

Kurvenradien sei eine östliche Umfahrung nicht möglich. Daher verliefen alle Grobtrassen westlich der Bestandsstrecke.

Weiterhin sehe ein Linienbündel der Bürgervorschläge eine nord-östliche Umfahrung von Niclasreuth vor. Dies könne nicht berücksichtigt werden, da auch hier die Trassierung auf Grund zu enger Kurvenradien nicht möglich sei. Diese sei bei einer westlichen Umfahrung gegeben.

Die vier Grobtrassen würden nun weiter betrachtet und vertieft geplant, sodass aus den groben Linien Bahnstrecken entwickelt werden. Dies ermögliche später die Bestimmung der Auswahltrasse. In der vertieften Planung würden auch erste Bauwerkspläne für Tunnel und Brücken erstellt werden. Anschließend komme der Kriterienkatalog zur Anwendung. Die einzelnen Kriterien würden betrachtet und bilanziert. Darüber hinaus würden die Grobtrassen eine erste Kostenschätzung erhalten.

Die feststehenden Grobtrassen werden transparent der Öffentlichkeit vermittelt. Heute werden zwei Infotermine für die Mitglieder des Dialogforums Grafing-Ostermünchen stattfinden. Ein öffentlich zugänglicher digitaler Infomarkt werde ab 14:00 Uhr online gehen. Zudem werde am 13. Dezember ein digitaler Webcast stattfinden, bei dem alle Interessierten Fragen an das Projektteam und das Planungsteam stellen könnten. Die nächste Sitzung des Dialogforums werde im Februar stattfinden.

### **Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten**

Die konstituierende Sitzung für diesen Planungsabschnitt habe am 10. November 2021 stattgefunden. Für die Streckenplanung sei eine Ingenieurgemeinschaft beauftragt worden. Darauf habe der Start der vertiefenden geologischen Erkundung gefolgt. Das gleiche gelte auch für die weiteren Planungsabschnitte bis zur Landesgrenze. Nun beginne die vertiefte Planung in Form der Erarbeitung von Planungsvarianten und Alternativen. Dabei würden auch die Maßgaben aus dem Raumordnungsverfahren betrachtet. In diesem Zusammenhang würden lokale Planungsvarianten untersucht. Von Norden kommend werde eine alternative Gestaltung der Verknüpfungsstelle Ostermünchen ohne eine Verlegung des Bahnhofs und der Bestandsstrecke untersucht. Als Planungsvariante werde im Bereich Schechen eine alternative Ausbildung der Verkehrsanlage untersucht. Der Streckenbereich inklusive des Eisenbahndamms werde betrachtet und eine alternative Verkehrsanlage in Form einer Vorlandbrücke untersucht. Im Bereich der Innquerung solle auf Grundlage der Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren eine bergmännische Unterquerung des Inns untersucht werden.

### **Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein**

Auch in diesem Planungsabschnitt seien die Planungsleistungen für die Streckenplanung an eine Ingenieurgemeinschaft vergeben worden. Für die notwendigen Verwaltungsbescheide hinsichtlich der Bohrungen, die in den Gemeinden Stephanskirchen und Rohrdorf durchgeführt werden, müsse zur Beschaffung nach derzeitigem Stand der Rechtsweg besprochen werden. Mit den Bürgermeistern vor Ort sowie dem Landrat seien Gespräche geführt worden, um einen Konsens herzustellen und einen Ausgleich zu schaffen. Diesen

haben man leider nicht erreicht. Die Auskünfte und Einsichtnahmen würden weiterhin von den Gemeinden verwehrt. Im Bereich Rohrdorf/Riedering untersuche man die Varianten 1 und 2 entsprechend der Planungen im Trassenauswahlverfahren. Zudem solle eine alternative Streckenführung im räumlichen Bereich zwischen den beiden bisherigen Varianten entwickelt und in die Überlegungen einbezogen werden.

### **Planungsabschnitt Kirnstein-Grenze D/A-Schaftenau**

Die konstituierende Sitzung des Dialogforums für den Planungsabschnitt Kirnstein-Grenze D/A habe am 11. November 2021 stattgefunden. Aktuell werde ein gemeinsames Vergabeverfahren für Strecken- und Tunnelplanung durchgeführt. Die Vergabe sei für den Februar 2022 geplant. In diesem Planungsabschnitt hätten die Erkundungsbohrungen im Oktober dieses Jahres begonnen. Im Bereich zwischen Fischbach und Niederaudorf untersuche man in der Planung eine alternative Lage der Verknüpfungsstelle nahe der Bestandsstrecke. Dies werde mit den örtlichen Kommunen diskutiert. Peter Kölbach ergänzt, dass das UVE-Konzept für den auf österreichischem Staatsgebiet liegenden Teil dieses Planungsabschnittes derzeit erarbeitet werde und nächstes Jahr zur behördlichen Vorprüfung eingereicht werden solle. Ziel dabei sei es, dass ein stimmiges Konzept zum Start der UVP-Planung vorliege und die Schwerpunkte der Planung feststünden. Derzeit werde die Ausschreibung für die Verdichtung der Erkundungsbohrungen erarbeitet. Darüber hinaus werden auch Gespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümern über die Gestattung zur Durchführung der notwendigen Erkundungsbohrungen geführt. Der UVE-planungsbegleitende Dialog für den österreichischen Bereich solle im zweiten Quartal 2022 starten.

### **Planungsabschnitt Schaftenau-Knoten Radfeld**

Peter Kölbach berichtet, dass die vorläufige Sicherstellung des Trassenverlaufs im August 2020 durch die Behörde erteilt und im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wurde. Im Rahmen der UVP-Grundsatzgenehmigung wurde der Trassenverlauf nun auch endgültig festgelegt. Das BMK als Genehmigungsbehörde habe die Rechtskraft des UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheides im November 2021 bestätigt. Damit habe auch die mit Antrag auf UVP-Grundsatzgenehmigung beantragte Detailgenehmigung (Baugenehmigung) für den Rohbaustollen ebenfalls Rechtskraft erlangt. Der Baubeginn der Vorarbeiten zur Errichtung des Rohbaustollens sei für das 1. Quartal 2022 geplant, der Baubeginn für den Rohbaustellen sei im 1. Quartal 2023 geplant. Der naturschutzrechtliche Bescheid für den Rohbaustellen wurde durch das Amt der Tiroler Landesregierung erteilt. Derzeit werden auch schon erste Umweltmaßnahmen durchgeführt.

### **Gesamtterminplan**

Matthias Neumaier berichtet, dass der Gesamtterminplan für die Neubaustrecke des Brenner-Nordzulaufs nach wie vor inhaltlich identisch mit dem im April vorgestellten Stand sei. Die neuen Bezeichnungen der Planungsabschnitte habe man redaktionell angepasst. Die Planungen befänden sich im Zeitplan.

Die Moderatorin Sabine Volgger bedankt sich für die Berichte aus den einzelnen Planungsabschnitten und übergibt die Moderation an Arne Spieker.

#### **4. Diskussion und Fragen**

Arne Spieker leitet die allgemeine Diskussion ein.

*Markus Blume dankt für die Präsentation. Diese zeige, dass es im Gesamtprojekt gut vorangehe. Er meldet sich zum ersten Planungsabschnitt Trudering-Grafring. Bei diesem Planungsabschnitt bestünde das Gefühl, dass sich dort am wenigsten Mühe gegeben würde, um am vermutlich stärksten verdichteten Großraum entlang der Brennerstrecke notwendige Maßnahmen zu treffen. Lärmschutzmaßnahmen, wenn auch auf Neubaustandard, seien zu wenig. Markus Blume sehe in diesem Abschnitt keinen Fortschritt. Es würde nur von Blockverdichtung gesprochen, aber es gebe keinen konkreten Vorschlag, wie dort der Brenner-Nordzulauf abgewickelt werden solle. Ihm fehle auch die Vorstellungskraft, wie dort die Lärmschutzstandards eingehalten werden könnten. Ein Hinweis, dass man sich auch dort einen Streckenneubau beziehungsweise Untertunnelungen vorstellen könne, würde eine notwendige Portion Realismus in die ganze Diskussion bringen. Anderenfalls sähe er das Projekt an dieser Stelle, so wie es aktuell geplant sei, scheitern. Vorstellungen, ganze Bahnhöfe wie etwa in Trudering mit Enteignungen neu zu ordnen, seien zum Scheitern verurteilt. Dies werde seit der ersten Projektbeiratssitzung immer wieder eingebracht und müsse ernstgenommen werden.*

*Andreas Lenz bedankt sich für die Vorstellung der Grobtrassen und betont, dass die gesamte Region des Landkreises Ebersberg die Grobtrassen im Abschnitt Grafring–Ostermünchen geschlossen ablehne. Die Anliegen der Kommunen und Menschen vor Ort seien in keiner Weise berücksichtigt. Es sei zu überprüfen, wie die Forderungen der Region umgesetzt werden könnten. Das sei nur möglich mit einer vollen Untertunnelung der neuen Trasse oder mit dem Ausbau der Bestandstrasse. Bei der Prüfung der Bestandstrasse bestünde die Frage, ob dort die Kurvenradien angepasst werden könnten. Eine Frage, die sich auch perspektivisch stelle: Wenn die Bestandstrasse schlecht sei, warum werde diese dann weiterhin genutzt? Das sei nicht nachvollziehbar. Bei der Betrachtung der Trasse, die am nächsten am Bestand läge, zeige sich, dass diese einer Trasse aus einem früheren Planstand entspreche. Hier stelle sich die Frage, inwiefern die Beteiligung der Bürger eine Scheinbeteiligung gewesen sei. Diese Rückmeldung bekäme er vom Dialogforum, welches sich einstimmig für eine bestandsnahe Trassierung ausgesprochen habe. Er fordere, die Vorschläge einer Untertunnelung oder einer Bestandstrassierung aufzugreifen und zu prüfen. Es sei zudem nicht logisch und nicht erklärbar, dass zwischen Grafring und Ostermünchen eine Geschwindigkeit von 230 km/h benötigt werde, wenn dann in einem blockverdichteten Bestand mit niedrigerer Geschwindigkeit von 160 km/h gefahren werde. Um die Forderung der Region umsetzbar zu machen, solle hier von der bestehenden maximalen Geschwindigkeit abgewichen werden. Im Bundesverkehrswegeplan würden bis zu 230km/h stehen, es sei also schon so angelegt. Andreas Lenz bittet nochmal im Namen der ganzen Region, dass die Punkte aus der Region auch entsprechend ernst genommen werden.*

*Für den Bereich Trudering–Grafring gebe es laut Andreas Lenz keine Perspektive. Politisch sei es nicht durchsetzbar, wenn nur gesagt wird, dass keine neuen Gleise kämen, gleichzeitig aber keine Perspektive für Lärmschutz oder Untertunnelung bestehe. Das könnten die Bürgerinnen und Bürger so nicht hinnehmen. Die Diskussion vor Ort sei sehr schwierig. Insofern bräuchte es Lösungen.*

- Matthias Neumaier antwortet, dass in der Region hohe Raumwiderstände vorlägen. Daraus ergäben sich wenige Möglichkeiten für Grobtrassen in diesem Raum. Die Grobtrassen seien transparent und nachvollziehbar ermittelt worden. Die Menschen vor Ort hätten die Möglichkeit gehabt, selbst Grobtrassen zu entwickeln. Selbstverständlich sei das Online-Tool kein Hochleistungs-Planungsinstrument. Aber mit einfachen Mitteln sei schon feststellbar, dass sich nur bestimmte Korridore für diesen Abschnitt ergeben würden.  
Das Thema der Entwurfsgeschwindigkeit sei eingehend diskutiert und besprochen worden. Er sei gerne bereit, im Nachgang Rede und Antwort zu stehen. Für diesen Streckenabschnitt würden verkehrliche Anforderungen existieren, die erfüllt werden müssten. Dies gelte für die gesamte Strecke. Im Sinne des Deutschlandtaktes müssten das gesamte Netz und auch die europäischen Verbindungen betrachtet werden. Bei der Überprüfung des Bedarfsplans könnten die angeführten Kritikpunkte vertieft betrachtet werden. In der aktuellen Situation müsse mit den vorhandenen Grundlagen gearbeitet werden.
- Klaus-Dieter Josel betont, dass im Bundesverkehrswegeplan klare Vorgaben bestünden. Es habe auch ein gemeinsames Gespräch mit Andreas Lenz und dem BMVI gegeben, in dem Herr Lenz die angesprochenen Themen adressiert habe. Die Bahn habe klare Planungsvorgaben und nehme die Argumente sehr ernst. Eine durchgehende Untertunnelung sei vom BMVI als Auftraggeber als nicht-finanzierungsfähig betrachtet worden. Daher müsse umsetzbar geplant werden. Der Planungsdialog funktioniere und es gebe Betroffenheiten, die im Dialog adressiert würden. Dabei werde auch ausgelotet, wo es Möglichkeiten gebe, die Planungen zu verbessern und zu verfeinern. Derzeit befinde man sich in der Grobtrassenbetrachtung. Diese werde nun vertieft und dadurch würden auch die Betroffenheiten geringer. Momentan müsse beim Planungsabschnitt Trudering-Grafiing der vorliegende Auftrag realisiert werden. Möglicherweise ergäben sich nach einer Bedarfsplanüberprüfung weitere Perspektiven. Man sei hier insgesamt im intensiven Dialog mit der Region. Klar sei aber auch, dass neue Infrastruktur auch Betroffenheiten erzeuge. Diese würden so akzeptanzfähig wie möglich gestaltet.
- Matthias Neumaier erläutert, dass eine durchgängige Führung an der Bestandsstrecke nicht möglich sei. Dabei könnten die verkehrlichen Ziele nicht erreicht werden, da aufgrund der Trassierung im Bestand die Geschwindigkeit teilweise auf bis zu 120 km/h abfalle. Auch besteht entlang der Bestandsstrecke eine teils dichte Wohnbebauung. Daher bestünde hier eine große Betroffenheit. Zum anderen lägen auch hochwertige Naturschutzflächen vor, etwa das streng geschützte FFH-Teilgebiet der „Attelleite“. Bahndämme seien zudem für viele geschützte Tierarten natürliche Rückzugsorte. In Summe könne daher der Ausbau der Bestandsstrecke die verkehrlichen Ziele eines leistungsfähigen Schienenwegs und die gesetzlichen Anforderungen an den Naturschutz nicht erfüllen.

*Ates Gürpınar bedankt sich für die Ausführungen und fragt, ob die Präsentationen zur Verfügung gestellt und auch verwendet werden dürften. Zudem fragt er, ob es Informationen zu einer Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans gebe. Darüber hinaus möchte er wissen, wie im Falle der*

*Auseinandersetzung mit den Gemeinden Stephanskirchen und Rohrdorf versucht wurde, einen Konsens zu finden.*

- Der Moderator Arne Spieker sagt, dass die Präsentation um 14 Uhr allen Teilnehmenden zur Verfügung gestellt werde. Sie werde auch auf der Homepage einsehbar sein, sodass eine Verwendung möglich sei.
- Klaus-Dieter Josel sagt, dass das Projekt im Koalitionsvertrag erwähnt worden sei. Dem Brenner-Nordzulauf werde nach wie vor politische und verkehrliche Bedeutung zugemessen – nicht nur für den Deutschlandtakt, sondern auch als Bestandteil des Scan-Med-Korridors. Daher gebe es auch internationale Bemühungen, diesen Korridor auszubauen. Der Bundesverkehrswegeplan werde turnusmäßig alle fünf Jahre überprüft. In Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt müssten zudem noch 170 Projekte in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.
- Matthias Neumaier berichtet, dass mit der Vorplanung begonnen werde und weitere Erkundungsbohrungen durchgeführt würden. Bei diesen obliege dem Erkundungsteam der Auftragnehmer normalerweise die Verantwortung, sich an die Gemeinden zur Einsichtnahme der Straßenwegen- oder Kanalanlagenverzeichnissen zu wenden. Dies sei leider nicht erfolgreich gewesen. Danach habe zuerst der zuständige Projektingenieur, dann der zuständige Projektabschnittsleiter Gespräche mit den Kommunen geführt. In einem letzten Schritt habe es ein persönliches Gespräch mit dem Projektleiter Christian Tradler und den Bürgermeistern gegeben. Alle Gespräche blieben erfolglos. In den Gemeinden lägen Gemeinderatsbeschlüsse vor, die Einsichtnahme untersagen würden. Diese verstießen nach Ansicht der Bahn damit aber gegen geltendes Recht, da aufgrund des berechtigten Interesses eine Einsichtnahme möglich sein müsse. Die letzte Stufe sei ein Gespräch mit dem Landrat als Vertreter der Rechtsaufsichtsbehörde der Gemeinden gewesen, der auch keine Chance in dem Anliegen gesehen habe. Nun bliebe keine andere Möglichkeit als rechtlich vorzugehen. Im übrigen Planungsraum würden die Gemeinden mitwirken, um zu versuchen, die Planungen zu Gunsten der Gemeinden zu optimieren.

*Ingrid Felipe dankt für die umfangreiche Arbeit. Sie habe sich sehr über die Fortschritte in Tirol gefreut und sei optimistisch gewesen, auch heute über die Fortschritte in Bayern zu hören. Sie sei ernüchtert über die Rückmeldungen der regionalen Vertretenden, die kompromisslose Ablehnungen für die Vorschläge äußern. In Tirol habe geholfen, dass die Regierungsparteien bei den Gemeinden vor Ort die Bürgermeister unterstützt und versucht hätten, Lösungen zu finden. Das sei eine Anregung für die politisch Verantwortlichen, das Projektteam so weit zu unterstützen, dass diese Infrastruktur vorangetrieben werden könne. Der Brenner-Nordzulauf werde als Zulauf zum größten Eisenbahntunnel der Welt dringend gebraucht.*

*Andreas Lenz betont, dass das Projekt an sich auf keine Weise in Frage gestellt werde. Er versuche, mit der Region und mit den Kommunen Brücken zu bauen, um die größtmögliche Akzeptanz vor Ort zu schaffen. Wenn in der Region Ebersberg ähnliche Tunnellösungen wie in Österreich vorgesehen wären, dann würde sich die Frage in einer ganz anderen Art und Weise stellen.*

*Wenn man die Gesamttrasse und deren Leistungsfähigkeit betrachte, dann sei es verkraftbar, wenn man von der maximalen Geschwindigkeit auf den 10 Kilometern Grafing–Ostermünchen abweiche. Das*

*würde einen Zeitverlust von 30 oder 40 Sekunden darstellen. Dies sei nach wie vor diskussionswürdig, denn bei einem bestandsnahen Ausbau sei die Akzeptanz höher. Es gebe eine überparteiliche Einigung, dass in der Abwägung, trotz der vorhandenen Wohnbebauung und des sich dort befindlichen FFH-Teilgebiets, der bestandsnahe Ausbau sinnvoller und schneller umsetzbar wäre. Wenn wir uns auf einen Annäherungspfad begäben, dass die Betroffenheit noch weiter reduziert werden könne, dann solle gleich geschaut werden, dass die Betroffenheit möglichst gering sei. Die Stellungnahme sei bekannt und dies sei durchaus auch eine funktionale Kritik am entsprechenden Vorgehen.*

*Markus Blume berichtet, dass er bewundernd nach Österreich schaue, wie weit man dort sei und wie schnell das ginge. Das habe in erster Linie damit zu tun, dass man einen anderen Planungsansatz angewandt habe. Man sei schon eine ganze Weile über den Bahnknoten München im Gespräch. Dort sei im Grunde in den letzten 15 Jahren nichts realisiert worden. Wenn sich die Bahn als Vorhabenträgerin an dieser Stelle nicht in der Lage sehe, dem Auftraggeber zu kommunizieren, dass man mit den Planungsprämissen nicht zum Ziel komme, dann sei das ein Problem – gerade was den Abschnitt in München angehe. Es ginge dabei nicht nur um Trudering-Grafring, sondern auch darum, was in München passiere. Es sei aberwitzig, den gesamten Verkehr auf der Bestandsstrecke abzuwickeln. Das werde nicht gehen, denn entweder kämen angesichts der Gleisdimensionen riesige Lärmschutzwände oder man peile dort Tunnellösungen an und das sei auch die Erwartung. Im Inntal sei es auch nicht so gewesen, dass dort die verschiedenen Untertunnelungen ursprünglich vorgesehen gewesen seien. Am Ende sei aber klar gewesen, dass es so sein müsste. Die Bahn solle die gedankliche Flexibilität auch hier zeigen. Indem der Politik Lösungsvorschläge präsentiert werden würden, die nicht nur dem bisherigen Auftrag entsprächen, sondern die auf Akzeptanz zielten, könne das Projekt beschleunigt werden. Markus Blume geht nicht davon aus, dass das Projekt ohne Untertunnelung im München kommen werde. Da würden sich die Österreicher in zehn Jahren noch wundern, warum man in Deutschland noch nicht weitergekommen sei, weil diese wichtigen Grundbedingungen einfach noch nicht in der Planung zeitnah umgesetzt werden würden.*

- Matthias Neumaier betont, dass mit den Grobtrassen sehr grobe Linien gezeichnet worden seien, welche die Besonderheiten des Raums aufnahmen und berücksichtigten. Diese Linien würden nun weiterentwickelt. Damit gebe es einen ersten Planungsstand, der aufzeige, wo die Strecken durchtrassiert werden. Im Zuge der vertieften Planung würde weiter regelmäßig in den Foren berichtet. Die Grobtrassen seien soweit wie möglich optimiert und verträglich gestaltet worden. Das sei der Ansatz. Matthias Neumaier bittet um politische Unterstützung für die Arbeit, die das Team vor Ort mache.
- Klaus-Dieter Josel bedankt sich bei Frau Filipe und bestärkt, dass partnerschaftliches Voranschreiten ein Erfolgsfaktor für jedes Projekt sei, um eine akzeptable Lösung zu finden. Zur Frage, warum es in München dauern würde, lasse sich nur sagen, dass dies eine Frage des deutschen Planungsrechtes sei. Es ginge auch darum, wann die DB vom Bund mit der Streckenplanung beauftragt wurde. Er hoffe, dass die neue Regierung weitere Beschleunigungsmaßnahmen treffe, die das Realisierungsgeschäft erleichtern würden. Zur Situation im Knoten München kann Klaus-Dieter Josel versichern, dass er mit dem Auftraggeber, dem Bund, darüber spreche. Momentan gelte der Bundesverkehrswegeplan und auf dieser Basis müsse die Bahn agieren. Er bietet an, dies gerne bilateral zu vertiefen und zeitnah zu telefonieren.

*Andreas Lenz merkt an, dass im Landkreis Ebersberg zwischen Ostermünchen und Grafing eine Fläche zwischen Bestandsstecke und neuer Trassierung eingeschlossen werde. Das sei eine zwischen zwei Trassen eingeschlossene Insel. Das sei keine akzeptanzfähige Lösung.*

## **5. Termine und Abschluss**

Der Moderator Arne Spieker präsentiert den Ausblick auf die nächsten Termine (Folie 23) und bedankt sich für die interessante Diskussion.

Klaus-Dieter Josel dankt im Namen der DB und der ÖBB Infra für den offenen Dialog. Es sei klar, dass der ein oder andere noch nicht befriedigt ist. Er möchte hier gemeinsam und partnerschaftlich am Erfolg des Brenner-Nordzulaufs weiterarbeiten.

---

Zusammengestellt am 09.12.2021  
Moderation (clavis GmbH und ifok GmbH)

### **Anlagen:**

- Präsentation regionaler Projektbeirat vom 02.12.2021



# Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

14. Regionaler Projektbeirat



02.12.2021 | Videokonferenz



Kofinanziert von 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 Wortmeldungen**

## **1. Begrüßung**

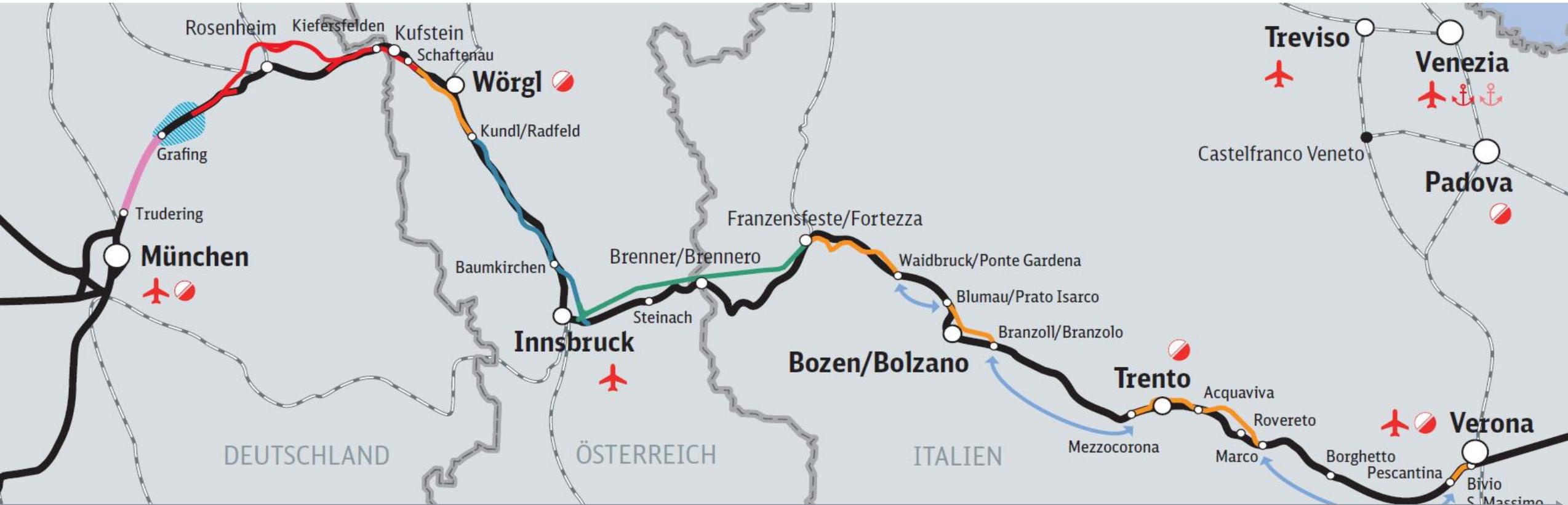
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Diskussion und Fragen
5. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
- 2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung**
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Diskussion und Fragen
5. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
- 3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren**
4. Diskussion und Fragen
5. Termine und Abschluss

# Europäischer Kontext

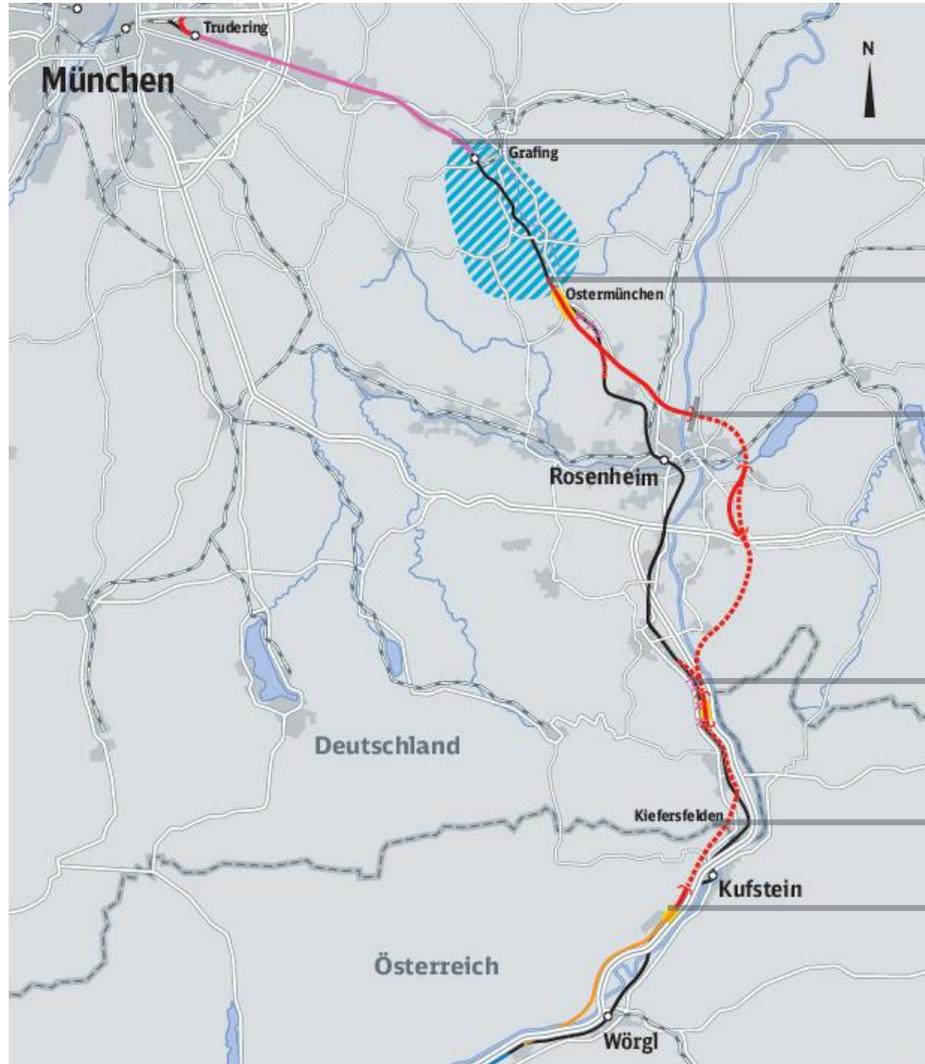
## Die Brennerachse



|                           |                              |                                |                              |                           |                            |                            |                                |                           |
|---------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| <b>Trudering-Grafiing</b> | <b>Grafiing-Ostermünchen</b> | <b>Ostermünchen-Grenze D/A</b> | <b>Grenze D/A-Schaftenau</b> | <b>Schaftenau-Radfeld</b> | <b>Radfeld-Baumkirchen</b> | <b>Brenner Basistunnel</b> | <b>Franzensfeste-Waidbruck</b> | <b>Weiterer Südzulauf</b> |
| Blockverdichtung          | Neubaustrecke                | Neubaustrecke                  | Neubaustrecke                | Neubaustrecke             | Neubaustrecke              | Neubaustrecke              | Neubaustrecke                  | Neubaustrecken            |
| IN PLANUNG                | TRASSEN-AUSWAHL              | BEGINN VORPLANUNG              | VORBEREITUNG UV-PLANUNG      | DETAIL-PLANUNG            | IN BETRIEB                 | IM BAU                     | BAULEISTUNG VERGEBEN           | IN PLANUNG                |

# Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

## Planungsabschnitte ab der Vorplanung



### Planungsabschnitt

Trudering-Grafting

Grafting-Ostermünchen

Ostermünchen-Innleiten

Innleiten-Kirnstein

Kirnstein-Grenze D/A

Grenze D/A-Schaftenau

Schaftenau-Knoten Radfeld

### Status

Vorplanung

Trassenauswahlverfahren

Vorplanung

Vorplanung

Vorplanung

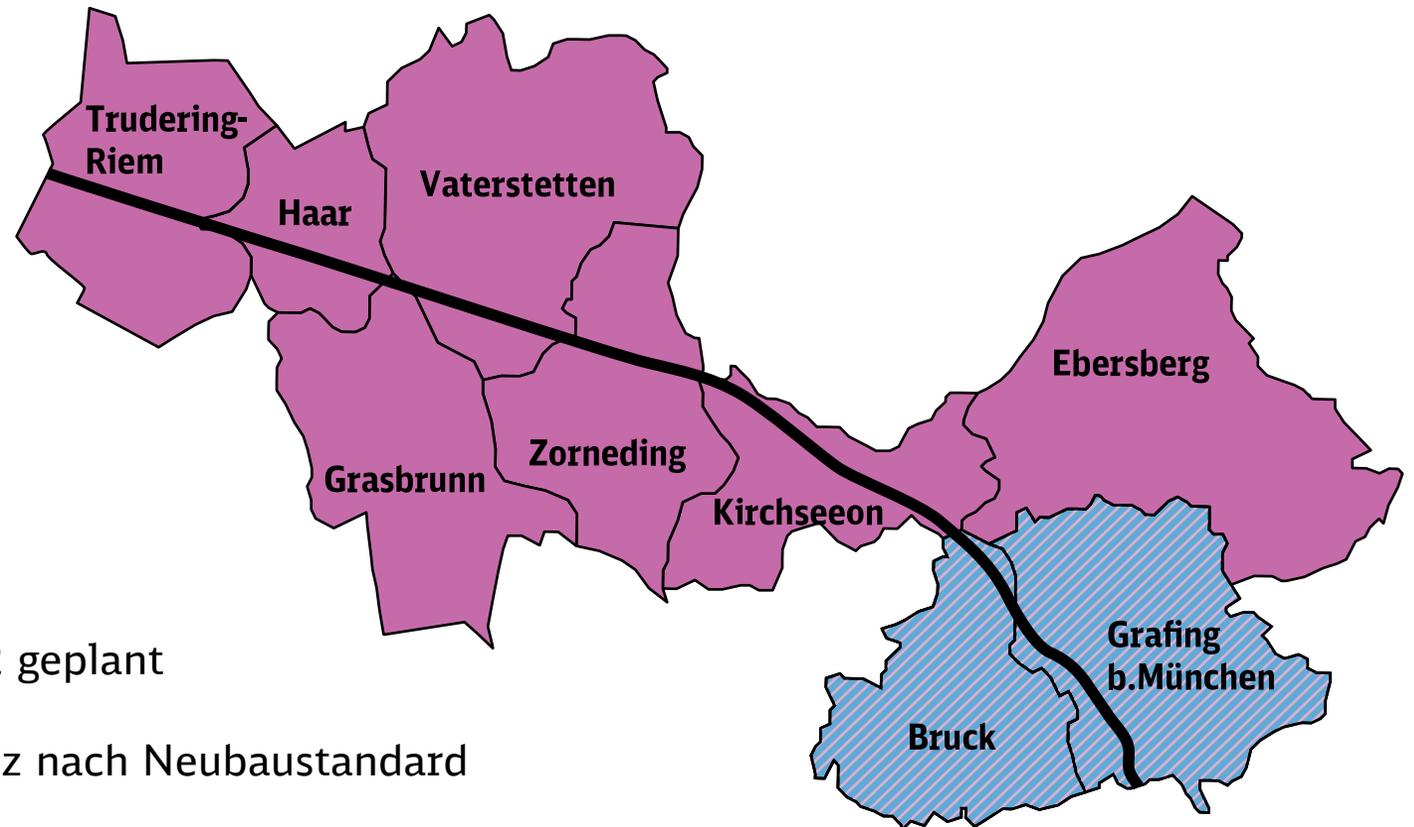
UVE-Planung

Detailplanung

# Planungsabschnitt Trudering–Grafing

## Vorplanung

- Vorplanungsleistungen zur technischen Streckenausrüstung für den Bereich Trudering–Grafing derzeit in Erstellung
- Abstimmung der Schnittstellen zum Projekt „Digitale Schiene Deutschland“



- Zweite Sitzung des Dialogforums im März 2021
- Dritte Sitzung des Dialogforums für Januar 2022 geplant
- Zentrales Anliegen der Bürger:innen: Lärmschutz nach Neubaustandard

# Planungsraum Grafing-Ostermünchen

Dialogforen konstituierten sich noch vor Planungsbeginn



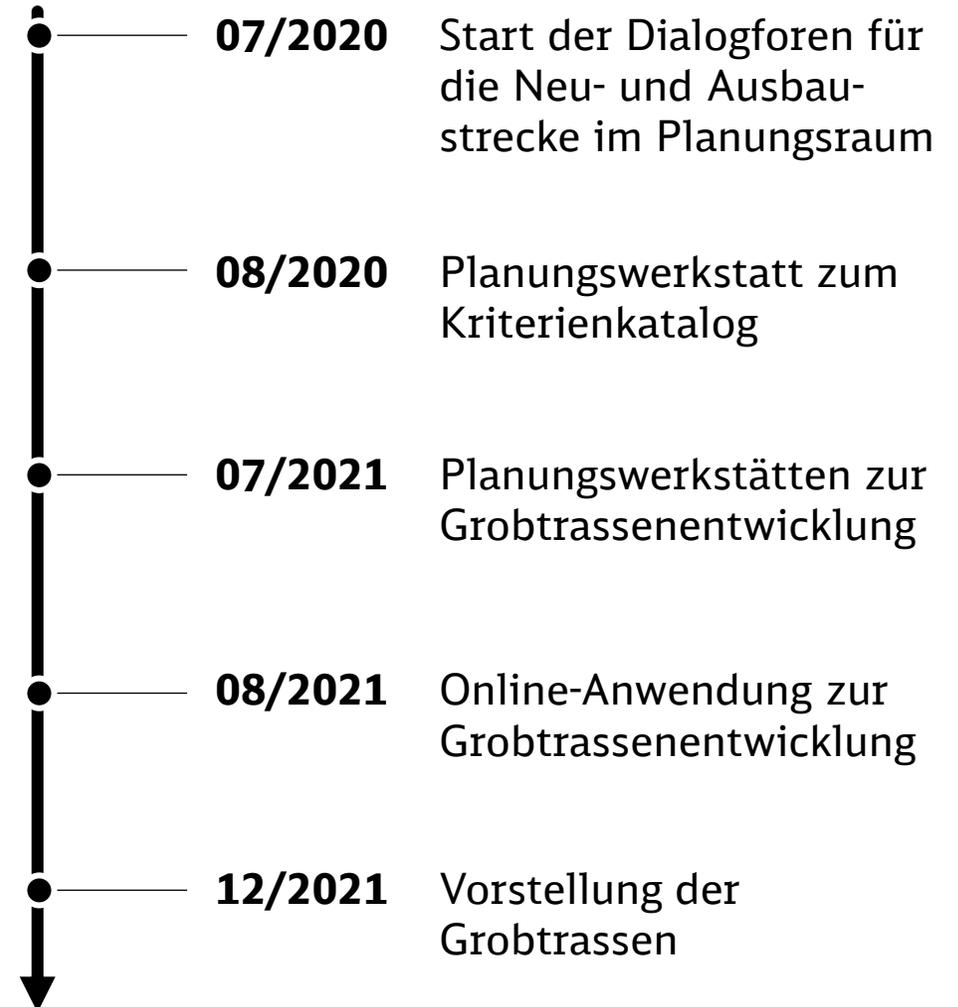
**Transparente  
Arbeit in den  
Foren**

**202  
Bürgervorschläge**

**Kriterien  
festgelegt**

**Online-  
Anwendung  
bereitgestellt**

**Planungs-  
werkstätten**  
mit Forenmitgliedern  
und Zufallsbürger:innen

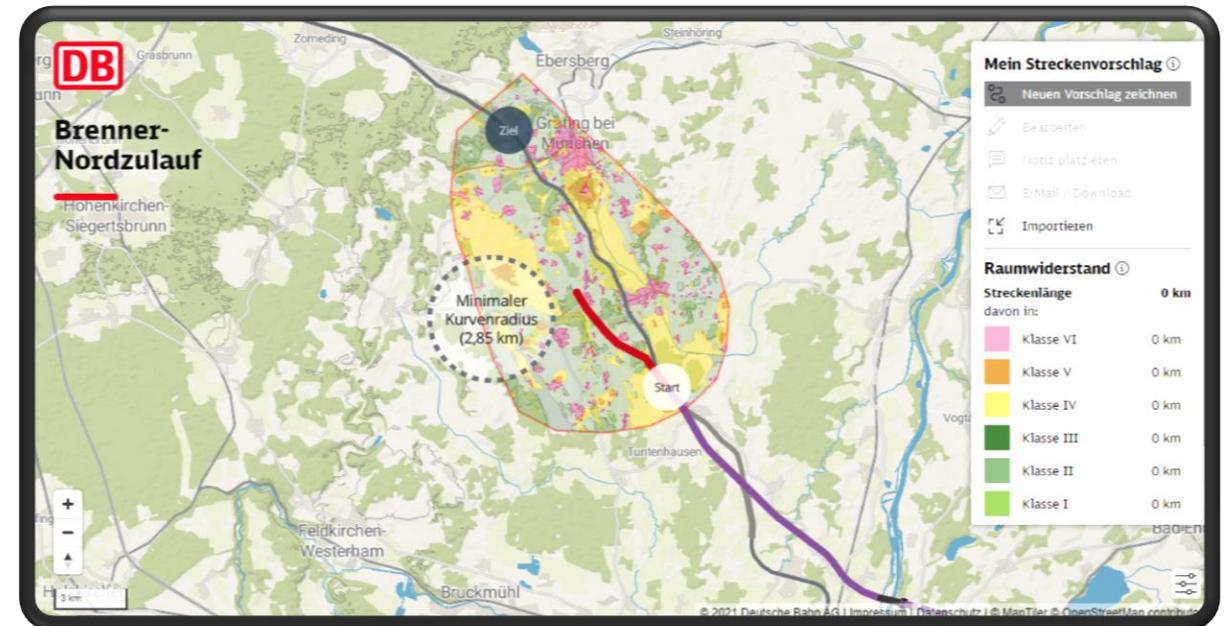


# Planungsraum Grafig-Ostermünchen

## Trassenfindung gemeinsam mit Bürger:innen

- Region soll von Anfang an bei der Trassensuche beteiligt sein – auch während der Pandemie
- Herausforderungen der Planung sollen nachvollziehbar sein
- Bürger:innen sollen aktiv mitwirken und auf einfachem Weg Vorschläge machen können
- Erfahrungen haben gezeigt, dass die Planung von den Vorschlägen profitiert

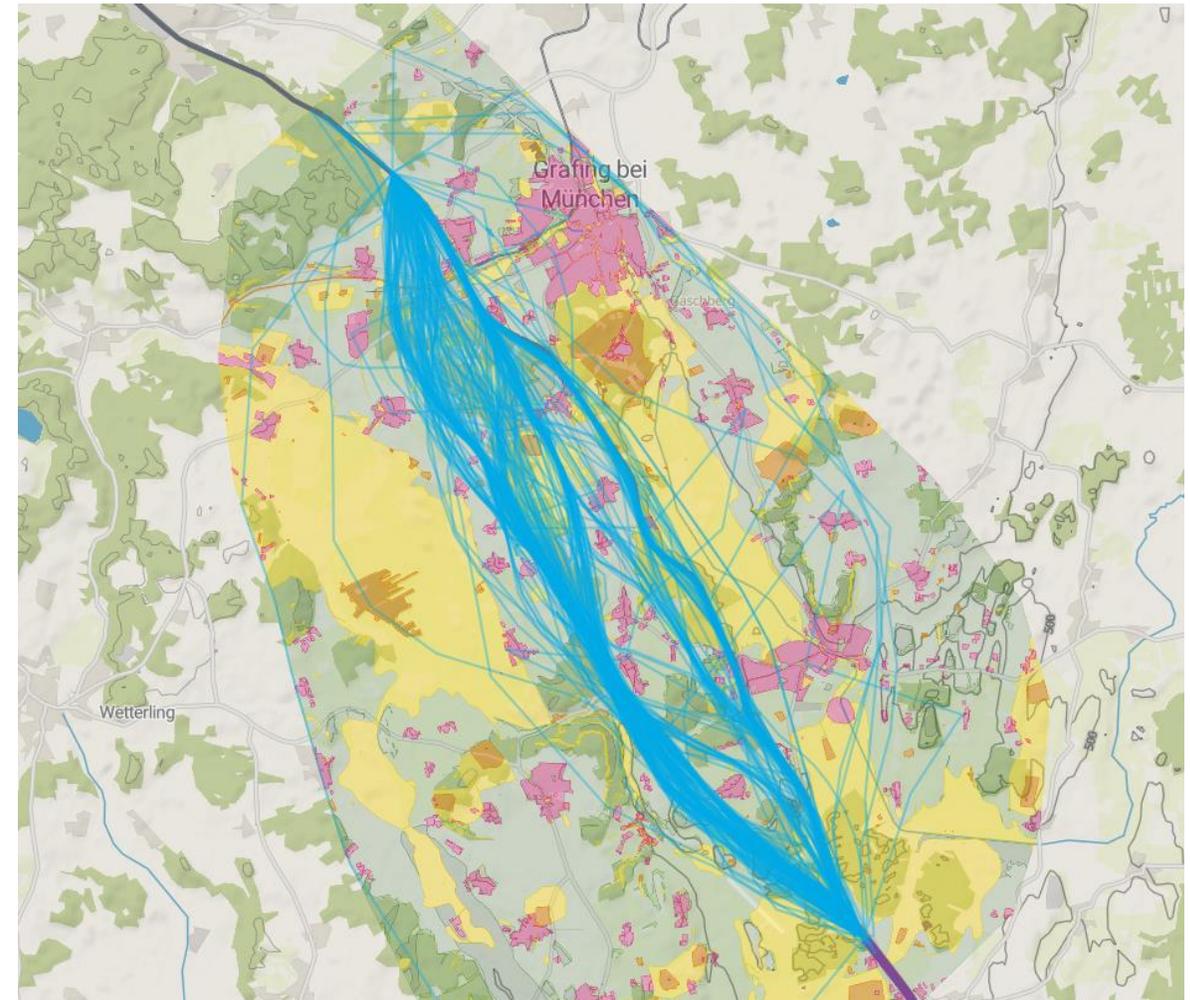
**> Innovative digitale Beteiligung der Menschen**



# Planungsraum Grafing-Ostermünchen

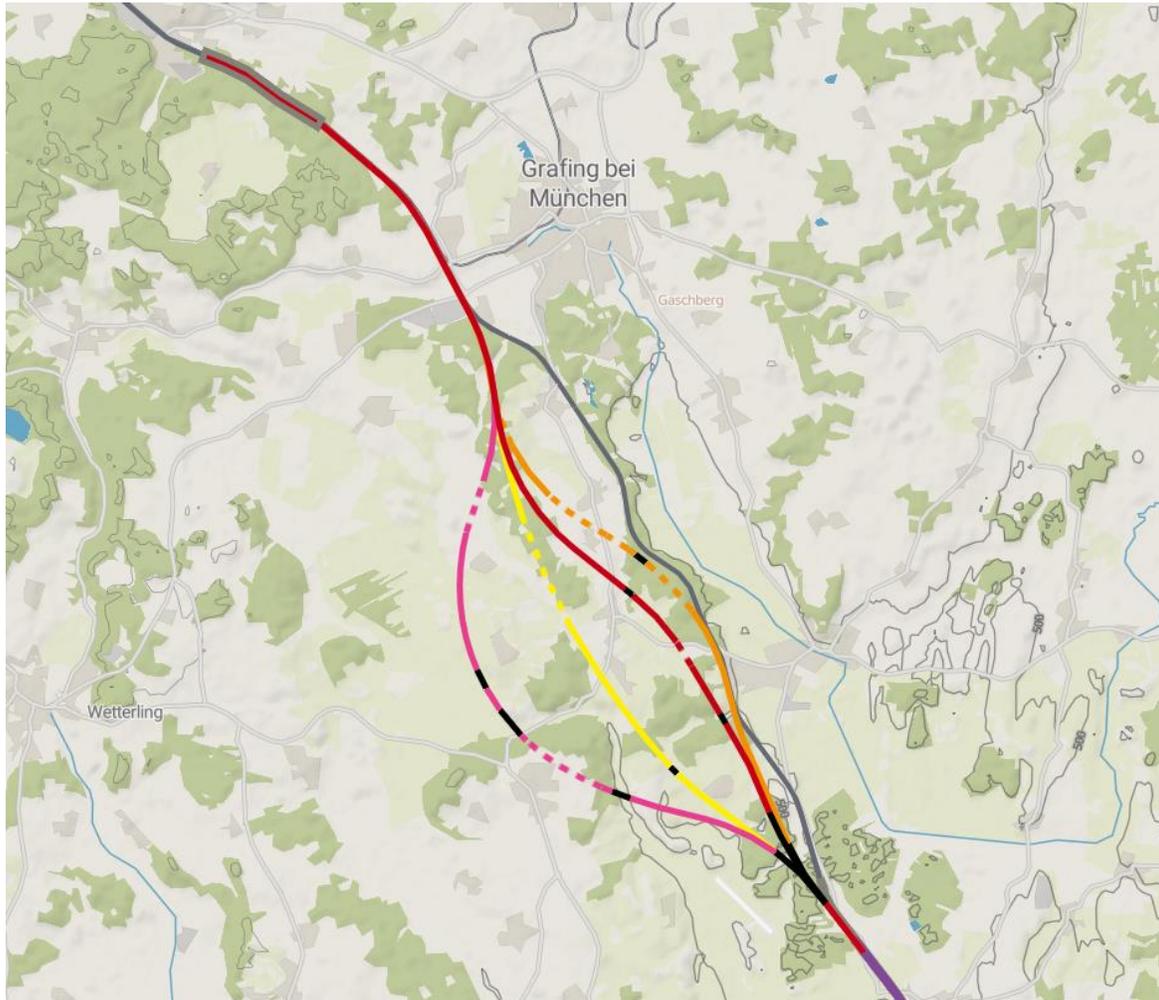
## Bürgervorschläge: Auswertung der 202 eingegangenen Ideen

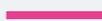
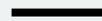
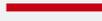
- Große Resonanz auf Online-Anwendung
- Insgesamt 202 Trassenvorschläge aus der Bevölkerung innerhalb von ca. sieben Wochen
- Hohe Qualität der Vorschläge:
  - Entwickeln konkreter Trassenverläufe auf Basis fachlicher Raumwiderstände
  - Berücksichtigung des Mindestkurvenradius
- Anschließend fachliche Auswertung und Beurteilung der Vorschläge
- Parallele Entwicklung eigener Ideen durch das Planungsteam



# Planungsraum Grafing-Ostermünchen

## Grobtrassen des Planungsteams



|   |                   |   |                 |
|---|-------------------|---|-----------------|
|  | Grobtrasse Pink   |  | Bestandsstrecke |
|  | Grobtrasse Limone |  | Brücken         |
|  | Grobtrasse Rot    |  | Tunnel          |
|  | Grobtrasse Orange |  |                 |

- Start an der Verknüpfungsstelle Ostermünchen
- Einbindung in die bestehende Infrastruktur bei Osterseeon als Ergebnis der technischen Planung
- Alle Trassen befinden sich westlich der Bestandsstrecke
- Tunnel und Brücken sind vorgesehen, wo sie aufgrund der Topografie oder geschlossener Siedlungsbereiche notwendig sind

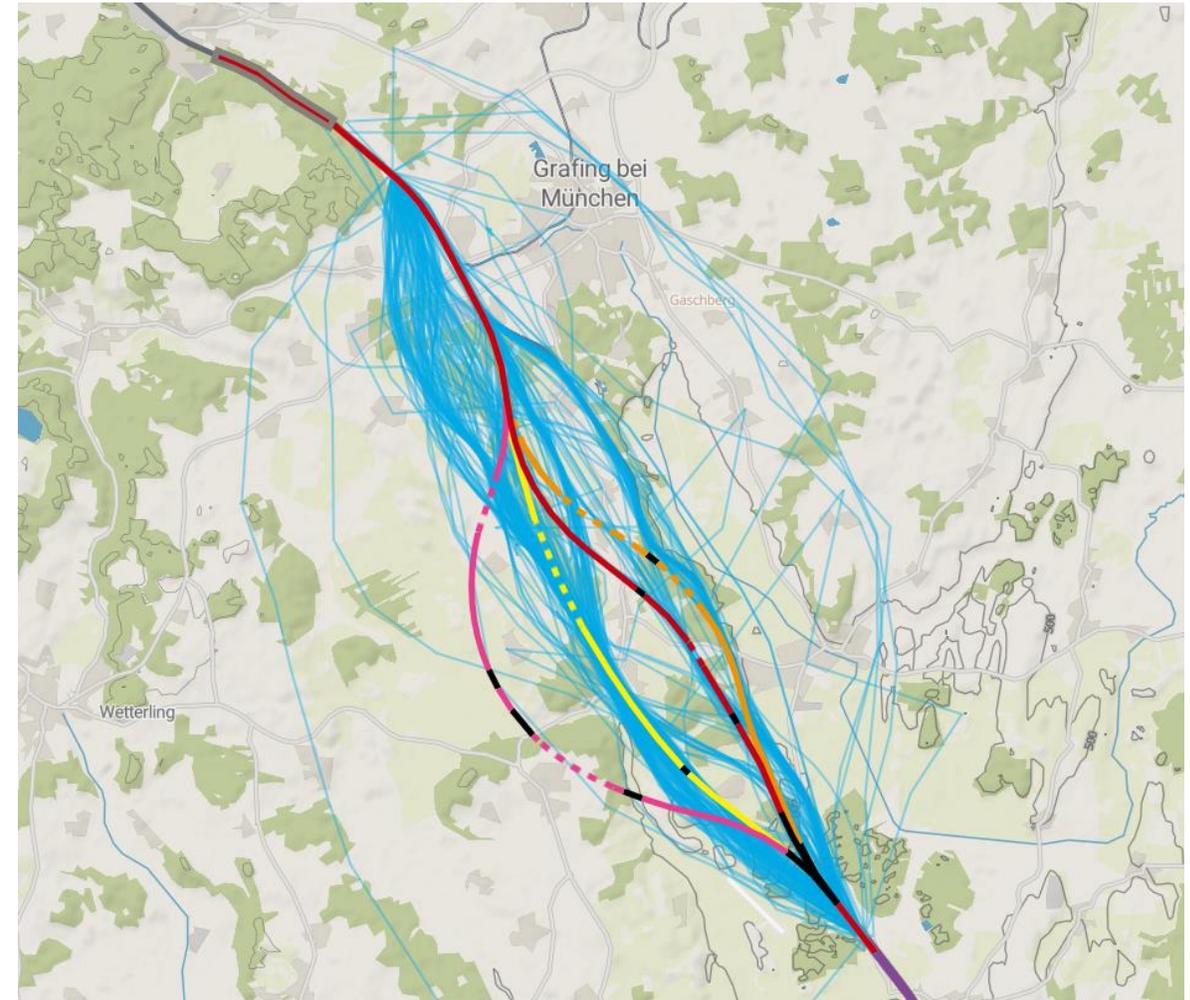
# Planungsraum Grafing-Ostermünchen

## Viele Gemeinsamkeiten mit Bürgervorschlägen

- Die vier Grobtrassen sind in vielen Bereichen deckungsgleich mit zahlreichen Bürgervorschlägen.
- Die Grobtrassen Limone, Rot und Orange verlaufen auf dicken Linienbündeln der Bürgervorschläge.
- Die Grobtrasse Pink ist als einzige Grobtrasse nicht deckungsgleich mit einem Bündel, sondern nur mit einem Bürgervorschlag. Sie wurde ins Trassenauswahlverfahren aufgenommen, um alle machbaren Alternativen darzustellen.
- Alle vier Grobtrassen verlaufen ab Schammach gebündelt mit der Bestandsstrecke.



**Planungsunterlagen**



# Planungsraum Grafing-Ostermünchen

## Gründe für Unterschiede zu Bürgervorschlägen

### Bündelung mit Bestandsstrecke ab Schammach

- Berücksichtigung der Bündelung mit der Bestandsstrecke
- Vermeidung großer Betroffenheiten auf bebauten Flächen des Gewerbegebiets

### Westliche Umfahrung des Trinkwasserschutzgebiets

- Größerer Abstand zu Siedlungsbereichen von Oberelkofen und Eisendorf
- Östlicher Verlauf würde Zone 2 des Schutzgebiets durchfahren

### Keine durchgängige Führung entlang der Bestandsstrecke

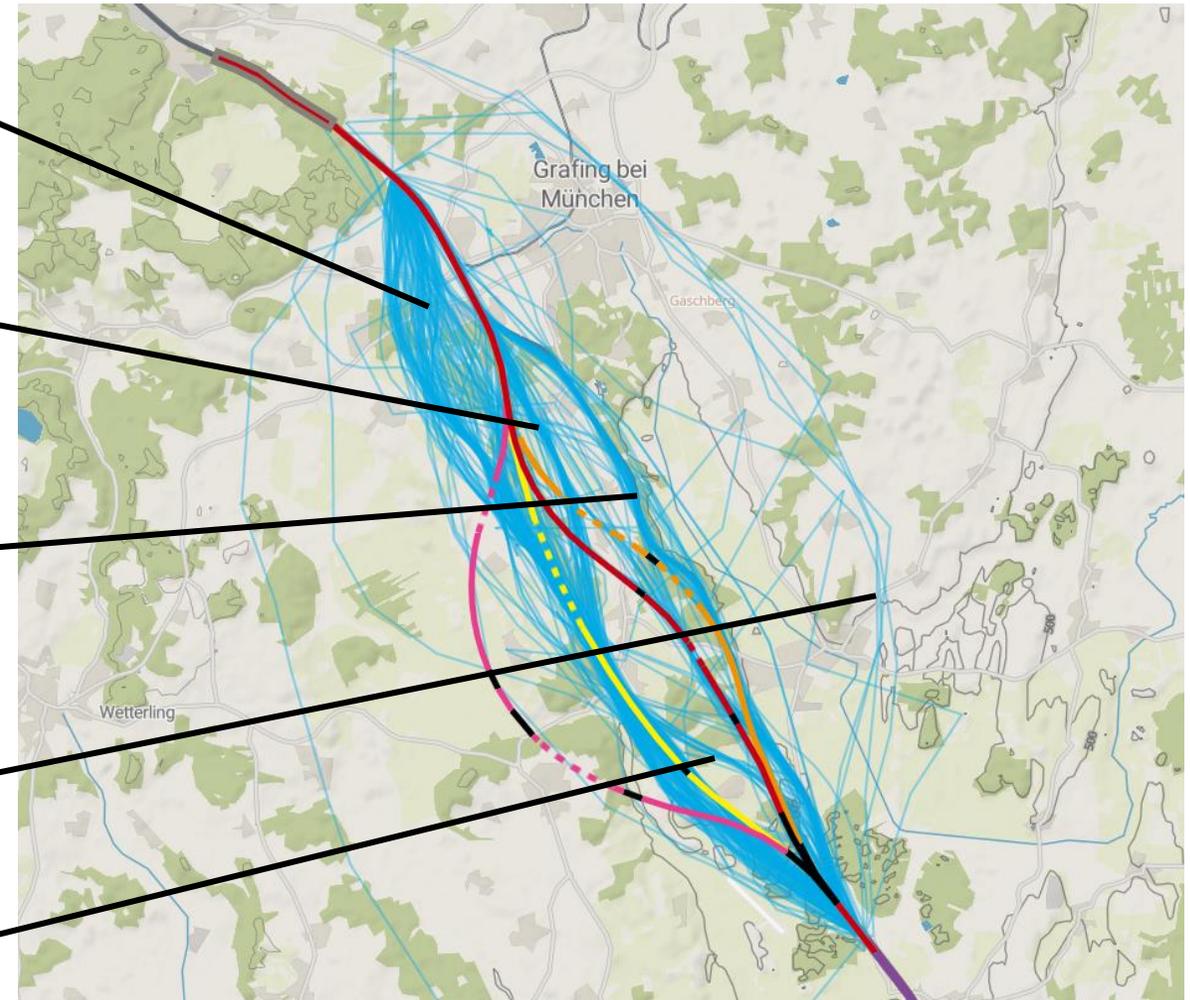
- Kurvenradien zu eng (teilweise weniger als 160 km/h)
- Wohnbebauung direkt an der Bestandsstrecke
- Naturschutzrechtliche Risiken: FFH-Teilgebiet direkt an der Bestandsstrecke

### Trassenverläufe westlich der Bestandsstrecke

- Östliche Umfahrung von Aßling aufgrund der Kurvenradien nicht möglich

### Westliche Umfahrung von Niclasreuth

- Mindestkurvenradius bei nord-östlicher Umfahrung nicht eingehalten



# Planungsraum Grafing-Ostermünchen

## Der Weg zur Auswahltrasse



### Vertiefte Planung

- Weitere Untersuchung der vier Grobtrassen
- Detailliertere Lage- und Höhentrassierung
- Erste Bauwerkspläne für Tunnel und größere Brücken



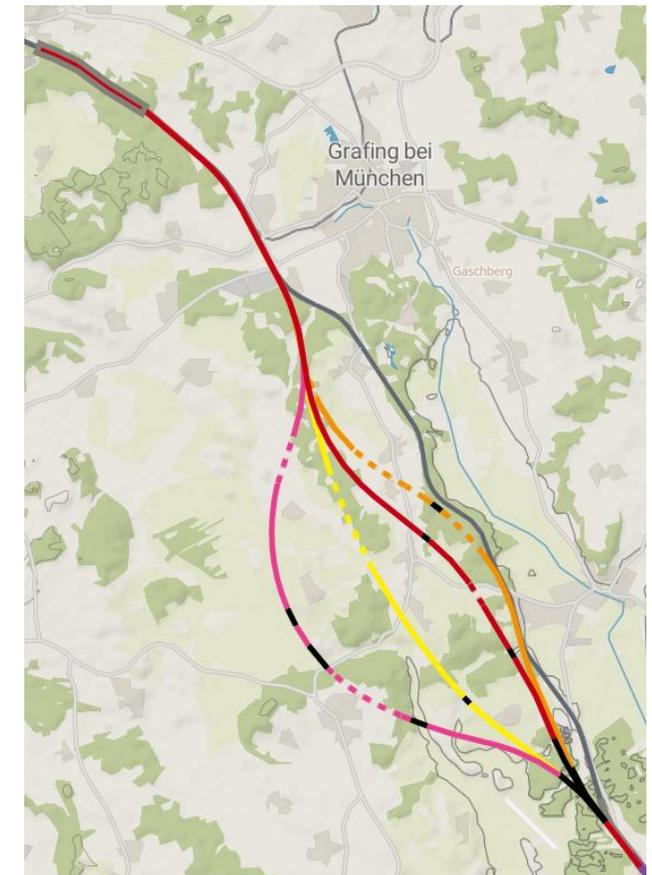
### Bewertung

- Bewertung anhand der Kriterien der Fachbereiche Raum und Umwelt sowie Verkehr und Technik
- Kostenschätzung sowie Realisierungs- und Genehmigungsrisiken fließen in die Bewertung ein



### Auswahltrasse

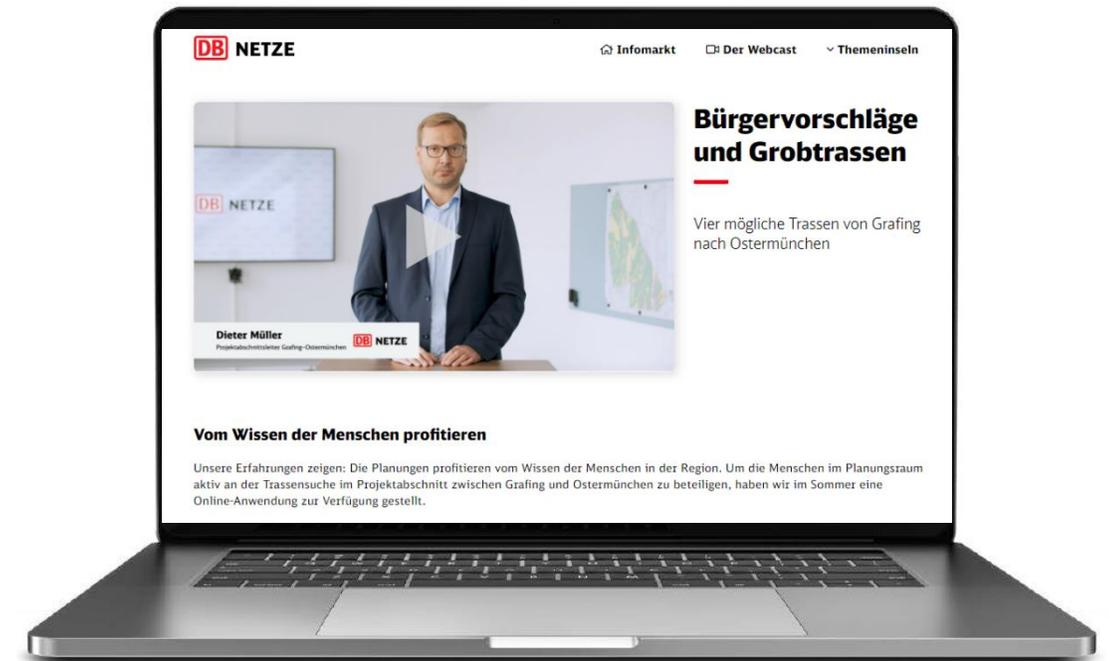
- Identifikation der besten Trasse als Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens



# Planungsraum Grafing-Ostermünchen

## Transparente Information der Öffentlichkeit

- **Pressekonferenz und Presseinformation**  
Informationen für Zeitungen und Onlinemedien
- **Digitaler Infomarkt**  
Sonderseite informiert rund um die Uhr online
- **Öffentlicher Webcast**  
Am 13.12.2021 beantworten wir Fragen der Bürger:innen zu den Grobtrassen live
- **Website und Newsletter**  
Alle Informationen und Unterlagen auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu)



# Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

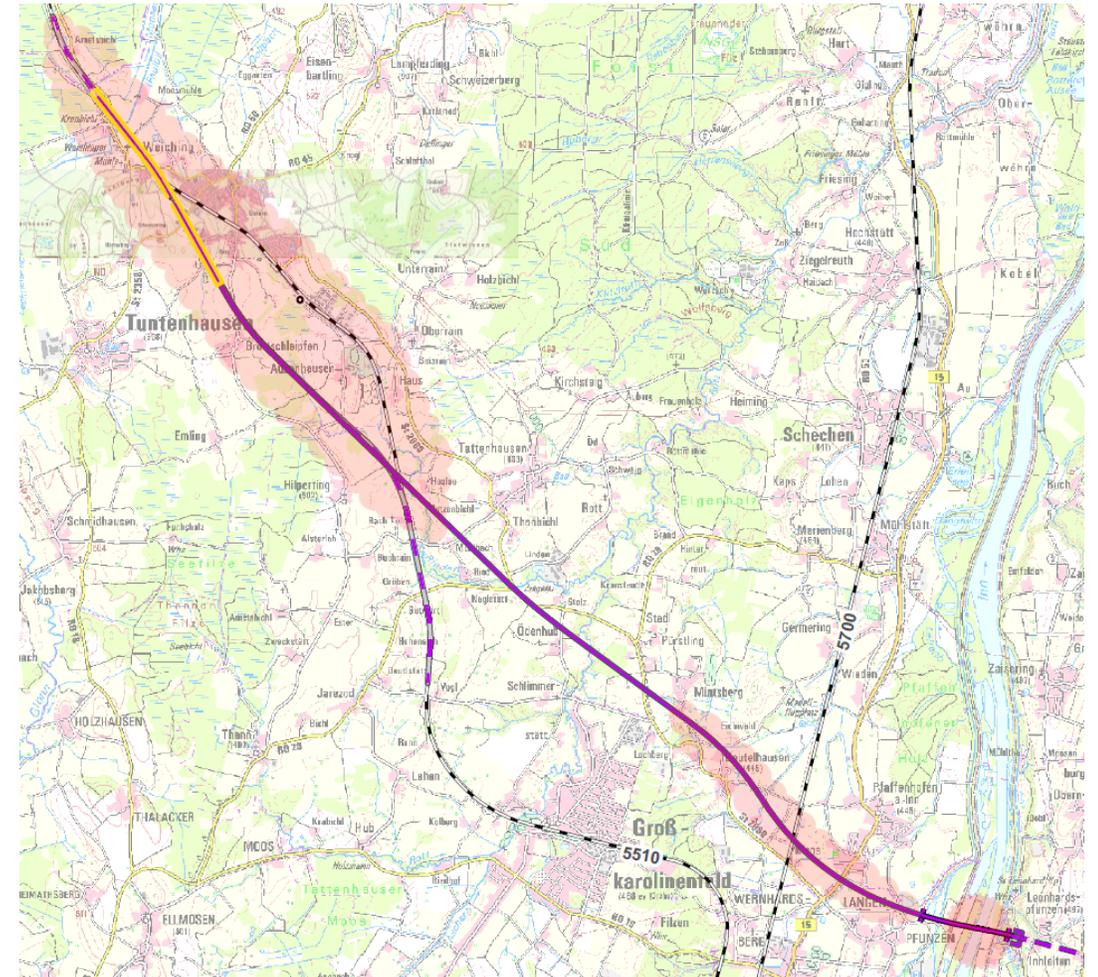
## Vorplanung



- Erstes Dialogforum zur Vorplanung am 10.11.2021
- Streckenplanung im September 2021 an eine Ingenieurgemeinschaft (Bernard und DB E&C) beauftragt
- Geologische Erkundungsbohrungen angelaufen

### Zusätzliche Planungsvarianten in der Vorplanung:

- Eine alternative Lage der Verknüpfungsstelle Ostermünchen ohne Verlegung des Bahnhofs bzw. der Bestandsstrecke wird untersucht
- Im Bereich Schechen wird eine alternative Ausbildung als Vorlandbrücke im Anschluss an die Innquerung untersucht
- Im Bereich der Innquerung nördlich von Rosenheim wird die Möglichkeit einer bergmännischen Innunterquerung betrachtet



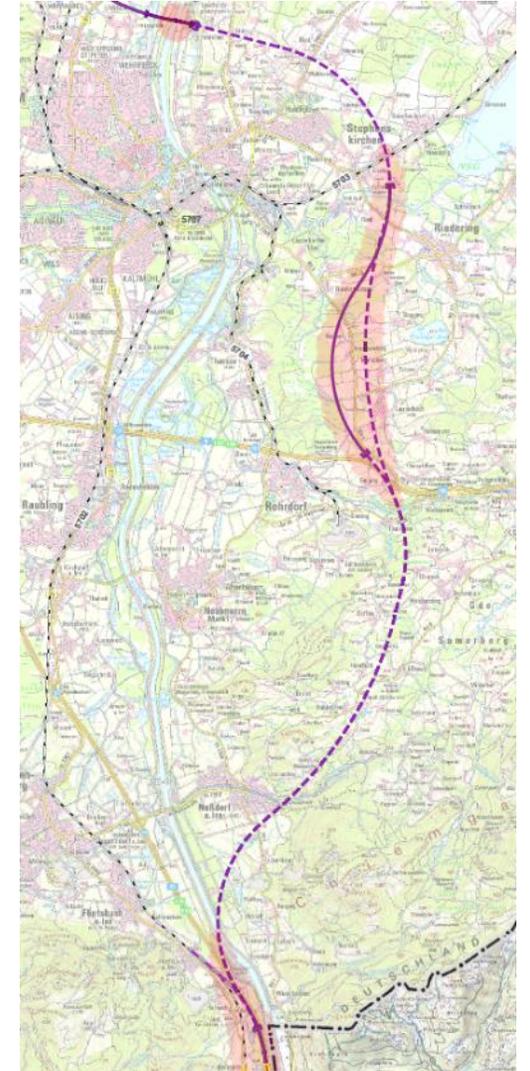
# Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein

## Vorplanung

- Erstes Dialogforum zur Vorplanung am 10.11.2021
- Strecken- und Tunnelplanung im September 2021 an eine Ingenieurgesellschaft (Amberg und Obermeyer) beauftragt
- Geologische Erkundungsbohrungen angelaufen
- Nach aktuellem Stand ist davon auszugehen, dass für Bohrungen im Bereich der Gemeinden Stephanskirchen und Rohrdorf bzgl. der Grundstücksnutzung oder für Verwaltungsbescheide der Rechtsweg zu beschreiten ist

### Zusätzliche Planungsvarianten in der Vorplanung:

- Im Bereich der Innquerung nördlich von Rosenheim wird die Möglichkeit einer bergmännischen Innunterquerung betrachtet
- Im Bereich Rohrdorf–Riederling wird in der Planung auch eine alternative Streckenführung im räumlichen Bereich der bisherigen Varianten (V1/V2) untersucht



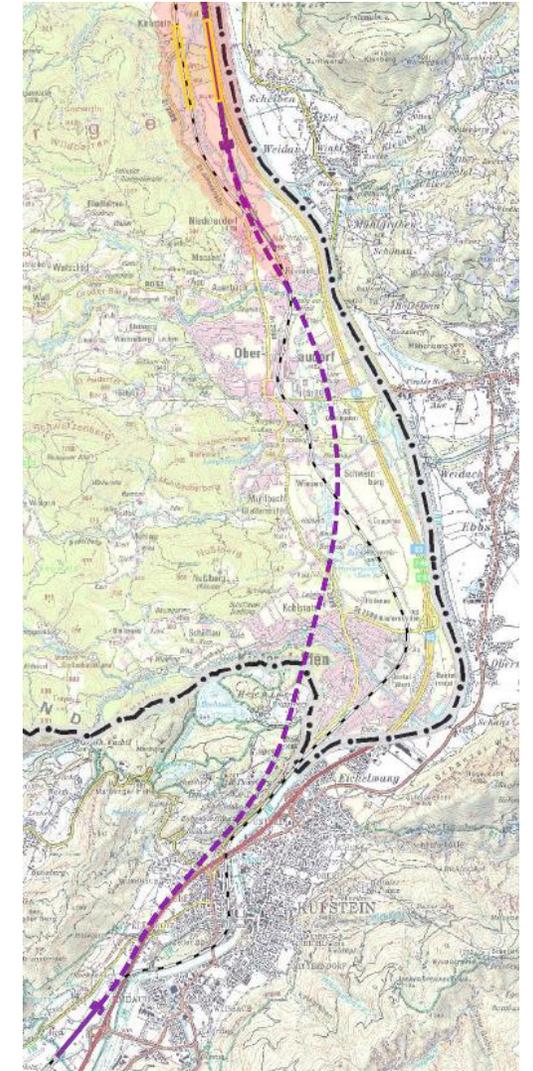
# Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A - Schaftenau

## Vorplanung bzw. UVE-Planung

- Erstes Dialogforum zur Vorplanung für den deutschen Bereich (Kirnstein–Grenze D/A) am 11.11.2021
- Start UVE-begleitender Dialog für den österreichischen Bereich (Grenze D/A–Schaftenau geplant im 2. Quartal 2022
- Aktuell läuft das gemeinsame Vergabeverfahren (Anteile DB-VP und ÖBB-UVE bzw. weitere Phasen optional) für die Strecken- und Tunnelplanung; Vergabe geplant für Februar 2022
- Geologische Erkundungsbohrungen in Deutschland angelaufen

### Zusätzliche Planungsvarianten in der Vorplanung:

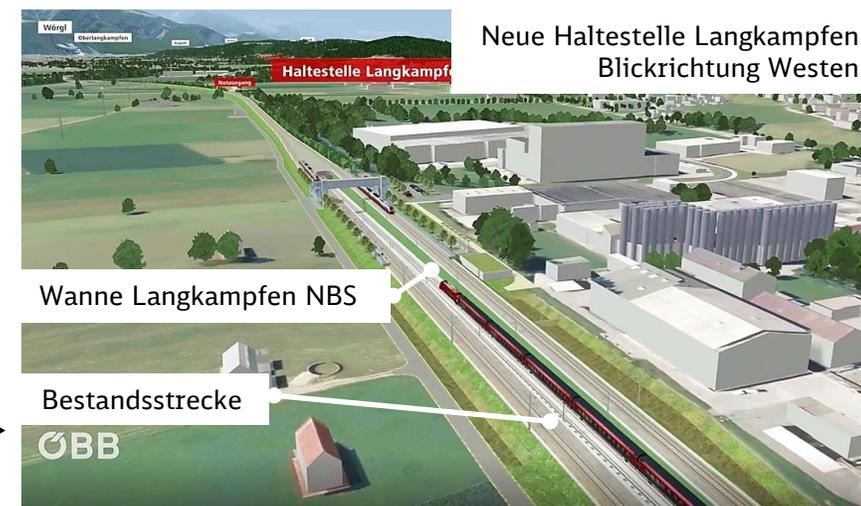
- Im Bereich zwischen Fischbach und Niederaudorf wird in der Planung eine alternative Lage der Verknüpfungsstelle im Bereich der Bestandsstrecke ergebnisoffen untersucht



# Planungsabschnitt Schafte nau–Knoten Radfeld

## Detailplanung

- BGBl. II Nr. 374/2020 vom 29.08.2020 „Vorläufige Sicherstellung des Trassenverlaufs viergleisiger Ausbau Schafte nau–Knoten Radfeld“ liegt vor
- Detailgenehmigungsplanung Hauptprojekt wurde im Januar 2021 begonnen
- UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid und EB-Bescheid Rohbaustollen am 12.07.2021 ausgestellt (rechtskräftig)
- Anvisierter Baubeginn Vorarbeiten 1. Quartal 2022 sowie Rohbaustollen 1. Quartal 2023
- Der naturschutzrechtliche Bescheid für den Rohbaustollen Angath wurde am 16.09.2021 durch das Amt der Tiroler Landesregierung erteilt



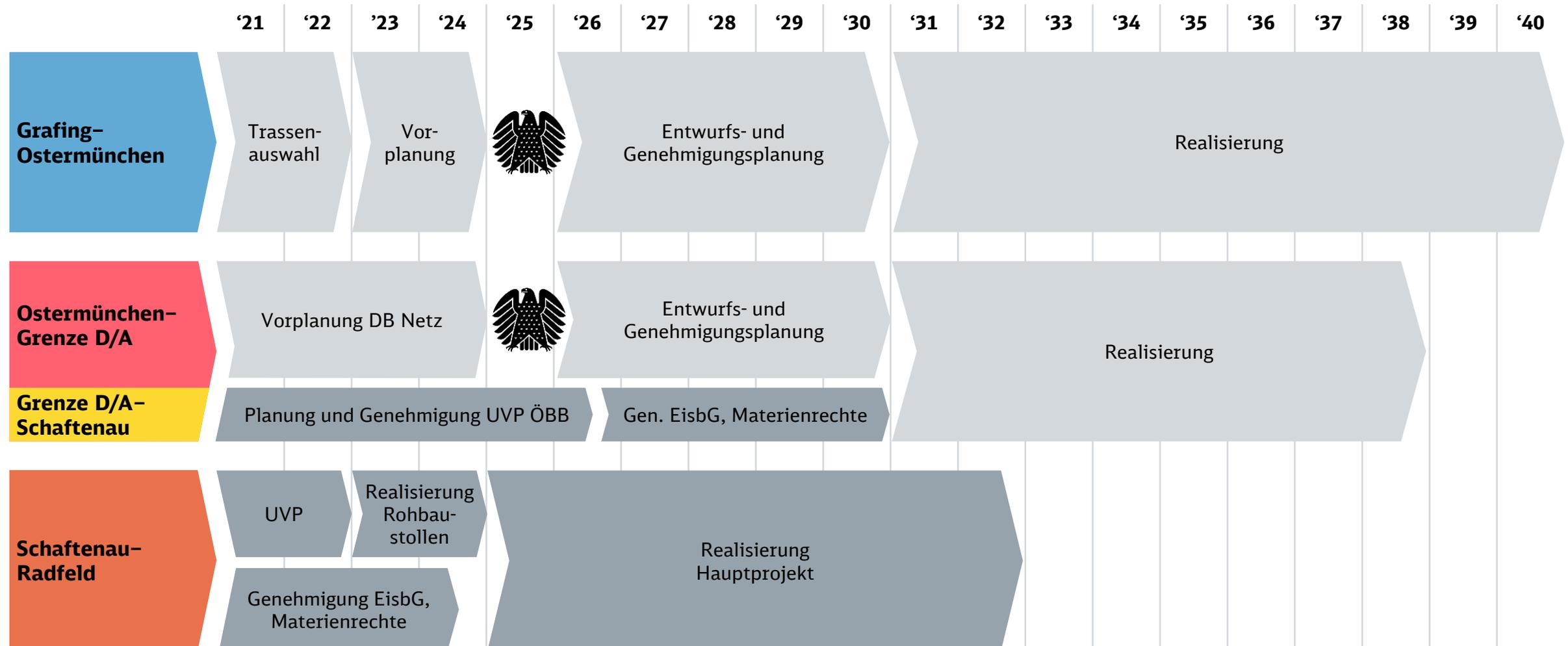
Verknüpfung mit Bestandsstrecke in Schafte nau



Angerbergstrecke im Bereich Angath

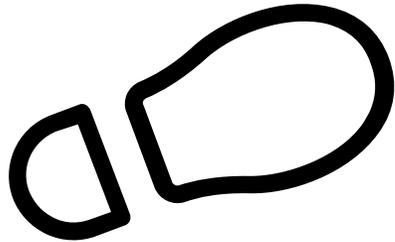
# Gesamtterminplan

## Neubaustrecken Brenner-Nordzulauf



1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
- 4. Diskussion und Fragen**
5. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Diskussion und Fragen
- 5. Termine und Abschluss**



- **Protokoll**

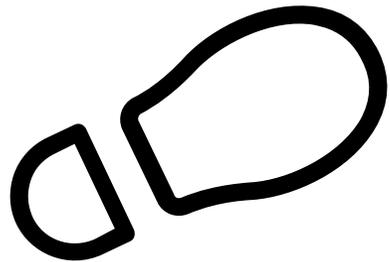
Der Protokollentwurf wird per E-Mail versendet und in der nächsten Sitzung abgestimmt.

- **Präsentation**

Die Präsentation ist in Kürze auf unserer Website unter [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) abrufbar.

- **Nächste Sitzung**

Die nächste Sitzung des Regionalen Projektbeirats findet voraussichtlich im Frühjahr 2022 statt.



# Vielen Dank

**Wir sind für Sie da!**



**DB Netz AG**

Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim



**info@brennernordzulauf.eu**



**brennernordzulauf.eu**