

## Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### PROTOKOLL

---

Thema:	<b>14. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1</b>
Datum und Uhrzeit:	26.11.2018, 16:00–18:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal, Gemeinde Raubling
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Stefan Lederwascher (Flintsbach) Michael Rusp (Flintsbach) Rudolf Birkingner (Flintsbach) Winfried Niebler (Flintsbach) Matthias Jokisch (Brannenburg) Andreas Schwaiger (Brannenburg) Josef Steer (Brannenburg) Susanne Grandauer (Nußdorf) Balthasar Kogler (Nußdorf) Georg Dettendorfer (Nußdorf) Josef Resinger (Nußdorf) Birgit Reininger (IPBN) Alexander Buchner (IPBN) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Marc Specht (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Sabine Volgger (wikopreventk) Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

---

#### Agenda:

1. Begrüßung
  2. Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
  3. Abschluss Diskussion Grobtrassenentwürfe
  4. Weitere Informationen und Diskussion
  5. Ausblick und nächste Termine
- 



## 1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die Mitglieder zur 14. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1 und bedankt sich für die Teilnahme. Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor: Das Planungsteam wird die weitere Vorgehensweise zu den Grobtrassenvorschlägen erläutern und neu eingegangene Vorschläge präsentieren. Anschließend informiert die Projektleitung über aktuelle Punkte.

Die Projektleitung stellt Marc Specht, der heute als Zuhörer anwesend ist, als neuen Kollegen von der DB im technischen Stab des Projektteams vor

## 2. Rückmeldung zum Protokoll der 13. Sitzung

Zum Protokoll der 13. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen den Änderungen und der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite [www.brenner-nordzulauf.eu](http://www.brenner-nordzulauf.eu) veröffentlicht.

## 3. Abschluss Diskussion Grobtrassenentwürfe

*Siehe Folien 4-19 der beiliegenden Präsentation*

### Information zum weiteren Vorgehen

Alexander Buchner erläutert den TeilnehmerInnen anhand des Beispiels „Verknüpfungsstelle Niederaudorf“, wie die eingegangenen Trassenvorschläge geprüft werden. Alle Vorschläge werden mit einer Nummer, einer kurzen Beschreibung und ggf. einem Bild erfasst. Die Vorprüfung erfolgt in 2 Stufen. Zuerst wird geprüft, ob die Anforderungen des Projektes grundsätzlich erfüllt sind (Planungsauftrag, gesetzliche Anforderungen und Lage im Planungsraum). Nur wenn alle diese Kriterien positiv bewertet sind, wird die Prüfung in Stufe 2 fortgesetzt. Dabei wird der Grobtrassenvorschlag hinsichtlich der Fachbereiche Verkehr & Technik und Raum & Umwelt geprüft. Dies ist eine grobe Vorprüfung in einem frühen Planungsstudium. Primär geht es darum, ob der Vorschlag einen Aspekt enthält, der zum jetzigen Zeitpunkt ein Ausscheiden rechtfertigen würde (z.B. eine großräumige Durchfahrung eines FFH-Gebiets). Nicht alle Konflikte führen in Stufe 2 zum Ausscheiden, sofern sie in der Detailplanung potentiell noch gelöst werden können. Wenn beide Stufen der Vorprüfung positiv bewertet werden, wird die Grobtrasse in das Auswahlverfahren aufgenommen. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden für jeden Vorschlag veröffentlicht. Ziel ist, dass jeder nachvollziehen kann, warum sein Vorschlag als Grobtrasse weiterentwickelt wird, oder nicht.

### Diskussion

*Der exemplarisch geprüfte Vorschlag (Verknüpfungsstelle Niederaudorf) lässt nach der Verknüpfungsstelle ja mehrere Möglichkeiten zur Weiterführung zu. Welche wurde bei der Prüfung herangezogen?*

- Im exemplarisch geprüften Fall wird die Trasse westlich des Inns weitergeführt.

*Wenn ein Vorschlag keine Verknüpfungsstelle beinhaltet, wird dieser dann nicht geprüft?*

- Es werden grundsätzlich alle Vorschläge aufgenommen und geprüft. Wenn die im Planungsauftrag vorgesehenen Verknüpfungsstellen nicht enthalten sind, ist dieser nicht erfüllt und der Vorschlag würde somit im ersten Schritt der Vorprüfung ausscheiden.

*Wenn ein Vorschlag keine 400 Züge zulässt, wird dieser dann auch nicht weiter geprüft?*

- Der Planungsauftrag muss jedenfalls erfüllt werden.

*Winfried Niebler erklärt, dass die Grobtrassenplanung vom 18.06.2018 dann auch abzulehnen ist, da die eigene Vorgabe von 400 Zügen nicht ansatzweise erfüllbar ist.*

*Heißt das, dass der Planungsauftrag nicht erfüllt ist, wenn ein Vorschlag keine Verknüpfungsstelle zwischen Kiefersfelden und Rosenheim enthält? Der Auftrag war für mich eigentlich immer ein 3.+4. Neubaugleis. Auch eine Anbindung ist doch möglich.*

*Wenn ein Vorschlag eine Anbindung statt einer Verknüpfungsstelle enthält, fällt er dann auch hinaus?*

- Der nördliche Punkt des GPR ist laut Planungsauftrag die Verknüpfungsstelle deutsches Inntal. Das ist auch in der Geschäftsordnung der Gemeindeforen hinterlegt.
- Im Zuge der planerischen Entwicklungen hat sich gezeigt, dass die Möglichkeit einer Verknüpfungsstelle in Rosenheim auch berücksichtigt werden muss.
- Anbindungen sind betrieblich nicht gleichwertig einer vollständigen Verknüpfungsstelle, aber mit derzeitigem Kenntnisstand möglich. Sie sind daher in der Vorprüfung kein Ausschlusskriterium.

*Bei der Diskussion um die Notwendigkeit einer Verknüpfungsstelle muss auch bedacht werden, dass jene Trassen, die östlich verlaufen, eine Anbindung haben. Diese hat einen höheren Flächenverbrauch und ist technisch weniger effizient.*

*Für mich ist nicht nachvollziehbar, dass ein Vorschlag sofort hinausfällt, nur weil er keine Verknüpfungsstelle beinhaltet. Diese Vorschläge können ja sinnvoll sein. Gibt es eine Möglichkeit, diese trotzdem aufzunehmen?*

*Es ist klar, dass es auf eine Strecke mit Verknüpfung hinauslaufen wird, denn das ist der Planungsauftrag. Darüber brauchen wir hier nicht zu diskutieren.*

*Da hätte man aber gleich Rückmeldung geben können, dass gewisse Vorschläge nicht möglich sind (Bsp. Unterquerung der Autobahn).*

- Die Vorgehensweise im Prozess muss im Sinne einer guten Nachvollziehbarkeit eingehalten werden. Demnach werden alle Vorschläge erstmal aufgenommen und anschließend vorgeprüft. Es gibt keine bevorzugte Behandlung bestimmter Vorschläge.
- Der Planungsauftrag muss erfüllt werden und daher braucht es eine Verknüpfungsmöglichkeit mit der Bestandsstrecke.

*Heißt das, der Vorschlag aus der Vieregg-Rössler Studie wird nicht geprüft?*

- Jeder eingegangene Vorschlag wird aufgenommen und geprüft, aber es wird nicht jeder zu einer Grobtrasse weiterentwickelt. Zur Vieregg-Rössler Stellungnahme wird es eine gesonderte Beantwortung geben.

*Angenommen, man kommt zu dem Schluss, dass die Empfehlungen aus der Vieregg-Rössler Studie besser sind, als die aktuelle Planung – wird dann trotzdem wie gehabt weiter geplant?*

- Der BVWP ist das Ergebnis jahrelanger Arbeit von Gutachtern und Experten. Der Planungsauftrag beinhaltet die Strecke Richtung München und nicht nach Salzburg.
- Sollte man wider Erwarten zu dem o.g. Schluss kommen, wird man das dem Bund weitergeben und ggf. Modifikationen besprechen.

*2015 hat Rosenheims Oberbürgermeisterin gefordert, dass Rosenheim jedenfalls angebunden werden muss. Mittlerweile hat sich der Standpunkt von Rosenheim verändert. Inwiefern hat das Auswirkungen auf die Planungen? Könnte man dann nicht einfach an Rosenheim vorbei fahren?*

- Der Planungsauftrag sieht eine Verknüpfungsstelle alle 20-25 km vor. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, Rosenheim anzubinden. Ein Zug kann, aber muss dort nicht einfahren. Dies hat sich weder 2015 noch jetzt geändert.

*Es gibt ja die Forderung, dass die Trasse im Inntal weitgehend unterirdisch verläuft. Wird die Trasse nach der Verknüpfungsstelle wieder im Tunnel verlaufen oder rentiert sich das nicht mehr, weil man nördlich schon nahe am Seeton ist?*

- Der Vorschlag, nach der Verknüpfungsstelle wieder im Tunnel zu fahren, wurde bereits aufgenommen und wird geprüft.

*Wie lange braucht man nach der Verknüpfungsstelle Niederaudorf (aus dem Vorschlag Nr 53), um wieder in den Tunnel zu kommen?*

*Hier im Forum wurde gesagt, dass man nach der Verknüpfungsstelle Niederaudorf den Inn aus trassierungstechnischen Gründen nicht unterirdisch queren kann.*

*Ein weiteres Mitglied bestätigt das.*

- Es gibt mehrere Vorschläge und Varianten, die Trasse danach wieder in den Tunnel zu führen. Ein Vorschlag dazu wurde von den Inntal-Bürgermeistern eingebracht und wird geprüft.
- Das Planungsteam wird sich das nochmals anschauen.

*Der Trassenvorschlag der Inntal-Bürgermeister umfasst die Bürgermeister der Gemeinden Kiefersfelden, Oberaudorf, Flintsbach, Nußdorf, Brannenburg, Raubling, Neubeuern.*

*Der Vorschlag beinhaltet nur eine Querung des Inns, es wurde nicht spezifiziert, ob Über- oder Unterquerung.*

*In dieser frühen Planung schon über solche Details zu diskutieren, macht aus meiner Sicht wenig Sinn. Das wird sich in der vertiefenden Planung noch zeigen.*

*Wenn eine Variante in der Vorprüfung rausfällt, ist dann nachvollziehbar warum?*

- Ja. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden für alle Vorschläge veröffentlicht.

*Wird es auch eine ausführliche Begründung dazu geben? Oder nur das „ja“ und „nein“ aus der Vorprüfung? Das wäre mir zu wenig.*

- Die Begründung ist u.a. von der Komplexität des Vorschlags abhängig. Bei manchen Einreichungen wird ein Satz ausreichen, während bei anderen eine umfangreichere Begründung notwendig ist.
- Wichtig ist, dass die Ergebnisse der Prüfung nachvollziehbar sind. Auch jene Vorschläge, die schon in der ersten Stufe hinausfallen, werden eine kurze Begründung erhalten. Die Vorschläge, welche erst in der 2. Stufe wegfallen, oder als Grobtrasse aufgenommen werden, werden ohnehin genauer untersucht.

### Neu eingegangene Vorschläge

Alexander Buchner präsentiert neu eingegangene Trassenvorschläge aus der Bevölkerung. Aufgrund der geologischen Erkenntnis, dass ein Tunnel im Bereich des Hechtsees ein genehmigungstechnisch hohes Risiko mit sich bringt, hat das Planungsteam zwei neue Varianten für die Grobtrassen „Tunnel Jochstein“ und „Tunnel Kitzwand“ eingebracht. Auch diese durchlaufen formell die Vorprüfung. Alle Vorschläge werden in einer Liste erfasst und thematisch geclustert. Die Moderation zeigt den Teilnehmerinnen diese Liste. Mehrfachnennungen sind aus der letzten Spalte ersichtlich. Es handelt sich dabei lediglich um eine unkommentierte Erfassung der Vorschläge. Bis Ende des Jahres 2018 können noch Vorschläge eingebracht werden. Die Prüfung erfolgt dann 2019, wenn alle Vorschläge eingegangen sind. Die Liste ist wird laufend aktualisiert und ist mit Stand 23.11.2018 hier einsehbar:

[https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/grobtassen/Grobtrassen-Vorschlaege\\_Region.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/grobtassen/Grobtrassen-Vorschlaege_Region.pdf)

### Diskussion

*Welche Raumwiderstandsklasse hat die TAL? Auf den Raumwiderstandskarten ist dies schwer erkennbar.*

- Die TAL ist, wie ähnliche Infrastrukturen, der Raumwiderstandsklasse 5 (von 6) zugeordnet und orange in den Raumwiderstandskarten eingezeichnet.

*Die heute präsentierten, neuen Vorschläge würden wohl alle im ersten Schritt der Vorprüfung ausscheiden. Sind auch neue Vorschläge eingegangen, die die Vorprüfung überstehen?*

- Die präsentierten Vorschläge sind unkommentiert und noch nicht geprüft. Daher kann jetzt noch keine Aussage über das Ergebnis gemacht werden.

*Wenn es 2019 eine neue Grobtrassenkarte gibt, können dann auch noch Anmerkungen bzw. Änderungsvorschläge eingebracht werden? Viele Dinge sind in der jetzigen Planungstiefe ja noch nicht ersichtlich.*

- Im Zuge der Detailplanung wird es auch die Möglichkeit geben, Rückmeldungen zu konkreten Trassenverläufen einzubringen. Dabei wird es aber vor allem um kleinräumigere Änderungen bzw. die Feinjustierung gehen. Alle Grobtrassenvorschläge sollen bis Ende des Jahres eingebracht sein.

*Wird ein Vorschlag mit einer Strecke für 160 km/h aufgenommen?*

- Es werden grundsätzlich alle Vorschläge aufgenommen und geprüft.
- Eine Strecke für 160 km/h erfüllt den Planungsauftrag (230 km/h) nicht, und würde somit in Stufe 1 der Vorprüfung hinausfallen.

*Im Abschnitt Grafing-München fügt sich die Strecke ja in die bestehenden S-Bahn-Gleise ein. Dort kann man aktuell nicht 230 km/h fahren, wie geht das dann?*

- Die Vorgabe von 230 km/h gilt für die Neubauabschnitte von Schafftenau bis Grafing. Im Abschnitt Grafing-Trudering ist aktuell eine Blockverdichtung ohne Erhöhung der Geschwindigkeit vorgesehen.

*Torsten Gruber hat bei dem Termin mit dem Bauernverband im November gesagt, dass die jetzige Strecke nicht TEN-fähig ist. Stimmt da so? Es entstand der Eindruck, dass die Bestandsstrecke auch nicht dazu aufgerüstet werden kann.*

- Es stimmt, dass die Bestandsstrecke in ihrer jetzigen Form nicht TEN-fähig ist. Eine Aufrüstung auf das ETCS-System ist aber grundsätzlich möglich und wird auch für die nächsten Jahre angedacht. Dann wäre sie TEN-fähig. Das wurde auch in der 12. Forenrunde vorgestellt und erklärt (siehe auch Protokoll).

#### 4. Weitere Informationen und Diskussion

*Siehe Folien 20-21 der beiliegenden Präsentation*

Die Projektleitung berichtet zu aktuellen Informationen aus dem Projekt.

Die laufende Bohrung am Hocheck schreitet gut voran und wird vrstl. bis Weihnachten fertiggestellt. Neuigkeiten gibt es auch bzgl. Duldung in Neubeuern: Am 15.11.2018 wurde der Deutschen Bahn von der Gemeinde Neubeuern ein Bodengutachten übermittelt, welches im Wesentlichen auf 2 Bohrungen im Bereich der Kläranlage basiert. Die Projektleitung hatte bis dato keine Kenntnis über diese Bohrung. Das Gutachten wurde vom Planungsteam geprüft, und als für die Trassenauswahl ausreichend befunden. Somit wird die Deutsche Bahn ihren Duldungsantrag beim EBA zurückziehen. Der Gemeinderat Brannenburg hat sich gegen die Durchführung der Geophysik auf Gemeindegrund ausgesprochen. Derzeit prüft man Alternativen. Falls keine gleichwertige Lösung gefunden werden kann, wird auch hier ein Duldungsantrag beim EBA eingereicht.

Das Bundesverkehrsministerium hat Antworten zu den kleinen Anfragen der Grünen und der FDP betreffend Brenner-Nordzulauf veröffentlicht. Diese sind hier einsehbar:

- Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905160.pdf>
- Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Fraktion der FDP: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905166.pdf>

In den Antworten wurden zwei verschiedene Zugzahlen-Prognosen (214/232) für 2030 veröffentlicht, die niedriger sind, als die Bemessungsgrundlage aus dem BVWP 2025. Diese Differenz ergibt sich aus Sicht der Bahn aus zwei verschiedenen Gründen. Erstens ist 2030 der BBT in Betrieb, somit können längere und schwerere Züge fahren. Zweitens wurden bei der Berechnung 6, statt wie bisher 5 Produktionstage pro Woche (Mo-Sa statt Mo-Fr) unterstellt. Dies führt zu niedrigeren Zugzahlen bei gleichem Transportaufkommen. Die Zahlen des BVWP 2030 sind also nicht mit jenen aus der Bedarfsplanüberprüfung 2025 vergleichbar.

Die Studie zum Korridorbereich Ost wurde fertiggestellt und am 08.11. im Lenkungskreis den Ministerien zur Vorprüfung übergeben.

Am 30.01.2018 wird ein Besuchstermin beim BBT für Forenmitglieder angeboten. Die Größe der Besuchergruppe ist laut Sicherheitsvorgaben auf 16 Personen beschränkt. Voraussetzung für die Teilnahme ist ein guter gesundheitlicher Zustand. Dazu wird es eine gesonderte Infomail für alle geben. Die Anmeldung ist nur persönlich möglich (nicht für mehrere Personen). Wenn weiterhin großes Interesse besteht, wird man versuchen einen zusätzlichen Termin zu finden. Normalerweise sind die Besucherslots jedoch 3-5 Monate im Voraus ausgebucht.

## Diskussion

*In den kleinen Anfragen wurden ja nicht nur Zugzahlen thematisiert, sondern auch Dinge, die den Planungsprozess und somit die Arbeit der GF betreffen. Wird es dazu auch eine Stellungnahme geben? Es wäre gut, wenn wir die Meinung der Projektleitung dazu hören könnten.*

- Dazu ist keine gesonderte Stellungnahme geplant, da die Bahnen grundsätzlich nicht die Aussagen des BMVI interpretieren. Wenn es konkrete Fragen gibt, können diese aber natürlich gestellt werden. Die Zugzahlen wurden heute hier angesprochen, da diese im letzten Regionalforum diskutiert wurde.
- Das BMVIT (österr. Ministerium) hat dazu eine kritische Stellungnahme abgegeben (wird mit dem Protokoll verschickt).

*Winfried Niebler stellt im Namen der Inntal Gemeinschaft e.V. den Antrag, die weitere Grobtrassenplanung auszusetzen, da diese nicht ihren eigenen Vorgaben von 400 Zügen entspricht. Vieregg-Rössler kommt zu dem Ergebnis, dass die Strecke nach München nur mehr 15 zusätzliche Züge aufnehmen kann. Es wurde auch vor Jahren von der DB mit entsprechenden Aussagen von Herrn Kühn und Herrn Schmidt bestätigt, dass es einen Engpass im Knoten München gibt. Faktisch heißt das, dass bei derzeit 199 Zügen pro Tag durch das Inntal, von den 201 zusätzlichen Zügen des Bemessungsfalles 15 nach München und 186 nach Salzburg gingen. Das ist absurd. Es geht hier gar nicht um das Kosten-Nutzen Verhältnis, sondern darum, dass die Planungen ihre eigene Bemessungskapazität nicht erfüllen. Man fordert daher, die Planungen und die Gemeindeforen auszusetzen, bis die Planung auch den Kapazitätsangaben entspricht. Darüber sollte abgestimmt werden.*

*Josef Reisinger bringt einen Antrag zur Aussetzung der Planungen ein, bis der Bedarf festgestellt, und die Vieregg-Rössler Studie beantwortet ist. Er verweist dazu auch auf einen Gemeinderatsbeschluss der Gemeinde Nussdorf.*

Die Moderation weist darauf hin, dass es in den Gemeindeforen kein Antragswesen im formellen Sinn gibt. Anliegen können aber gerne eingebracht und diskutiert werden und die Mitglieder können gefragt werden, ob sie weiterhin mitmachen möchten. Das Gemeindeforum Nord 1 ist jedoch kein Beschlussgremium und kann nicht über die Vorgehensweise des gesamten Planungsdialoges, also spricht für alle anderen Foren, und auch nicht über den Planungsauftrag des BMVI entscheiden. Die Bahnen haben den Auftrag, die Gemeinden einzubinden und die Planungen laufen weiter. Jedes Mitglied kann für sich selbst entscheiden, ob es weiterhin am Dialog teilnehmen, oder den Platz für jemand anders freimachen möchte.

Die Projektleitung erklärt dazu folgendes:

- Die Bestandsstrecke kann aktuell 260 Züge aufnehmen. Sollte eine ETCS- Aufrüstung vorgenommen werden, sind es maximal 320 Züge. Der Bemessungsfall von 400 Zügen teilt sich auf 260 Züge auf der NBS (Güter- und schneller Personenverkehr) und 140 auf der Bestandsstrecke (Personennahverkehr und restl. Güterverkehr) auf.
- Der Brennernordzulauf hat die Aufgabe, eine Infrastruktur für die Strecke BBT bis München sicherzustellen. Dies erfolgt schrittweise (Radfeld-Schaftenau, dann GPR & EPR usw) bis zum Knoten München, wo aktuell ein Engpass vorliegt. Die Aussage von Herrn Kühn aus dem Jahr 2015, dass es einen Engpass gibt und dieser beseitigt werden soll, war richtig. Es gibt aktuell mehrere Projekte (z.B. Truderinger Kurve) um den Engpass zu beseitigen, sodass der Knoten München künftig mehr Züge aufnehmen kann. Somit kann die Argumentation, dass nur 15 Züge zusätzlich nach München fahren können, nicht nachvollzogen werden.
- Ein Forum kann keine Aussetzung des gesamten Planungsdialoges beschließen. Die Mitarbeit in den Gemeindeforen ist ein Angebot der Bahnen. Jeder kann selbst entscheiden, ob er oder sie dieses annehmen möchte (siehe dazu auch Erläuterungen der Moderation). Die Planungen laufen weiter.
- Zu den angesprochenen Punkten aus der Vieregg-Rössler Stellungnahme wird es eine gesonderte schriftliche Antwort der Bahnen geben. Dafür gibt es aktuell keinen Zeithorizont.

## Diskussion

*Warum ist die Teilnehmerzahl auf 16 Personen beschränkt? Wir waren damals ja mit einem ganzen Bus dort.*

*Ist das Programm dasselbe, wie bei der letzten Exkursion? Denn dann könnte man Personen, welche letztes Mal nicht dabei waren, den Vortritt lassen.*

- Die Teilnehmerzahl ist aus Sicherheitsgründen beschränkt. Die Baustelle ist jetzt schon weiter fortgeschritten als bei der letzten Exkursion. Das Programm wird aber ähnlich sein. Nähere Infos zum Ablauf werden per e-mail verschickt.

## 5. Ausblick und nächste Termine

*Siehe Folie 23 der beiliegenden Präsentation*

Das nächste Gemeindeforum Nord 1 findet am 21. Januar 2019 statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

## Diskussion

*Winfried Niebler erklärt, dass die Projektleitung eigentlich für die Vieregg- Rössler Stellungnahme dankbar sein müsse, da diese nicht nur die kritischen Punkte der Grobtrassenplanung aufzeigt, sondern auch Lösungen dafür darstellt.*

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder betonten, dass die Verknüpfungsstellen ein nach wie vor ungelöstes Problem sind. Andere sind gespannt auf den Termin mit BM Scheuer und hoffen, dass der Bedarf bald geklärt ist. Für manche ist heute Ernüchterung eingetreten, während andere froh über die klaren Aussagen sind. Die Bevölkerung ist nach wie vor sehr interessiert, und manche Mitglieder werden weiterhin das Projekt im Forum kritisch begleiten.

Das Planungsteam wird versuchen, die Bewertungen so transparent und nachvollziehbar wie möglich zu präsentieren. Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die konstruktive Diskussion, die auch im neuen Jahr fortgesetzt werden soll.

---

Zusammengestellt am 29.11.2018

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (wikopreventk GmbH)

### **Anlagen:**

- Präsentation GF Nord 1 vom 26.11.2018
- Anwesenheitsliste

# 14. GEMEINDEFORUM NORD 1

26.11.2018, RAUBLING

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
  - Informationen zum weiteren Vorgehen
  - Neu eingegangene Vorschläge
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

# Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

## Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

### Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf

Verlegung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf zur Autobahn, inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn.

Prüfung ob eine vollständige Verknüpfungsstelle möglich wird.

### Lage des Vorschlags (Auszug aus Grobtrassenplan):



# Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

## Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorprüfung Schritt 1: Sind die Anforderungen des Projektes grundsätzlich erfüllbar?

Anforderungen	Bewertung	Begründung
a) Planungsauftrag	<b>ja</b>	<i>Der Vorschlag erfüllt die Anforderungen des Planungsauftrags.</i>
b) Gesetzliche Anforderungen	<b>ja</b>	<i>Der Vorschlag erfüllt die gesetzlichen Anforderungen.</i>
c) Lage im Planungsraum	<b>ja</b>	<i>Der Vorschlag liegt im Planungsraum.</i>

---

**Ergebnis:** **ja**      **Empfehlung:** **Vorprüfung wird mit Schritt 2 fortgesetzt**

# Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

## Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorprüfung Schritt 2: Sind die Anforderungen aus den Fachbereichen grundsätzlich erfüllbar?

Fachbereiche	Bewertung	Begründung
a) Verkehr + Technik	<b>ja</b>	<i>Die Verknüpfungsstelle wurde trassierungstechnisch geprüft. Mit Verlegung der Bestandsstrecke zur BAB und Anpassung der „Variante Bundesautobahn Süd“ ist eine ganze Verknüpfungsstelle möglich</i>
b) Raum + Umwelt	<b>ja</b>	<i>Im Bereich der Verknüpfungsstelle Niederaudorf sind keine Punkte „Raum + Umwelt“ betreffend, die einen Ausschluss dieser Variante im Zuge der Vorprüfung rechtfertigen würde.</i>
<b>Ergebnis:</b>	<b>ja</b>	

# Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

## Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorprüfung Schritt 1+2: Sind die Anforderungen grundsätzlich erfüllbar?

Ergebnis Vorprüfung Schritt 1: **ja**

Ergebnis Vorprüfung Schritt 2: **ja**

---

**Gesamtbewertung:** **ja**

---

**Empfehlung:** Die Grobtrasse wird ins Auswahlverfahren aufgenommen.

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

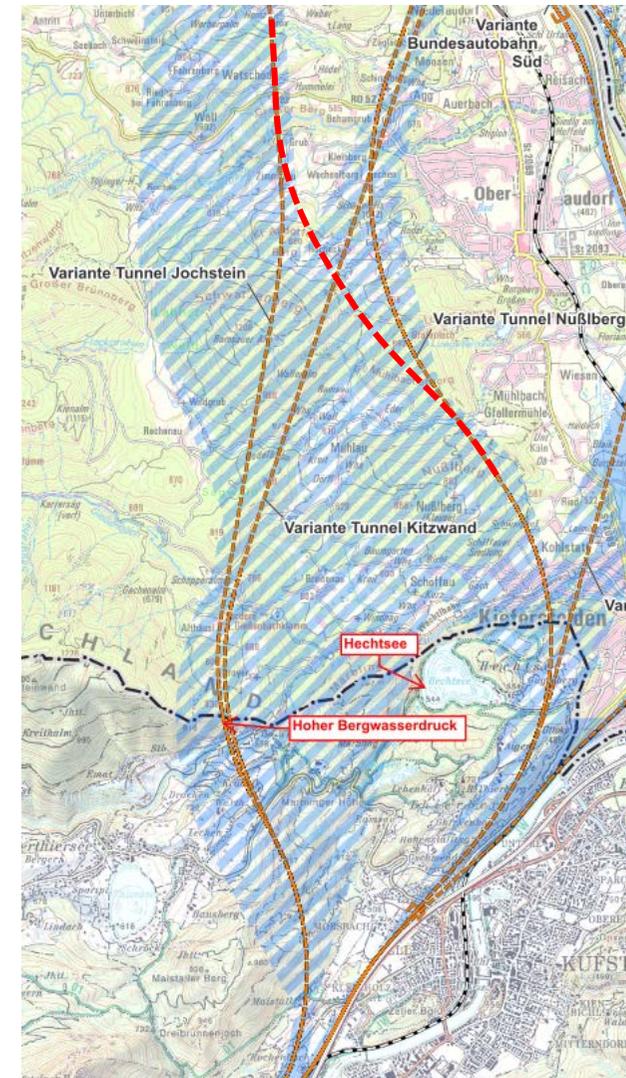
- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
  - Informationen zum weiteren Vorgehen
  - **Neu eingegangene Vorschläge**
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

# Grobtrassen-Entwicklung

## Neuer Trassenvorschlag IPBN

### ❖ Variante Tunnel Jochstein:

- Hoher Bergwasserdruck westlich des Hechtsees → kein druckdichter Ausbau des Tunnels möglich
- Hohes Risiko der Beeinflussung des Berg- / Grundwassers im Bereich des Hechtsees (z.B. Absenkung des Wasserspiegels) → Hohes Risiko, dass Varianten westlich des Hechtsees nicht genehmigungsfähig sind
- Alternative Variante Tunnel Jochstein:  
Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Jochstein im Norden



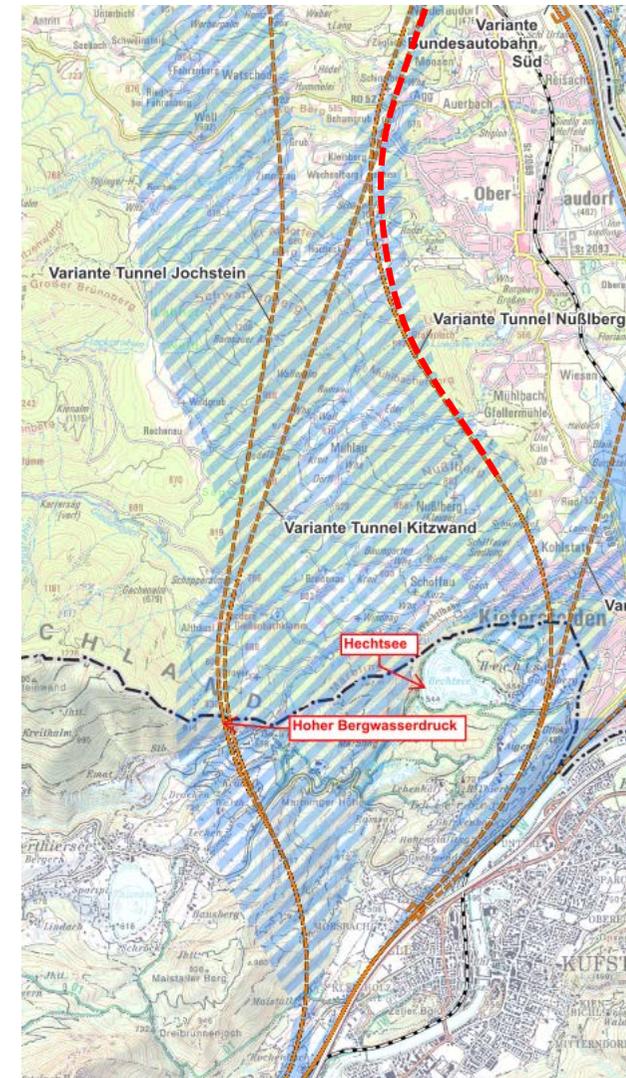
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

# Grobtrassen-Entwicklung

## Neuer Trassenvorschlag IPBN

### ❖ Variante Tunnel Kitzwand:

- Hoher Bergwasserdruck westlich des Hechtsees → kein druckdichter Ausbau des Tunnels möglich
- Hohes Risiko der Beeinflussung des Berg- / Grundwassers im Bereich des Hechtsees (z.B. Absenkung des Wasserspiegels) → Hohes Risiko, dass Varianten westlich des Hechtsees nicht genehmigungsfähig sind
- Alternative Variante Tunnel Kitzwand:  
Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Kitzwand im Norden

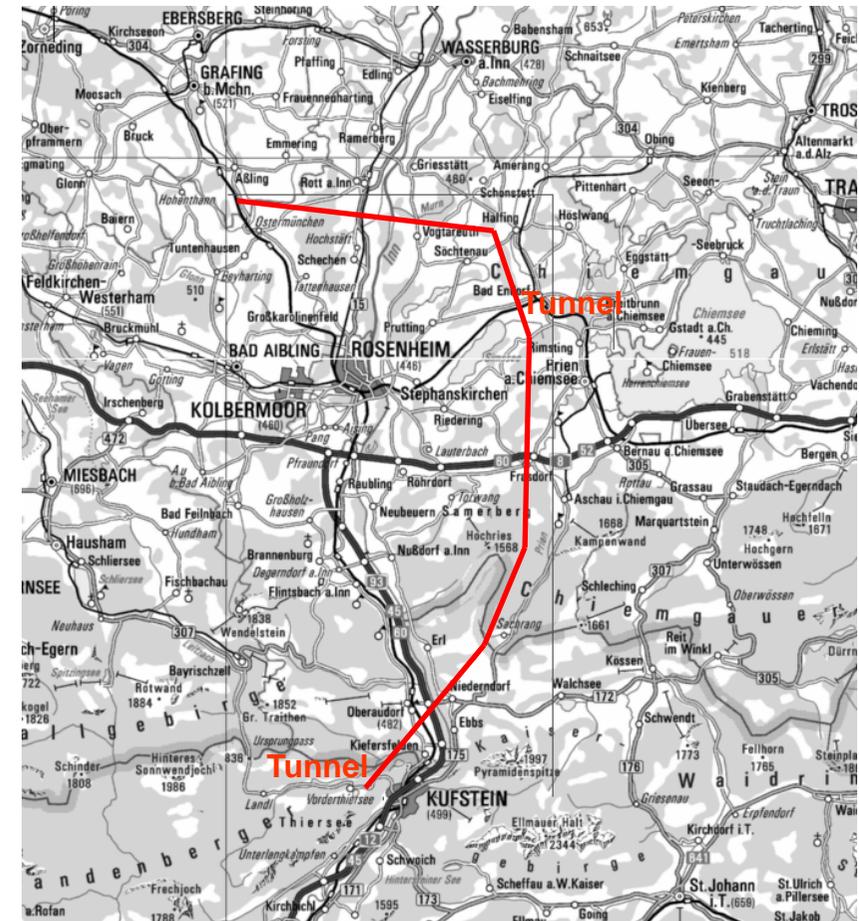


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag:
  - Trassenverlauf nach Osten verlegt (zwischen Simssee und Chiemsee)
  - Anschluss an Bestandsstrecke zwischen Ostermünchen und Aßling
  - weitläufige Tunnellösung

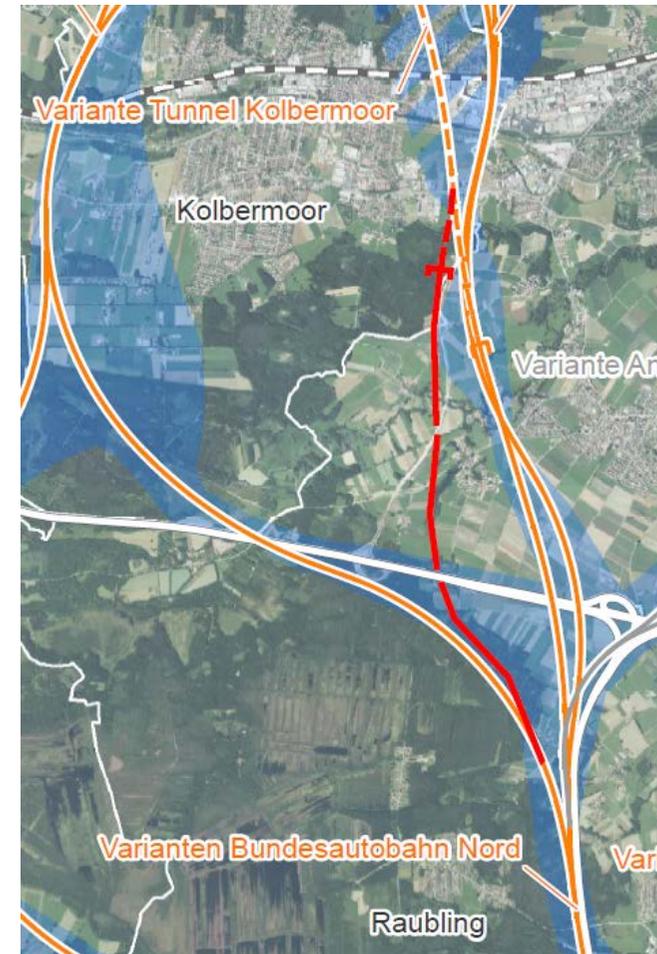


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – [www.geodaten.bayern.de](http://www.geodaten.bayern.de)

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

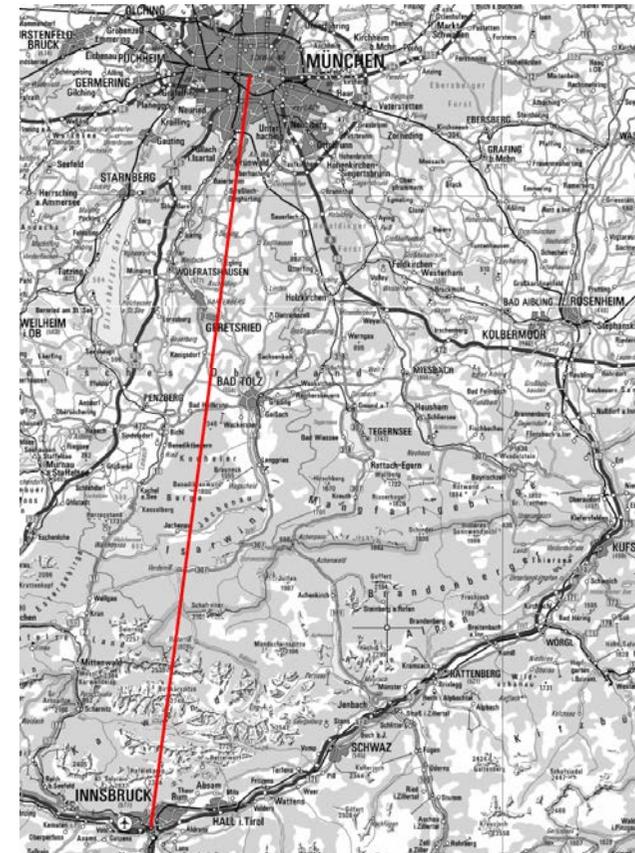
- ❖ Trassenvorschlag im Bereich Pang und Westerndorf:
  - Trasse oberirdisch, aber weitgehend im Grabenprofil geführt, Unterführung B15a, Autobahnunterführung A8, anschließend möglichst nah an Autobahntrasse A93 mit gemeinsamen Lärmschutz



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag Karwendelquerung:
  - Trasse als Tunnellösung in geradliniger Verbindung zwischen Innsbruck und München

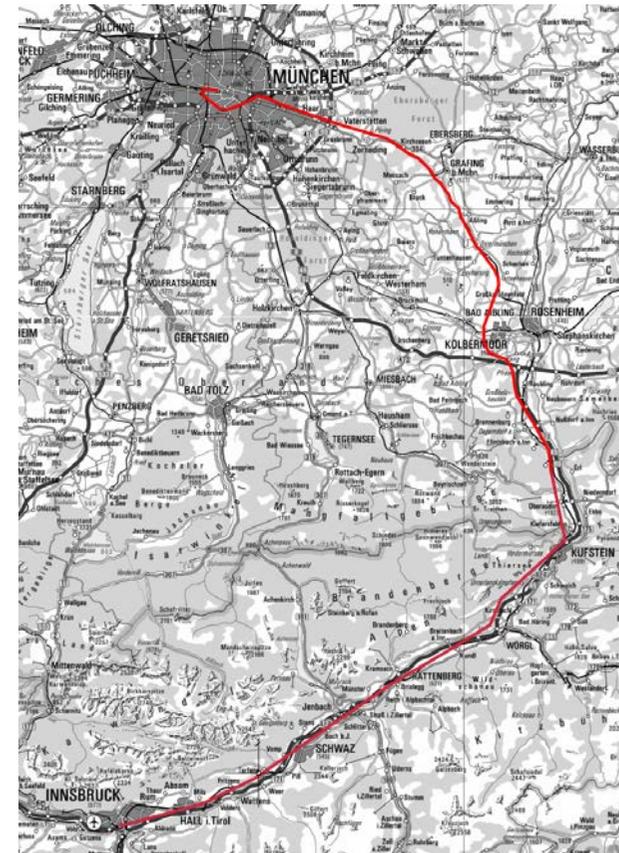


Quelle Kartenhintergrund:  
Bayerische  
Vermessungsverwaltung –  
[www.geodaten.bayern.de](http://www.geodaten.bayern.de)

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag bestandsnah mit westlicher Umfahrung Rosenheim:
  - Trasse als bestandsnahe Lösung im Inntal und zwischen Rosenheim und München Trudering mit westlicher Umfahrung Rosenheim

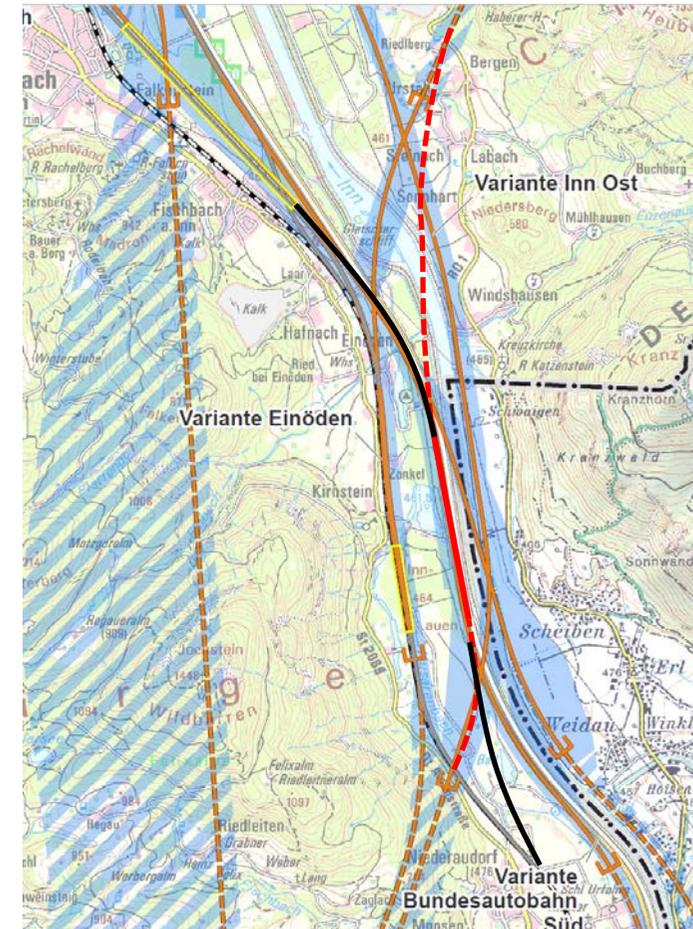


Quelle Kartenhintergrund:  
Bayerische  
Vermessungsverwaltung –  
[www.geodaten.bayern.de](http://www.geodaten.bayern.de)

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Korrektur Trassenvorschlag Niederaudorf:
  - Tunnel von Süden kommend bis zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
  - Verknüpfungsstelle bei der BAB
  - Weiterer Verlauf der Trasse auf der Ostseite des Inns (Wechsel der Innseite möglichst gleich nach der Verknüpfungsstelle)
  - Weiterführung östlich des Inns in Tunnel (Varianten Tunnel Sattelberg oder Variante Tunnel Steinkirchen)



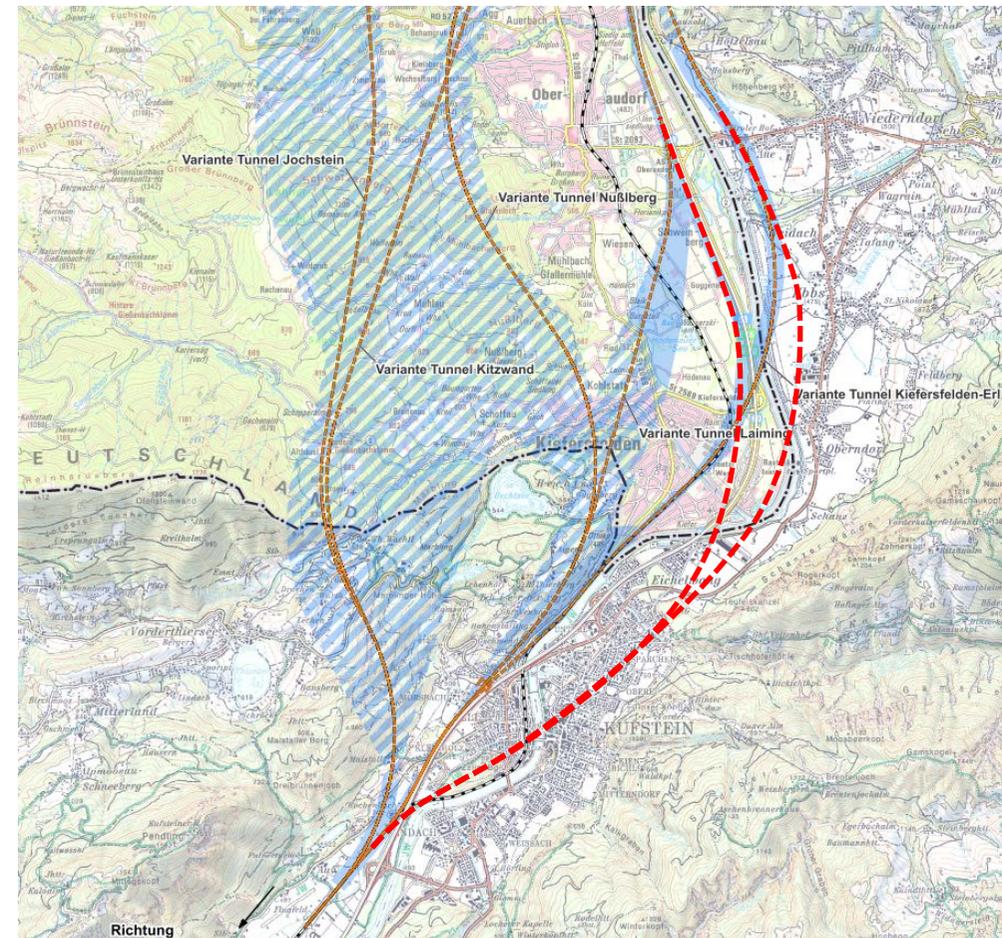
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag Tunnel Kufstein:
  - Nach Verknüpfungsstelle Schafteuau abzweigen nach Südosten in Tunnel unter Zeller Berg
  - Unterqueren der TAL
  - Weiterführung in Tunnellage bis Erl (Weiterführung bis zu den Varianten Tunnel Laiming oder Tunnel Kiefersfelden-Erl)



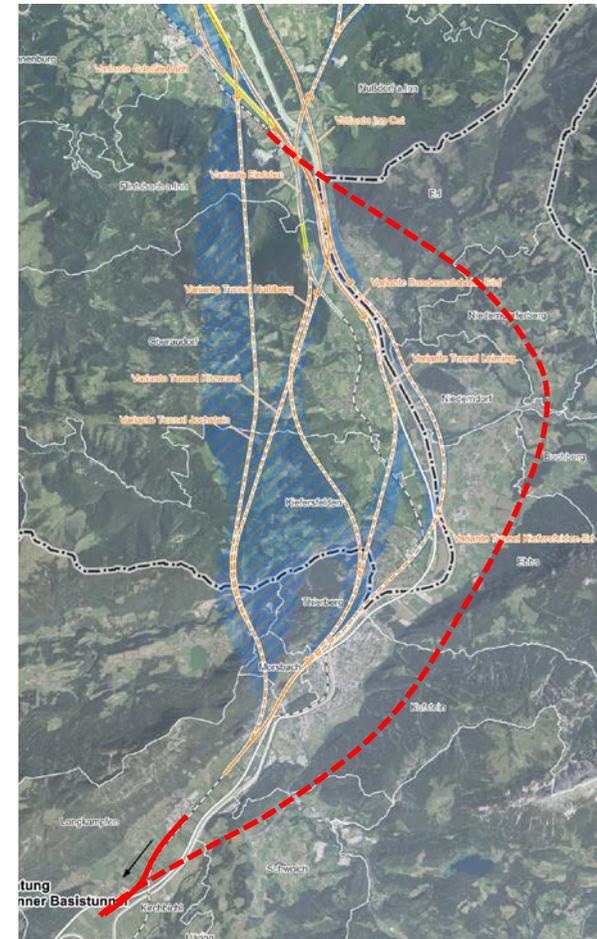
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr. 771, BEV 2016

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

### ❖ Trassenvorschlag Tunnel „Kaisergebirge“:

- Verknüpfung regional auf Bereiche Langkampfen/Fischteil und Fischbach/Einöden aufgeteilt (jeweils halbe Verknüpfungsstelle)
- Im Bereich Einöden oberirdische Anbindung an die Bestandsstrecke oder eine nach Norden verlaufende neue Trasse vorgesehen (beispielsweise analog Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl)
- Die Anbindung mit der Bestandsstrecke wird bei Langkampfen als „halbe“ Verknüpfung ausgeführt und beschränkt sich darauf, die nach Norden verlaufende Neubaustrecke an die Bestandsstrecke anzubinden. Sollte wider Erwarten die Notwendigkeit bestehen, auch die nach Norden verlaufende Bestandsstrecke an die Neubaustrecke anzubinden, könnte dies in einen Bogen südlich der Autobahn erfolgen.



Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Land Tirol

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ **Weitere Informationen und Diskussion**
- ❖ Ausblick und Abschluss

## Weitere Informationen

### Aktuelles aus dem Projekt

- ❖ Geologisches Erkundungsprogramm
  - Duldung Bohrung Neubeuern
  - Geophysik Brannenburg
- ❖ Einordnung der Projektleitung zu den Zugzahlen aus den Antworten der Bundesregierung auf die kleinen Anfragen der Bundestagsfraktionen der FDP und von Bündnis 90/Die Grünen
- ❖ Stand Studie Korridorbereich Ost
- ❖ Besuchstermin BBT 30.01.2019

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ **Ausblick und Abschluss**

# Ausblick und Abschluss

## Nächste Termine

- ❖ Nächster geplanter Forentermin: **21. Januar 2019**
- ❖ Präsentation wird auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Nr.	Mitteilung über...	Grobtrassenvorschlag		Mehrfachnennung
		Kurzfassung	Beschreibung	
<b>Grobtrassenvorschläge Tunnel</b>				
1	Informationsveranstaltungen Bad Aibling, Brannenburg, Flintsbach, Großkarolinenfeld, Kolbermoor, Kufstein, Neubeuern, Oberaudorf, Raubling, Rohrdorf, Rosenheim, Schechen, Stephanskirchen, Tuntenhausen		Trasse im Tunnel (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja
2	Informationsveranstaltungen		durchgängiger Tunnel zwischen den Verknüpfungsstellen; (Verknüpfungsstellen oberirdisch)	
3	Informationsveranstaltungen Brannenburg, Flintsbach, Kiefersfelden, Kolbermoor, Kufstein, Neubeuern, Rohrdorf		Untertunnelung des gesamten Inntals (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja
4	GF Süd 2, Informationsveranstaltungen Flintsbach, Neubeuern, Oberaudorf	Verlängerung Tunnel Kiefersfelden-Erl / Tunnel Laiming	Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl / Tunnel Laiming: Verlängerung Tunnel bis nach Siedlungsgebiet bei Scheiben / Erl	ja
5	Informationsveranstaltung Tuntenhausen		Tunnel Grafing - Kufstein	ja
6	Informationsveranstaltung Schechen		Tunnellösung für Trasse von Stephanskirchen - Großkarolinenfeld (Unterquerung Inn)	ja
7	Informationsveranstaltung Rohrdorf		Eine Untertunnelung von Stephanskirchen bis zum Samerberg	
8	Informationsveranstaltung Großkarolinenfeld		Tunnel Kolbermoor Ost nach Lehen verlängern	ja
9	Informationsveranstaltung Tuntenhausen		Tunnel von Großkarolinenfeld über Rotter Forst in Richtung München	
10	Informationsveranstaltungen Oberaudorf, Rohrdorf		Tunnel von Kufstein bis Bad Feilnbach und ggf. weiter (z.B. Verlängerung Variante Tunnel Jochstein)	ja
11	Webseite BNZ	Sulzberg-Basistunnel	Eingangsportal bei Bad Feilnbach und dann ca. 22 km unter den Bergen Sulzberg, Wendelstein, Brunnstein und Pendling bis Kirchbichl in Tirol, mit einem Seitenasttunnel in Höhe von Oberaudorf, bis zur Verknüpfung bei Fischbach/Einöden	
12	Informationsveranstaltung Rohrdorf		Tunnelvariante durch den Wendelstein	
13	Informationsveranstaltung Brannenburg		Tunnel unter Karwendelgebirge	
14	Informationsveranstaltung Bad Feilnbach		Tunnel von Innsbruck nach Garmisch	
15	Informationsveranstaltung Oberaudorf		Untertunnelung (hauptsächlich an den Engstellen Kiefersfelden bis Nußdorf)	
16	Informationsveranstaltung Brannenburg		Strecke ab Niederndorf bis Neubeuern unterirdisch	
17	GF Süd 1, Informationsveranstaltungen Kiefersfelden, Kufstein, Oberaudorf		Untertunnelung Morsbach	ja
18	Informationsveranstaltungen		Tunnel Morsbach östlich des Inns	
19	Informationsveranstaltung Großkarolinenfeld, E-Mail		Verlängerung Tunnel Kolbermoor nach Norden	ja
20	Infobüro Rosenheim	Tunnel Aubenhausen	Variante Riederbach im Bereich Aubenhausen untertunneln	
21	GF Süd 2		Variante Tunnel Kitzwand: Innquerung unterirdisch und Tunnel bis nach dem Siedlungsgebiet Erl	
22	Brief	Tunnel Kaisergebirge	Verknüpfung regional auf die Bereiche Langkampfen/Fischteich (Tirol) und Fischbach/Einöden (Bayern) aufgeteilt (jeweils halbe Verknüpfungsstelle) Trasse verläuft östlich von Kufstein und Niederndorf und unterquert den Inn bei Einöden. Im Bereich Einöden ist eine oberirdische Anbindung an die Bestandsstrecke oder an eine nach Norden verlaufende neue Trasse vorgesehen (beispielsweise analog Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl). Die Anbindung mit der Bestandsstrecke wird bei Langkampfen als "halbe" Verknüpfung ausgeführt und beschränkt sich darauf, die nach Norden verlaufende Neubaustrecke an die Bestandsstrecke anzubinden. Sollte wider Erwarten die Notwendigkeit bestehen, auch die nach Norden verlaufende Bestandsstrecke an die Neubaustrecke anzubinden, könnte dies in einen Bogen südlich der Autobahn erfolgen.	
23	Informationsveranstaltung Tuntenhausen		Tunnel bei Riederbach	
77	GF Nord 1		Verlängerung Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, im Tunnel bleiben und verbinden mit Varianten Tunnel Steinkirchen / Sattelberg	
78	GF Süd 1		Nach Verknüpfungsstelle Schafteu abzuweichen nach Südosten, Untertunnelung des Zeller Bergs (inkl. Unterquerung der TAL), weiter unter Kufstein und Anschluss an die Varianten Tunnel Laiming oder Tunnel Kiefersfelden-Erl	
<b>Grobtrassenvorschläge Bündelung mit dem Inn</b>				
24	Informationsveranstaltungen Kolbermoor, Schechen, Stephanskirchen		Trassenführung aufgeständert über dem Inn	ja
25	Informationsveranstaltung Brannenburg	Trassenführung direkt neben dem Inn	Trassenführung auf dem östlich oder auf dem westlich des Inns parallel verlaufenden Hochwasserschutzdamm oder Ausbau der Wartungswege entlang der Schutzdämme des Inns zu einer Bahntrasse	

Nr.	Mitteilung über...	Grobtrassenvorschlag		Mehrfachnennung
		Kurzfassung	Beschreibung	
<b>Grobtrassenvorschläge Bündelung mit der Autobahn</b>				
26	Informationsveranstaltungen Bad Feilnbach, Brannenburg, Flintsbach, Kolbermoor, Raubling, Rohrdorf, Stephanskirchen, Tuntenhausen		Trasse unter der Autobahn (A93)	ja
27	Informationsveranstaltung Raubling		im Bereich Aich (bei Reischenhart) Trassenverlauf östlich der Autobahn	
28			unterirdische Strecke neben der Autobahn	ja
29	Informationsveranstaltungen	Trassenführung aufgeständert über der Autobahn	durchgängiges Brückenbauwerk von Kufstein bzw. vom nördlichen Ende der Tunnel bei Kiefersfelden bis zum Inntaldreieck direkt über der Inntalautobahn	ja
30	Webseite BNZ	eingehauste A93 mit Bahntrasse oberhalb	Trasse oberhalb der Autobahn; eingehauste A93 (großzügige Breite mit Tageslichteinfall und Rettungsgassen)	
31	Informationsveranstaltung Brannenburg	eingehauste Autobahn und Bahntrasse	neue Trasse neben der Inntalautobahn und beides miteinander eingehaust durch entsprechende Schallschutzdämme	
<b>Grobtrassenvorschläge durch Rosenheim</b>				
32	Informationsveranstaltungen	oberirdische Trasse durch Rosenheim	weitgehende Nutzung des vorhandenen Bahngeländes; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim	ja
33	Informationsveranstaltungen	unterirdische Trasse durch Rosenheim	Tunnel im Bereich der bestehenden Bahnanlagen	
34	E-Mail	Trasse Rosenheim - Rohrdorf	entlang der Umgehungsstrasse, über den Inn und dann im Bereich des Innhochufers in einen Tunnel bis kurz vor Rohrdorf. Anschluss an Variante Tunnel Steinkirchen	
35	E-Mail	Trasse Rosenheim - Rohrdorf	entlang der Umgehungsstrasse, über den Inn und dann im Bereich des Innhochufers in einen Tunnel bis kurz vor Rohrdorf. Anschluss an Variante Tunnel Sattelberg	
36	E-Mail	Trasse durch Rosenheim	von Variante Taigscheid oder Tunnel Sattelberg, östl. Umfahrung Gewerbegebiet Am Griesenholz (nördl. Thansau), Querung Inn nördl. Staustufe Rosenheim; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim; westl. Rosenheim: Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur	
37	E-Mail	Trasse durch Rosenheim	von Variante Taigscheid oder Tunnel Sattelberg, südl. Umfahrung Gewerbegebiet Am Griesenholz (nördl. Thansau), Querung Inn südl. Staustufe Rosenheim; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim; westl. Rosenheim: Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur	
38	E-Mail	Trasse durch Rosenheim	von Variante Taigscheid oder Variante Inn Ost, westl. Umfahrung Thansau, Querung Inn, Querung Happinger Ausee; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim; westl. Rosenheim: Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur	
39	E-Mail	Trasse durch Rosenheim; westl. vom Inn	Bereich Nord: Bf Rosenheim bis Anschluss an Bahn nördl. Großkarolinenfeld (kurz nach dem Bf: Tunnel unter Keferwald; evtl. Tiefanlage südl. Großkarolinenfeld) Bereich Süd: Bf Rosenheim bis Anschluss bei Brannenburg (Führung der Trasse entlang A93; ab Dreieck Inntal Verbindung zur bestehenden Bahnlinie bei Happing; 4-gleisig Ausbau der bestehenden Bahnlinie von Happing bis Bahnhof Rosenheim)	
40	E-Mail	Variante Tunnel Steinkirchen - Bf Rosenheim	Ausfahrt Rosenheim Ost mit neuer Innbrücke nördlich oder südlich der Innstaustufe zum Tunnel Steinkirchen	
<b>Grobtrassenvorschläge Umfahrung Großkarolinenfeld</b>				
41	Informationsveranstaltungen Großkarolinenfeld, Tuntenhausen		Verlegung der Bestandsstrecke (inkl. Bf) aus Großkarolinenfeld zur Neubaustrecke	ja
<b>Grobtrassenvorschläge Umfahrung Ostermünchen</b>				
42	E-Mail	nördliche Umfahrung Ostermünchen	von Variante Eigenholz durch Rotter Forst-Süd, zwischen Unterrain/Holzbichl und Oberrain, nördl. Umfahrung Ostermünchen und Einfädelung in Bestandsstrecke bei Kronbichl	
43	E-Mail	nördliche Umfahrung Ostermünchen	von Variante Eigenholz durch Rotter Forst-Süd, nördl. Umfahrung Unterrain/Holzbichl und Ostermünchen und Einfädelung in Bestandsstrecke bei Kronbichl	
44	Informationsveranstaltung		nordöstliche Umfahrung Ostermünchen (Haus-Aßling) in Verlängerung der Variante Riedenbach	
45	Informationsveranstaltung	östliche Umfahrung Ostermünchen	östl. Umgehung der Orte Weiching und Ostermünchen	ja
<b>Grobtrassenvorschläge westlich von Großkarolinenfeld</b>				
46	E-Mail	westliche Umfahrung Harthäuser Filze	von Variante Kolbermoor West, westl. Harthäuser Filze, östl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Mintsberg vor VKN	
47	E-Mail	westliche Umfahrung Harthäuser Filze	von Variante Kolbermoor West, westl. Harthäuser Filze, östl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Tunnel Buchrain südl. Hilperting	
48	E-Mail	westliche Umfahrung Harthäuser Filze	von Variante Kolbermoor West, westl. Harthäuser Filze, westl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Tunnel Buchrain südl. Hilperting	
49	E-Mail	westliche Umfahrung Gemeindegebiet Großkarolinenfeld	von Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Seefilze, Einfädelung in Bestandsstrecke nach Ostermünchen	
75	E-Mail	westliche Umfahrung Gemeindegebiet Großkarolinenfeld (ursprünglich geplanter Verlauf B15neu)	Entlang des ursprünglich geplanten Verlaufs der B15neu. von Ostermünchen durch den Wald zwischen Hilperting und Schmidhausen Richtung Bad Aibling. Zwischen Kolbermoor und Bad Aibling Richtung Autobahn.	
<b>Vorschläge Ausbau der Bestandsstrecken</b>				
50	Informationsveranstaltungen Bad Feilnbach, Brannenburg, Flintsbach, Rohrdorf, Rosenheim, Tuntenhausen		Ausbau der bestehenden Bahntrassen im Planungsraum	ja
51	Informationsveranstaltung Brannenburg		Zweigleisiger Ausbau der Strecke Holzkirchen - Rosenheim	
<b>Vorschläge zu Verknüpfungsstellen</b>				
52	Informationsveranstaltung Flintsbach		Verknüpfungsstelle in Kirchdorf/Reischenhart	
53	Forenrunde GPR Nord 1	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; engere Bündelung mit BAB	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn	ja

Nr.	Mitteilung über...	Grobtrassenvorschlag		Mehrfachnennung
		Kurzfassung	Beschreibung	
54	Informationsveranstaltung Raubling		im Bereich Verknüpfungsstelle Reischenhart: unterirdische Lösung der Trassenführung und eine Gleiszusammenführung in unbewohnten Gebiet	
<b>Grobtrassenvorschläge außerhalb des Planungsraums</b>				
55	E-Mail	Trasse Freilassing-Burghausen	Trassenführung bereits vor Kufstein in die Berge. Erst gegen Reichenhall oberirdischer Verlauf mit einem Anschluss an Freilassing. Weiter führt die Strecke über das Chemiedreieck an Burghausen vorbei und könnte anschließend Richtung Mühldorf auf die Bestandsstrecke, welche ertüchtigt werden müsste, nach München führen. Möglich wäre dabei auch eine Route unterhalb von Altötting vorbei an Burgkirchen. Alternative zur Bestandsstrecke zwischen München und Mühldorf: neue Trasse südlicher um möglichst viel bewohntes Gebiet zu vermeiden	
56	E-Mail	Trasse Holzkirchen - Kramsach	Die Bahnstrecke von München bis nach Holzkirchen ausbauen und von dort bis nach Kramsach auf dem direktem Wege durch das Gebirge führen. Der größte Teil der Bahnstrecke befände sich Umweltschonend im Tunnel.	
57	GF Rosenheim-Süd	Erweiterung des Untersuchungsraums nach Osten	Trasse weitgehend im Tunnel. Trassenverlauf östlich Frasdorf, zwischen Simssee und Chiemsee, nördlich Vogtareuth bis Anschluss an Bestandsstrecke zwischen Tuntenhausen und Aßling	
58	Webseite BNZ		Direktverbindung München Hbf - Innsbruck	
76	Brief		Trasse von Österreich in direkter Linie Richtung München - Regensburg	
<b>Grobtrassenvorschläge 4-gleisige Neubaustrecke</b>				
59	E-Mail	4-gleisige Neubaustrecke Ostermünchen - Rosenheim	Umfahrung Ostermünchen lehnt sich an Variante Mintsberg an, um dann in Variante Riederbach überzugehen, Richtung Moorkultur, von Westen zum Bf Rosenheim, zwischen "Alt-Fürstätt" und Fürstätt im Tunnel/Einhausung (Voraussetzung 4-spüriger Neubau ab Ostermünchen (14km) unter Auflassung und Rückbau der alten Strecke) <u>Alternative Anbindung in Ostermünchen:</u> von Aßling kommend mit Querung der Moosach westl. von Weiching und Tunnel durch den Mühlberg <u>Alternative vor Rosenheim:</u> Umfahrung des Bodendenkmal (Aktenummer D-1-8138-0221)	
60	E-Mail	4-gleisige Neubaustrecke Rosenheim - Kirnstein - Kufstein	<u>Rosenheim - Kirnstein:</u> Ausfahrt Bf Rosenheim Ost entlang des Inns an Raubling vorbei bis Brannenburg (Ortsteil Tiefenbach), dann entlang der Autobahn; neuer Bf Raubling/Neubeuern/P&R an der Innbrücke; neuer Bf/P&R Brannenburg an der Autobahn <u>Kirnstein - Kufstein:</u> Trasse verläuft an Kirnstein vorbei nahe der Bestandsstrecke mit Umfahrung des Ortskerns Oberaudorf (neuer Bf mit P&R) bis Kiefersfelden Nord. Ab Kiefersfelden Nord alle 4 Spuren im Tunnel nach Tirol. Auflassung der Bestandsstrecke Kiefersfelden mit neuem Bf vor Tunneleinfahrt Kiefersfelden Nord. <u>Alternative Kirnstein - Tunnel Nußberg:</u> Verknüpfungsstelle bei Kirnstein (Überführungsbauwerk) mit Anschluss an Tunnel Nordportal Nußberg	
61	E-Mail	4-gleisige Neubaustrecke Rosenheim - Kirnstein - Kufstein	<u>Rosenheim - Kirnstein:</u> Ausfahrt Bf Rosenheim Ost mit neuer Innbrücke. Trasse führt nach Thansau über den Inn und bei Raubling/Neubeuern zurück westl. des Inn bis Brannenburg (Ortsteil Tiefenbach), dann entlang der Autobahn; neuer Bf Raubling/Neubeuern/P&R an der Innbrücke; neuer Bf/P&R Brannenburg an der Autobahn <u>Kirnstein - Kufstein:</u> Trasse verläuft an Kirnstein vorbei nahe der Bestandsstrecke mit Umfahrung des Ortskerns Oberaudorf (neuer Bf mit P&R) bis Kiefersfelden Nord. Ab Kiefersfelden Nord alle 4 Spuren im Tunnel nach Tirol. Auflassung der Bestandsstrecke Kiefersfelden mit neuem Bf vor Tunneleinfahrt Kiefersfelden Nord.	
<b>Sonstige Grobtrassenvorschläge</b>				
62	GF Nord 1		von VKN Niederaudorf, Wechsel auf Ostseite des Inns	
63	E-Mail	Trassenänderung des Bereichs zwischen Pang und Westerndorf	Verknüpfung Rosenheim-Nord: Variante Riederbach Neubaustrecke: Variante Tunnel Kolbermoor - Variante BAB Nord (Trasse oberirdisch, aber weitgehend im Grabenprofil geführt, Autobahnunterführung A8, anschließend möglichst nah an Autobahntrasse A93 mit gemeinsamem Lärmschutz - ab Brannenburg/Flintsbach Var Tunnel Jochstein - Zufahrtstrasse Tunnel bis Schaftenua	
64	Informationsveranstaltung Kiefersfelden		die rechte Spur (wo jetzt LKWs) auf der Autobahn zur Schiene umfunktionieren	
65	Informationsveranstaltung Neubeuern		2 spuriger Ausbau Autobahn und volle Nutzung der bestehenden Trasse	
66	Informationsveranstaltung Schechen		Möglichst Strecke einhausen	
67	Informationsveranstaltung Bad Aibling		Variante Riederbach im Kreuzungsbereich mit Bestandsstrecke 5622 weiter östlich	
68	Informationsveranstaltung Kiefersfelden		Trasse direkt östlich neben der A93, mit einem Tunnel im Süden ab Autobahnausfahrt Kiefersfelden und im Norden unter dem AB Inntaldreieck hindurch. Dann weiter auf den Bestandsstrecken	
69	Informationsveranstaltung Schechen		Nur ein zusätzliches Gleis, im Inntal westlich der Autobahn, zwischen Österreich und Grafing	
70	Informationsveranstaltung Raubling		Verladeterminale in/um Rosenheim Neubaustrecke auf Autobahn/ Autoverkehr auf Zug verlagern	
71	Informationsveranstaltungen		Neubaustrecke über der Bestandsstrecke	ja
72	Informationsveranstaltung Rosenheim		Nördlicher Anschluss Osttangente Rosenheim (Bündelung)	
73	Informationsveranstaltung Kolbermoor		Trasse westlich von Bad Aibling	
74	Informationsveranstaltung Brannenburg		Tunnel unter der bestehenden Strecke	

# Projekt Brenner Nordzulauf

## Punktation BMVIT/ÖBB

Stellungnahme zur Antwort der deutschen Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen bzw. FDP (Drucksache 19/5160 bzw. 19/5166)

- Hinsichtlich der **Verlagerungsthematik** Straße-Schiene sehen wir die Zielsetzungen des Weißbuches zum Verkehr der Europäischen Kommission (2011) aus sozioökonomischen und ökologischen Gründen als maßgeblich.
  - *Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist [...] ein zentrales Ziel der deutschen Bundesregierung. (Drucksache 19/5160, S.3)*
  - Eines der hauptsächlichen Ziele des Ausbaus der Brennerachse stellt die Ermöglichung einer signifikanten Verkehrsverlagerung dar, welche wir als Szenario im Bundesverkehrswegeplan vermissen.
  - Das Koalitionsprogramm der neu gewählten bayerischen Staatsregierung hält fest, dass „die Verkehrszuwächse so weit wie möglich auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden müssen“ (Koalitionsvertrag, S.50).
  - Das relative Wachstum von Güterverkehr über den Brenner betrug zwischen 2007 und 2017 ca. 4% auf der Straße und ca. 11% auf der Schiene, wobei in den letzten Jahren insbesondere die Straße ein überproportionales Wachstum erfahren hat.
  - Das kapazitative Limit unter Berücksichtigung der Qualität von Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ist auf der Inntal- und Brennerautobahn abschnittsweise bereits erreicht.
- Im **Güterverkehr** werden laut Bundesverkehrswegeplanung rund **120 Züge** auf der nördlichen Brennerzulaufstrecke im Jahr 2030 prognostiziert. Auf Basis von hinterlegten Produktivitätssteigerungen im Bereich Zuglänge, Zugsgewicht, Betriebstage und Anteil von Leerzügen entspricht dies einer Steigerung um etwa 21 tägliche Güterzügen bis 2030, ausgehend von 99 Güterzügen zwischen Rosenheim und Kufstein im Jahr 2017.
  - Die Prognosewerte für den innerösterreichischen Schienengüterverkehr über Deutschland („Korridorverkehr“) können von uns in dieser Form nicht nachvollzogen werden; die Prognoseerwartung für 2030 wurde im Wesentlichen

bereits 2013 erfüllt. Das für 2030 prognostizierte Aufkommen von 2 Güterzügen pro Tag zwischen Rosenheim und Salzburg (Drucksache 19/5160 S.8) würde einem deutlichen Rückgang vom Status Quo (15 Güterzüge im Jahr 2015) entsprechen, welcher sich in österreichischen Planungen nicht wiederfindet.

- Hinsichtlich der aktuellen und prognostizierten Restkapazität der Brennerachse (u.a. durch geplante Blockverdichtung, Drucksache 19/5160 S.8) wird insbesondere auf die Marktfähigkeit der Trassen verwiesen, die von der theoretischen Restkapazität zum Teil deutlich abweichen kann. Auf Basis des Netzfahrplanjahres 2018 sind zwischen München und Verona derzeit – auch baustellenbedingt – 20 marktfähige Fahrplantrassen je Richtung verfügbar.
- Aufgrund von internationalen Sondereffekten könnten die unterstellten Produktivitätssteigerungen auf dem Brennerkorridor nicht zur Gänze wirksam werden. Eine länderübergreifende Güterverkehrsprognose DE, AT und IT ist Gegenstand einer BCP-Subarbeitsgruppe.
- Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 unterstellte Rangreihenfolge Gotthard > Brenner im Schienengüterverkehrsvolumen kann aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Schweiz und auf den Zulaufstrecken zum Gotthard nicht als gesichert gesehen werden (vgl. Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz - Kennzahlen 1. Halbjahr 2018 und Interpretation der Entwicklung. Semesterbericht 1 2018 des BVA).
- Im **Personenverkehr** werden im Bundesverkehrswegeplan **94 Züge** am nördlichen Brennerzulauf im Jahr 2030 prognostiziert.
  - Ausgehend von einem Ist-Stand zwischen 95 und 135 Personenzügen zwischen Kufstein und München und unter der Prämisse einer nicht vorgesehenen Angebotsreduktion muss diese Aussage in Zweifel gezogen werden.
  - Entgegen der bisherigen Vorgangsweise, die auf der trilateral erstellten Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Eisenbahnachse München – Brenner aus dem Jahre 1993 basiert, in der Fortschreibung aller Unterlagen den Stundentakt zu unterstellen (letztmalig u.a. auch in der Bedarfsplanüberprüfung 2009), wird auch nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Fernverkehr lediglich ein Zweistundentakt unterstellt, welcher bereits jetzt zwischen München und Verona eigenwirtschaftlich gefahren wird. Aktuelle Abstimmungen zwischen ÖBB Personenverkehr und DB Fernverkehr gehen nach der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels von mindestens 10 täglichen Zugpaaren (ohne Berücksichtigung des Nachtzugverkehrs) aus.
  - Der Stundentakt auf der österreichischen Ost-West-Achse wird laut aktuellen Planungen aufgrund der starken Nachfrage zumindest beibehalten werden.

- Einer zunehmenden Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarktes wird in Kombination mit einer zunehmenden Bedienungsattraktivität der Brennerachse im Fernverkehr aufgrund infrastruktureller Verbesserungen zu wenig Rechnung getragen. So wird die potentiell realistische Möglichkeit des Markteinstiegs von Drittanbietern nach Inbetriebnahme des BBT nicht ausreichend in Betracht gezogen. Konkret konnte beispielsweise einem EVU eine Trassenanfrage zwischen Salzburg und Innsbruck aufgrund von Kapazitätsaspekten nicht zugeteilt werden.
- In diesem Kontext wird die Beobachtung festgehalten, dass das Personenfernverkehrspotential auf manchen Achsen, welche eine neue, leistungsfähige und attraktive Schieneninfrastruktur aufweisen, tendenziell zu gering eingestuft wird (z.B. Wien-Linz). Um diesem Fehler vorzubeugen, wird im Rahmen der BCP aktuell das Fernverkehrspotential auf der Brennerachse zu den Horizonten 2030 und 2040 untersucht.
- Das stark nachgefragte Angebot im Nah- und Regionalverkehr zwischen Innsbruck und Wörgl konnte in dieser Form nur durch die Neubaustrecke erfolgreich ausgeweitet werden. Eine weitere geplante Angebotsverdichtung in diesem Segment wird zu mehr Nah- und Regionalverkehrszügen auf dem österreichischen Abschnitt des Nordzulaufes führen.

## Schlussfolgerung

Von Seiten des BMVIT und der ÖBB Infrastruktur AG wurde die Beantwortung der Kleinen Anfragen betreffend den Brenner Nordzulauf als Belastung für die gemeinsame Planungsarbeit zum Nordzulauf gesehen. Aus Sicht des BMVIT und der ÖBB Infrastruktur AG liegen – wie im Rahmen dieser Stellungnahme dargelegt – ausreichende Evidenzen vor, dass nach Inbetriebnahme des BBT von einer signifikant höheren Verkehrsfrage auszugehen ist, als die in den zitierten Kleinen Anfragen genannten Zugszahlen angeben.

## Anhang: Güterverkehrsentwicklung Straße und Schiene am Brenner;

Quelle: BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr

Güterverkehrsvolumina am Brenner									
Jahr	Straße				Schiene				Modal Split Schiene
	Anzahl Lkw 1000 LKW	Belad. ges. (in Mio. t)	Fahrten Transit 1000 LKW	Belad. Transit (in Mio t)	WLV (in Mio t)	UKV (in Mio t)	ROLA (in Mio t)	GESAMT (in Mio t)	
2007	2.177	35,0	1.933	31,6	3,8	6,4	3,1	13,3	27%
2008	2.102	33,8	1.871	30,6	2,9	7,0	4,1	14,0	29%
2009	1.745	25,8	1.444	22,5	2,4	5,8	4,9	13,1	34%
2010	1.850	27,5	1.545	24,2	2,8	6,2	5,4	14,4	34%
2011	1.885	28,7	1.573	24,6	2,9	6,5	4,7	14,1	33%
2012	1.966	30,0	1.644	25,8	2,5	6,0	2,9	11,4	27%
2013	1.936	29,6	1.625	25,5	2,5	6,6	3,1	12,1	29%
2014	2.014	30,8	1.694	26,6	2,5	6,8	3,3	12,5	29%
2015	2.068	31,8	1.754	27,6	2,5	7,3	3,5	13,2	29%
2016	2.210	34,2	1.883	29,8	3,1	7,7	3,3	14,2	29%
2017	2.344	36,3	2.006	31,8	3,7	7,6	3,4	14,7	29%