

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

### PROTOKOLL

---

Thema: **15. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2**

---

Datum und Uhrzeit: 20.03.2019, 19:00–20:30 Uhr

---

Ort: Sitzungssaal, Gemeinde Brannenburg

---

TeilnehmerInnen  
(ohne Titel)

Olaf Kalsperger (Raubling)  
Klaus Artmann (Raubling)  
Stefan Landprecht (Raubling, Beobachter)  
Martin Schmid (Neubeuern)  
Georg Fritz (Neubeuern)  
Alexander Buchner (IPBN)  
Torsten Gruber (DB Netz AG)  
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)  
Daniel Kalteis (DB Netz AG)  
Bernd Reiter (DB Netz AG)  
Peter Hofer (ÖBB Infra AG)  
Sabine Volgger (clavis)  
Mariella Schimatzeck (clavis)

---

#### Agenda:

1. **Begrüßung**
  2. **Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung**
  3. **Aktuelle Information**
    - Besuch BVM Andreas Scheuer
    - Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH
    - Weitere Punkte
  4. **Grobtrassenentwürfe**
    - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
    - Erste Vorprüfungsergebnisse
  5. **Abschluss und Ausblick 2019**
- 



## 1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die Mitglieder zur 15. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2. Die Moderation stellt den Ablauf vor: Nach der Verabschiedung des Protokolls wird die Projektleitung zu aktuellen Infos wie dem Besuch des Bundesverkehrsministers und der Antwort auf die Vieregg-Rössler Stellungnahme berichten. Anschließend wird das Planungsteam die finale Liste der Vorschläge aus der Region vorstellen und erste Vorprüfungsergebnisse präsentieren. Abschließend gibt es einen Ausblick auf die nächsten Forenrunden.

## 2. Rückmeldung zum Protokoll der 14. Sitzung

Zum Protokoll der 14. Sitzung gab es eine schriftliche Rückmeldung von Klaus Spatzier. Die Moderation zeigt den TeilnehmerInnen die Änderungen auf Seite 4 (Ergänzung Aussage zur Verknüpfungsstelle Kirchdorf/Reischenhart). 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. Aktuelle Informationen

*Siehe Folien 4 -20 der beiliegenden Präsentation*

### **Besuch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer**

Die Projektleitung berichtet, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am 21. Januar in Rosenheim die von Alexander Dobrindt 2017 in Auftrag gegebene Szenarienstudie vorgestellt hat. In der Szenarienstudie, welche im November fertiggestellt wurde, wurden aufbauend auf den Prognosen 2030 aus dem BVWP verschiedene Szenarien der Verkehrsentwicklung bis 2050 untersucht. Die Studie betrachtet ausschließlich das Wachstum im Güterverkehr. Potentielle Steigerungen im Personenverkehr nach 2030 wurden darin nicht betrachtet. Die Zahlen beziehen sich ausschließlich auf den Streckenabschnitt Rosenheim – Kufstein. Folie 6 zeigt die verschiedenen Szenarien und die jeweiligen Zugzahlen (oben als Summe dargestellt). 2015 gibt es demnach einen IST-Stand von 185 Zügen und für 2030 werden im aktuellen BVWP 226 Züge prognostiziert. Dies ist auch die Ausgangssituation für die entwickelten Szenarien. Szenario 1 beinhaltet das erwartete BIP-Wachstum bis 2050 und führt zu 377-401 Zügen. Szenario 2 stellt das BIP-Wachstum und die Steigerungen im Korridorverkehr am „deutschen Eck“ (Salzburg-Kufstein) dar, und weist eine Größenordnung von 407-431 Zügen auf. Szenario 3 geht vom BIP-Wachstum und einer verstärkten Partizipation der italienischen Seehäfen aus und führt zu 504-528 Zügen. Aus Sicht des Gutachters werden diese in Zukunft mehr Güter anziehen als bisher, da zum Beispiel mögliche Routen aus Asien um rund 1 Woche kürzer sind, als zu den Nordseehäfen. Szenario 4 kombiniert die Themen BIP-Wachstum, steigende Korridorverkehre über das „deutsche Eck“ und die verstärkte Partizipation der italienischen Häfen und würde zu 534 – 558 Zügen führen. Die roten Balken zeigt den LKW-Zuwachs auf der Schiene mit der Annahme, dass der Brenner aktuell ausgelastet ist, und keine nennenswerten Steigerungen im LKW-Verkehr mehr aufnehmen kann. Die orangen Balken

zeigen eine zusätzliche Verlagerung von 10 bzw. 20 % des LKW-Verkehrs durch verkehrspolitische Maßnahmen (zB Trassenpreishalbierung für den Schienengüterverkehr). Die Szenarienstudie wurde von Gutachtern des Bundes erarbeitet, die auch bei der Erstellung des BVWP beteiligt waren. Die Studie zeigt klar, dass selbst bei moderaten Wachstumsszenarien die Bestandsstrecke, auch mit ETCS-Ausrüstung, künftig keine ausreichenden Kapazitäten bereitstellen kann.

Der Minister hat sich außerdem klar für eine Weiterführung der Planungen ausgesprochen. Der Projektauftrag wurde um die Untersuchung der Bestandsstrecke erweitert. Dies entspricht in Teilen dem „Inntalplan“, den Daniela Ludwig letztes Jahr veröffentlicht hat und umfasst nicht nur die Optimierung der bestehenden Strecke, sondern auch einen möglichen Ausbau durch Ortsumfahrungen oder ein drittes Gleis.

Weiter hat sich der Minister für eine Beschleunigung der Umsetzung der geplanten zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen ausgesprochen. Eine Präsentation zu den Maßnahmen und dem aktuellen Stand ist auf der Projektwebsite veröffentlicht:

[https://www.brennernordzulauf.eu/vortraege.html?file=files/mediathek/informationmaterial/vortraege/2019-03-13\\_Laermschutz\\_Bestandstrecke\\_Muenchen-Rosenheim-Kiefersfelden.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/vortraege.html?file=files/mediathek/informationmaterial/vortraege/2019-03-13_Laermschutz_Bestandstrecke_Muenchen-Rosenheim-Kiefersfelden.pdf)

## Diskussion

*Ein Mitglied erklärt, dass die Szenarienstudie zwar von BVM Scheuer mitgebracht, aber nicht Hauptthema des Besuches war.*

*Wer ist der zusätzliche Vertreter im Regionalforum?*

- Im Regionalforum gibt es jetzt einen zusätzlichen Vertreter der Bürgerinitiativen für den EPR. Dies ist Thomas Riedrich als Vorstand des „Brennerdialoges“.

*Was bedeutet „Ausbau der Bestandsstrecke“ genau?*

- Diesbezüglich werden mehrere Schritte untersucht, von einer Optimierung der Bestandsstrecke, über Ortsumfahrungen bis hin zu einer vollständigen Dreigleisigkeit. In Teilen entspricht dies dem von Daniela Ludwig veröffentlichten „Inntalplan“.

*Wird ein potentiell drittes Gleis wie eine NBS behandelt?*

- Ja, in Bezug auf Lärmschutz, sofern dies als wesentliche Änderung zu werten ist. Das wäre auch bei den Bereichen der Verknüpfungsstellen der Fall. Ein ähnliches Beispiel gab es zB in Freilassing beim 3-gleisigen Ausbau.

*Inwiefern beeinflusst diese Überlegung die Planung für die Beseitigung der Bahnübergänge und die Erneuerung älterer Unterführungen, die für die 2024 geplant sind?*

- Das sind Bestandsmaßnahmen und daher vorerst nicht von den Planungen betroffen. Die Planungen stehen noch ganz am Anfang. Zuerst muss geklärt werden, ob ein Ausbau der Bestandsstrecke eine Alternative zu einer NBS sein kann.

*Die Aussage, dass der ehemalige BVM Dobrindt eine Szenarienstudie in Aussicht gestellt hat, ist meiner Ansicht nach falsch. Er hat eine Bedarfsermittlung zugesagt.*

- Das stimmt nicht. Es wurde damals schon von einer Szenarienstudie gesprochen und genau so wurde es auch protokolliert. Das Ministerium hat das umgesetzt, was der ehemalige BVM Dobrindt zugesagt hat.
- Der Vortrag dazu vom 6.3.2017 ist auch auf der Projektwebsite veröffentlicht. Auf Seite 3 wird klar von einer Szenarienstudie gesprochen.

*Mir war nicht bewusst, dass ein Ausbau der Bestandsstrecke auch ein mögliches zusätzliches drittes Gleis beinhaltet. Das ist für uns erschreckend.*

- Diesbzgl. ist es scheint's mehreren Teilnehmern des Termins mit BVM Scheuer so ergangen. Die Bahn hat ihren Auftrag nach dem Termin mit dem BMVI abgestimmt. Das Thema wird vollumfänglich untersucht, von Ausbauvarianten bis hin zu einer möglichen Dreigleisigkeit der BS, sowie einer NBS. Daraus ergibt sich eine sachliche Argumentationsgrundlage. Aber es ist auch verständlich, dass die Gemeinden an der Bestandsstrecke damit keine Freude haben.

Die Moderation berichtet, dass das Forum Nord 1 angeregt hat, auch im GPR stille Beobachter aus den anderen 3 GPR-Foren zuzulassen. Die Anzahl ist auf max. 3 Personen begrenzt (1 Vertreter je Forum) und die stillen Zuhörer werden nicht dauerhaft installiert. Die Zuhörer müssen sich vorher bei der Moderation anmelden. Sie fragt die Mitglieder des Forums Nord 2, ob diese Änderung auch für sie in Ordnung wäre.

Alle Mitglieder erklären sich damit einverstanden.

*Wir fordern zusätzlich, dass die Sitzungen öffentlich sind.*

- Öffentliche Sitzungen sind nur mit Zustimmung aller Mitglieder möglich, und diese ist nicht vorhanden. Daher steht diese Option nicht zur Diskussion. Es gibt auch eine eindeutige Antwort von Daniela Ludwig dazu.

### **Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH**

Die Projektleitung erklärt, dass die Anmerkungen zur Stellungnahme jetzt veröffentlicht sind und im Vorfeld der Sitzung an alle Forenmitglieder versandt wurden. Die Anmerkungen sind in 7 Themenbereiche gegliedert. Die Projektleitung erläutert den Mitgliedern anhand der Folien die jeweiligen Fazits der Kapitel, sowie ein Gesamtfazit zur Stellungnahme.

### **Diskussion**

*Martin Schmid informiert, dass ihm eine schriftliche Unterlage, in der sich Herr Josel (Konzernbevollmächtigter der DB für Bayern, Anm.) für die Aussagen von Herrn Gruber zu Vieregg-Rössler entschuldigt, vorliegt.*

- Torsten Gruber widerspricht dem vehement und betont, dass eine solche Unterlage nicht existiert.

- Nachdem nicht bekannt ist, auf welche Unterlage sich Hr. Schmid konkret bezieht, wird er gebeten, diese im Sinne einer transparenten Kommunikation an die Moderation bzw. an Hr. Gruber weiterzuleiten.

Hr. Schmid möchte die Unterlage eigentlich nicht weiterleiten, da er von der Projektleitung auch nicht immer alle Unterlagen bekommt. Er erklärt sich dann aber doch dazu bereit. (\* siehe Protokollergänzung)

*Zweifeln Sie die Kapazität von Grafing nach München an?*

- Die Planungen für diesen Abschnitt haben noch nicht begonnen. Dort verkehrt auch die S-Bahn und zu Beginn der Planungen wird auch die Thematik der Streckenauslastung untersucht. So steht es auch in den Anmerkungen.

### **Weitere Punkte**

Die Projektleitung berichtet, dass Bayern den Vorsitz in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn übernommen hat und dementsprechende Maßnahmen gesetzt wird. Eine Studie zur zukünftigen Entwicklung des Personenverkehrs wird ausgearbeitet und über Deutschland, Österreich und Italien harmonisiert. Es wird ein neuer Termin für eine Exkursion zum BBT am 13.09.2019 angeboten. Diesmal wird das Südportal bei Franzensfeste besichtigt. Die Anmeldung wird gleich verlaufen wie bei der letzten Exkursion und ist auf 25 Personen begrenzt. Nachdem beim letzten Termin einige Mitglieder unentschuldigt gefehlt und damit anderen Personen den Platz genommen haben, bittet die Projektleitung darum, sich verlässlich an- bzw. abzumelden.

In letzter Zeit wurden in der öffentlichen Diskussion zum Projekt teilweise unpassende Äußerungen getätigt. Der Vergleich eines Infrastrukturprojektes mit einem Weltkrieg erscheint befremdlich und ist nicht zutreffend. Dies betrifft nicht alle, aber einige Akteure.

Die Projektleitung bittet darauf zu achten, künftig wieder zu einem sachlichen Diskussionsniveau zurückzukehren, so wie das auch in den Foren gehandhabt wird.

### **Diskussion**

*Ein Mitglied äußert sich, dass wenn die Bahnen das auf ihrer Seite veröffentlichen und hier Stimmung machen, finde es das nicht gut und widerwärtig (Folie 20, Anm.). Verantwortlich ist jener, der das veröffentlicht. Bei uns im Inntal gibt es noch Tradition und daher sollte nicht über das ganze Inntal gesprochen werden.*

- Die Bilder und Aussagen stammen von den Bürgerinitiativen und wurden von diesen veröffentlicht, nicht von den Bahnen. Alle sind mit Quellen hinterlegt. Es wurde betont, dass es sich hier um einige wenige, und nicht um alle Akteure handelt. Es ist aber gut, wenn wir hier einer Meinung sind, dass dies nicht unser Diskussionsniveau sein sollte.

*Vergleiche mit dem 2. Weltkrieg aufzustellen traut sich heute eigentlich keiner mehr. Das in Zusammenhang mit einem Bauprojekt zu nennen ist geschmacklos und dafür fehlt mir jegliches*

*Verständnis. Die Aussagen wurden hier in der Präsentation als negative Beispiele aufgegriffen, und nicht von den Bahnen veröffentlicht.*

Die Moderation erklärt, dass es sich um eine Bitte der Projektleitung handelt, zu einem sachlichen Diskussionsniveau zurückzukehren.

#### **4. Grobtrassenentwürfe**

*Siehe Folien 22-25 der beiliegenden Präsentation*

#### **Finale Liste der Vorschläge aus der Region**

Das Planungsteam berichtet, dass man derzeit intensiv an der Prüfung der Vorschläge aus der Region arbeitet. Die finale Liste mit allen Vorschlägen ist jetzt auf der Projektwebsite veröffentlicht:

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

#### **Erste Vorprüfungsergebnisse**

Das Planungsteam erklärt, dass einige Vorschläge bereits geprüft wurden, und zeigt den Mitgliedern die Prüfungsergebnisse in einer Übersichtstabelle. Einige Vorschläge konnten nicht positiv geprüft werden, da sie z.B. außerhalb des Planungsraumes liegen (zB Vorschlag 13, 14 und 55) oder Planungsanforderungen nicht erfüllt werden können (zB Vorschlag 1 und 3). Ein Vorschlag „Tunnel unter der Autobahn - soweit möglich“, wurde als Grobtrasse aufgenommen. Vorschlag 26, ein Trassenverlauf komplett unter der Autobahn ist aus trassierungstechnischen Gründen und wegen der fehlenden Verknüpfungsmöglichkeit mit der Bestandsstrecke nicht möglich. Die Vorschläge 83 und 85 wurden von IPBN eingebracht, als Alternative zu den aufgrund der Geologie vrstl. nicht möglichen Trassenvarianten „Tunnel Jochstein“ und „Tunnel Kitzwand“.

Das Planungsteam arbeitet derzeit intensiv an der Prüfung der Vorschläge zu Grobtrassen. Die detaillierten Prüfergebnisse (wie auch in der letzten Sitzung vorgestellt) werden für jeden Vorschlag nach und nach auf der Projektwebsite veröffentlicht. Die Forenmitglieder werden von der Moderation informiert, wenn neue Ergebnisse online sind. Wenn es spezifische Fragen zu einzelnen Prüfungsergebnissen gibt, kann dies der Moderation auch vorab mitgeteilt werden. Die Ergebnisse werden dann für die kommende Forensitzung aufbereitet und erklärt.

#### **Diskussion**

*Was ist genau mit „Untertunnelung Morsbach“ gemeint? Wird hier einfach ein „Deckel auf den Trog“ gesetzt?*

- Aktuell ist dort unter anderem eine offene Trassenführung vorgesehen. Es wurde ein Vorschlag eingereicht, diesen Abschnitt nach der Verknüpfungsstelle Schaftenuau komplett zu untertunneln.



*Wird auch die Verknüpfungsstelle Reischenhart nochmals geprüft? Das wurde ja auch bei dem Termin mit BVM Scheuer in Aussicht gestellt.*

- Das Thema Verknüpfungsstellen wird in der nächsten Forensitzung nochmals thematisiert. Der Fokus wird dabei auf der generellen Notwendigkeit der Verknüpfungsstellen liegen.

## 5. Abschluss und Ausblick 2019

*Siehe Folie 27 der beiliegenden Präsentation*

Das nächste Gemeindeforum Nord 2 findet am 27.05.2019 statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

### Diskussion

*Ist der Termin im Juli jener, bei dem die Ergebnisse für „5+1“ präsentiert werden?*

- Ja genau. Es wird einen Infotermin mit Präsentation geben und zeitnah danach einen Forentermin. Die Diskussion der verbliebenen Grobtrassen ist dann für den Herbst vorgesehen.

*Wie schaut das Zeitfenster für die finale Trassenempfehlung aus?*

- Die finale Trassenempfehlung soll ungefähr Ende 2020 vorliegen. Die nächsten Schritte sind die vertiefende Planung der ca. 5+1 reduzierten Grobtrassen und die Bewertung durch den Kriterienkatalog.

*Unsere Erwartung war, heute schon zu erfahren in welche Richtung es geht. Die Frage, wie es weiter geht, ist allgegenwärtig bei Gegnern und Befürwortern. Es ist nicht gut, wenn wir dazu nichts wissen.*

- Die Präsentation der abgeschichteten Grobtrassen (ca. 5+1) erfolgt im Juli. Dem kann nicht vorgegriffen werden, da das Planungsteam derzeit noch intensiv arbeitet und die Zeit bis dahin auch braucht. Wenn die Ergebnisse präsentiert werden, wird noch genug Zeit sein, diese zu diskutieren.

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

Einige Mitglieder betonten, dass sich Zahlen immer hinrechnen und modifizieren lassen und die Frage des Bedarfs noch nicht abschließend geklärt ist. Ein drittes Gleis an der Bestandsstrecke wäre ein Wahnsinn für die Gemeinden.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion.

\*Protokollergänzung: Herr Schmid hat ein Schreiben vom 14.11.2018 von Herrn Josel an Herrn Dudek (Vertreter Inntal e.V. im Regionalforum) an Herrn Gruber und die Moderation weitergeleitet. In diesem Schreiben wird Herrn Gruber nicht erwähnt. Inhalt dieses Schreibens ist die Klarstellung von Aussagen von Herrn Josel zur Stellungnahme Vieregg-Rössler und die Korrektur eines missverständlichen Protokollentwurfs des Regionalen Projektbeirats vom 02.10.2018. Die von Herrn Schmid getroffenen Aussagen betreffend Herrn Gruber sind somit nicht korrekt.

---

Zusammengestellt am 21.03.2019

*Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)*

**Anlagen:**

- Präsentation GF Nord 2 vom 18.03.2019
- Anwesenheitsliste



# 15. GEMEINDEFORUM NORD 2

18. MÄRZ 2019, BRANNENBURG

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ **Aktuelle Informationen**
  - **Besuch BVM Scheuer**
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

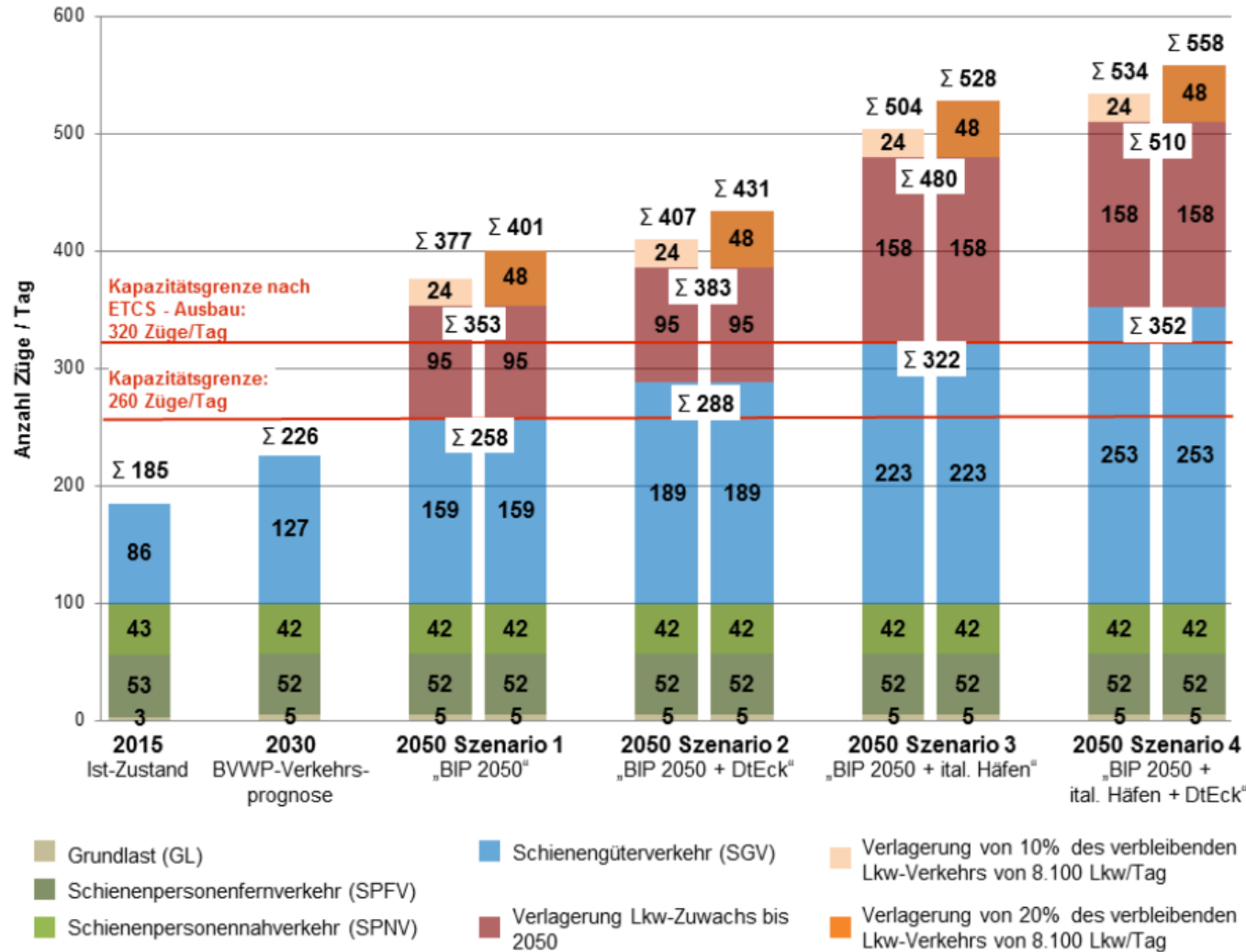
## Aktuelle Informationen

### Besuch BVM Andreas Scheuer – Szenarienstudie

- ❖ Im März 2017 hat Alexander Dobrindt eine Szenarienstudie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit einem Zeithorizont bis 2050 für den deutschen Anteil des Brenner-Nordzulaufs in Aussicht gestellt.
- Die Studie zu Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 auf dem Brennerkorridor mit dem **Fokus auf den Schienengüterverkehr** wurde vom BVM Andreas Scheuer im Januar 2019 vorgestellt.
- ❖ Die Szenarienstudie baut auf der Verkehrsprognose 2030 auf. Sie untersucht vier Szenarien der möglichen Verkehrsentwicklung im Schienengüterverkehr bis 2050.
- ❖ Daraus wird jeweils die sich ableitende Zahl von Zügen im Streckenabschnitt Rosenheim – Kufstein bestimmt. Nicht eingerechnet ist dabei ein möglicher Anstieg von Personenzügen.

# Aktuelle Informationen

## Besuch BVM Andreas Scheuer – Szenarienstudie



Kapazität und Gesamtzugverkehr in Zügen pro Tag auf der Strecke Rosenheim – Kufstein.

Quelle: BMVI, Endbericht Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit **Fokus auf den Schienengüterverkehr**



## Aktuelle Informationen

### Besuch BVM Andreas Scheuer – Ergebnisse

Ergebnisse des Gesprächs von BVM Andreas Scheuer am 21.1.2019 mit den BM, OBM Bauer, Vertretern BI & Landrat:

- ❖ Grundsätzliche Feststellung: Die Aufgabenstellung für die Planungen der DB Netz AG ist und bleibt durch das BMVI festgelegt. Die Planungen werden weitergeführt.
- ❖ Es werden Modifikationen am Dialog der DB Netz AG im EPR vorgenommen.
- ❖ Bis Juli 2019 wird die Zahl der Grobtrassen auf ca. 5 reduziert.
- ❖ Der Planungsauftrag der DB wird um die Bestandsstrecke erweitert.
- ❖ Die Umsetzung der „Machbarkeitsstudie zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung“ an der Bestandsstrecke wird beschleunigt.
- ❖ Die technische und verkehrliche Notwendigkeit der Verknüpfungsstellen wird durch die Projektleitung der Bahnen dargelegt. *Anmerkung: Dies ist für Mai 2019 geplant.*



## Aktuelle Informationen

### Besuch BVM Scheuer/ Brief MdB Daniela Ludwig – Modifikationen Dialog EPR

- ❖ Aufgrund von Forderungen von Vertretern der Bürgerinitiativen im EPR sowie der Gemeinde Stephanskirchen an MdB Daniela Ludwig wurden im EPR Veränderungen am Dialog der DB Netz AG vorgeschlagen:
  - Das Ergebnisprotokoll wird zukünftig live geführt und in der Sitzung verabschiedet.
  - Jedes EPR-Gemeindeforum kann zwei stille Beobachter in das andere EPR-Gemeindeforum senden.
  - Die Moderation der IFOK GmbH distanziert sich von der Aussage des Kommunikationswissenschaftlers Prof. Brettschneider in einem Interview, das Projekt Brenner-Nordzulauf in Deutschland sei ein Beispiel für „NIMBY“
  
- ❖ Zudem wurde aufgrund der Forderungen ein zusätzlicher Vertreter der Bürgerinitiativen in das Regionalforum eingeladen.

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ **Aktuelle Informationen**
  - Besuch BVM Scheuer
  - **Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH**
  - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 1 Zugzahlen, Bemessungsfall und Prognosen Schienenverkehr

- ❖ **Konstantes Wachstum** der Zugzahlen auf der Brennerachse in den vergangenen Jahren (Wachstumsrate GV seit 2014 ca. 3% pro Jahr)
  - ❖ Mit der **Eröffnung des BBT 2027** ist von verstärktem Wachstum auszugehen
  - ❖ Laut Szenarienstudie 2050 des BMVI werden sowohl die Kapazität als auch die wirtschaftlich nutzbare Streckenauslastung der Bestandsstrecke 2050 weit überschritten sein
- > Um während des gesamten Planungsprozesses **einheitliche Vorgaben** für die benötigte Dimensionierung des Systems aus Neubau- und Bestandsstrecke zu erhalten, wurde ein **Bemessungs- bzw. Auslegungsfall** definiert. Dieser ist keine Prognose, sondern soll langfristig die Verfügbarkeit ausreichender Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung sicherstellen.

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 2 Verkehrsentwicklung über den Alpenbogen

- ❖ Die **Veränderung der Verkehrsnachfrage** ist abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung der Anrainerstaaten des Alpenbogens
- ❖ Die **Wahl des Verkehrsmittels und der Route** hängt von vielfältigen Faktoren ab und wird durch Entscheidungen der Regierungen und der Marktteilnehmer beeinflusst.
- ❖ Unter Verwendung aktuellerer Unterlagen (z.B. Verkehrswachstum über den Brenner nach 2015) und differenzierterer Schlussfolgerungen (z.B. künftiges Verkehrswachstum) ergeben sich im Vergleich zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH deutlich abweichende Zukunftsperspektiven.
- ❖ Die Annahme, dass es zu keinem weiteren Verkehrswachstum kommen wird ist nicht nachvollziehbar (siehe auch Szenarienstudie 2050)
- ❖ Die NBS muss eine **Verkehrsabwicklung über mehrere Generationen** sicherstellen. Die heute noch verfügbare Restkapazität von 40 wirtschaftlich sinnvollen Trassen zwischen München und Verona (20 je Richtung) ist langfristig nicht ausreichend.

## Aktuelle Informationen

### Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

#### 3 Verlagerungspotential Straße - Schiene

- ❖ Eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ist die erklärte **politische Zielsetzung** des Landes Bayern, Deutschlands, Österreichs und der EU. Hierfür schaffen Bund und Land verschiedene Programme zur Förderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene.
- ❖ Die **Wirtschaftlichkeit** des Schienengüterverkehrs ist bereits heute auf längeren Distanzen gegeben und wird sich u.a. durch die Digitalisierung und die Eröffnung des BBT noch deutlich steigern.
- ❖ Auch die Szenarienstudie 2050 des Bundes zeigt eine zu erwartende **steigende Nachfrage** von Transportleistungen (je nach Szenario Zugaufkommen von 159 bis 253 Güterzügen). Weitere Zuwächse durch Verlagerung von der Brenner-Autobahn werden auf 115 bis 195 Züge/Tag taxiert.

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 4 Schienenausbaumaßnahmen incl. Knoten München; Fokus Güterverkehr

- ❖ Für den südostbayerischen Raum inklusive des Knotens München und die entsprechenden zuführenden Strecken nach München wird ein **durchgängiges und schlüssiges Ausbaukonzept** verfolgt.
- ❖ Die entsprechenden **Ausbaumaßnahmen finden sich im BVWP 2030**. Sie bauen aufeinander auf und führen in ihrer Netzwirkung zu einem leistungsfähigen Schienennetz für den Güterverkehr im südostbayerischen Raum.
- ❖ Das Zentrum wird dabei **München** als zentraler Wirtschaftsstandort und als zentraler Zugbildungsort für die Brennerverkehre bleiben.
- ❖ Im Zuge der BVWP-Bewertungen wurde auch die Führung von **Güterzügen von Rosenheim über Wasserburg nach Mühldorf** und dann weiter auf den Ostkorridor untersucht. Dieser Laufweg ist derzeit **nicht wirtschaftlich** und wurde entsprechend im BVWP im potenziellen Bedarf belassen.

## Aktuelle Informationen

### Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

#### 5 Korridorstrecke Wörgl – Kufstein – Salzburg

- ❖ Entgegen den Darstellungen der Vieregg-Rössler GmbH ist keine Neubaustrecke Rosenheim – Salzburg in Planung.
- ❖ Eine Neubaustrecke Salzburg – Wörgl wird nicht verfolgt.
- ❖ Die „österreichische“ Verbindung Salzburg – Wörgl liegt **außerhalb des TEN-T Kernnetzes** und auch sonst abseits der großen transeuropäischen Verkehrsströme. Demzufolge wäre mit dieser Streckenführung ein entsprechender europäischer Mehrwert nicht zu erzielen.
- ❖ Beide Strecken wären nicht zu den von der Vieregg-Rössler GmbH unterstellten Anforderungen, geschweige denn zu den in der „kritischen Stellungnahme“ angenommenen Kosten umsetzbar. Ein **volkswirtschaftlich vertretbares Nutzen-Kosten-Verhältnis ist damit keinesfalls ableitbar.**



## Aktuelle Informationen

### Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

#### 6 Bewertungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland & Österreich

- ❖ Die Ausführungen der Vieregg-Rössler GmbH zu **Nutzen-Kosten-Analysen in Deutschland und Österreich** erscheinen oberflächlich und sind in ihrer Argumentation inkonsistent.
  - Sowohl in Deutschland als auch in Österreich wird eine Nutzen-Kosten-Analyse zur Bewertung von Schieneninfrastrukturprojekten herangezogen. Die Aussage (vgl. Vieregg-Rössler 2018, S. 25), dass in Österreich ein anderes Bewertungsverfahren zur Anwendung komme ist nicht richtig.
  - Diese falsche Grundannahme hat zur Konsequenz, dass sämtliche Darstellungen der Thematik in der Stellungnahme inkorrekt und wertend sind.
  
- ❖ Es mangelt der „kritischen Stellungnahme“ an einer fundierten, evidenzbasierten Auseinandersetzung mit den angewandten Verfahren und Methoden. Dadurch kommt es durchgehend zu **methodischen Vermischungen von Bewertungsverfahren und Bewertungsmethoden**.

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 7 Streckenabschnitt Grafing - München

- ❖ Bei der in der „kritischen Stellungnahme“ angeführte wirtschaftlichen Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 der Neubaustrecke München-Trudering – Grafing – Rosenheim handelt es sich um die **Bedarfsplanüberprüfung 2010**. Der Ausbau München – Mühldorf – Salzburg des vordringlichen Bedarfs wurde bereits im Bezugsfall für den Ausbau München – Rosenheim – Kiefersfelden unterstellt.
- ❖ Bei der **erneuten Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030** wurde nicht wegen möglicher Fehler in der Bewertung 2010, sondern anhand der Verkehrsprognose 2030 und der daraus resultierenden Engpässe der Ausbaubedarf nach verkehrlichen Aspekten und der volkswirtschaftlichen Vertretbarkeit der Ausbauumfang optimiert. Aufgrund der sich ergebenden Engpasssituation im Bezugsfall ergab sich statt eines kompletten Neubaus im Abschnitt München-Trudering – Grafing die Notwendigkeit eines Ausbaus mittels einer Blockverdichtung.

# Aktuelle Informationen

## Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH

### 8 Bewertung der kritischen Stellungnahme (Gesamtfazit)

- ❖ Es ist **kein Ende des Verkehrswachstums** auf der Brennerachse zu erkennen.
- ❖ Die der Studie zugrundeliegende Annahme, die **Verkehrsprognosen** seien falsch, wird in der Studie nicht sachlich begründet und es wird kein Gegenbeweis angeführt.
- ❖ Die Bestandskapazitäten reichen selbst bei moderaten Szenarien künftig nicht aus.
- ❖ **Großräumige Alternativen** wurden in der Vergangenheit bereits geprüft.
- ❖ Die vorgeschlagenen Lösungen für die **innerösterreichische Verbindung** Salzburg – Wörgl wurden bereits untersucht und aus fachlichen Gründen nicht weiterverfolgt.
- ❖ Im südostbayerischen Raum und im Knoten München gibt es **mehrere Ausbauprojekte**, durch die künftig notwendige Kapazitäten sichergestellt werden.
- ❖ Die Ausführungen zu **Nutzen-Kosten-Analysen in Deutschland und Österreich** erscheinen oberflächlich und sind in ihrer Argumentation inkonsistent.

→ Die „kritische Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH scheint nur sehr bedingt geeignet, einen konstruktiven Beitrag zum planungsbegleitenden Dialog und zur Lösung der Verkehrsproblematik auf der Brennerachse zu liefern.

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ **Aktuelle Informationen**
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - **Weitere Punkte**
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

## Aktuelle Informationen

### Weitere Punkte

- ❖ Resolutionen der Gemeinden Nussdorf, Flintsbach, Brannenburg und Raubling zum Brenner-Nordzulauf
- ❖ Bayern erhält den Vorsitz für 2019 und 2020 in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB).
- ❖ Exkursion BBT - Zusatztermin

# Aktuelle Informationen

## Rückkehr zu sachlichem Diskussionsniveau

### „Größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg“

OVB Online, 22.01.2019

Mit einer Neubaustrecke komme die „größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg auf den Landkreis“ zu, zeigte sich Riedrich als Sprecher der Veranstalter überzeugt. Und nannte die bisherige Bürgerbeteiligung eine „Bürgerverarschung“ – angesichts von Sitzungen der Gemeindeforen, die nicht Wort für Wort protokolliert würden, von nicht eingehaltenen Versprechen, die der Vorgänger von Scheuer, Alexander Dobrindt, 2017 gemacht habe, von „Lügen und Manipulationen“ sowie einer Projektleitung bei der Bahn, „die überheblich und arrogant“ nur bereit sei, über das Wie, nicht aber über das Warum der Neubaustrecke zu sprechen. Das

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019

### „Bodenlose Ignoranz“

Galgen bei der Demonstration am 21.01.2019



Facebook | Bürgerinitiative „Wasen nicht verbrennen“ Stephanskirchen – Thomas

### „Onkel Scheuers Märchenstunde“

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
  - **Finale Liste der Vorschläge aus der Region**
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - **Erste Vorprüfungsergebnisse**
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

## Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Nr.	GROBTRASSEN-VORSCHLAG		Mehrfach- nennung	EMPFEHLUNG ins Auswahlverfahren aufnehmen: ja/nein
	Kurzfassung	Beschreibung		
1		Trasse im Tunnel (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja	<b>nein</b>
3		Untertunnelung des gesamten Inntals (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja	<b>nein</b>
13		Tunnel unter Karwendelgebirge		<b>nein</b>
14		Tunnel von Innsbruck nach Garmisch		<b>nein</b>
17		Untertunnelung Morsbach		<b>ja</b>
24		Trassenführung aufgeständert über dem Inn		<b>nein</b>
26		Trasse unter der Autobahn (A93)		<b>nein</b>
53	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; engere Bündelung mit BAB	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn	ja	<b>ja</b>

## Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Nr.	GROBTRASSEN-VORSCHLAG		Mehrfach- nennung	EMPFEHLUNG ins Auswahlverfahren aufnehmen: ja/nein
	Kurzfassung	Beschreibung		
55	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		<b>nein</b>
77		Verlängerung Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, im Tunnel bleiben und verbinden mit Varianten Tunnel Steinkirchen / Sattelberg		<b>nein</b>

## Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Nr.	GROBTRASSEN-VORSCHLAG		Mehrfach- nennung	EMPFEHLUNG ins Auswahlverfahren aufnehmen: ja/nein
	Kurzfassung	Beschreibung		
83	Alternative Variante Tunnel Jochstein	Alternative Variante Tunnel Jochstein: Da für die Trassenführung der Variante Tunnel Jochstein westlich des Hechtsees wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf den Bergwasserhaushalt ein hohes Genehmigungsrisiko besteht, soll eine alternative Trassenführung östlich des Hechtsees untersucht werden. D.h.: Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Jochstein im Norden		ja
84		Tunnel unter der A93, soweit wie möglich		ja
85	Alternative Variante Tunnel Kitzwand	Alternative Variante Tunnel Kitzwand: Da für die Trassenführung der Variante Tunnel Kitzwand westlich des Hechtsees wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf den Bergwasserhaushalt ein hohes Genehmigungsrisiko besteht, soll eine alternative Trassenführung östlich des Hechtsees untersucht werden. D.h.: Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Kitzwand im Norden		ja

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 15. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 14. Sitzung
- ❖ Aktuelle Informationen
  - Besuch BVM Scheuer
  - Stellungnahme Vieregg-Rössler GmbH
  - Weitere Punkte
- ❖ Grobtrassenentwürfe
  - Finale Liste der Vorschläge aus der Region
  - Erste Vorprüfungsergebnisse
- ❖ **Abschluss und Ausblick 2019**

# Ausblick und Abschluss

## Nächste Termine

### ❖ Nächster geplanter Forentermin: **27. Mai 2019**

- Erläuterung Methodik Abschichtung Grobtrassen
- Erläuterung Notwendigkeit Verknüpfungsstellen

### ❖ Weitere Forentermine für 2019: **8. Juli 2019**

- Vorstellung reduzierte Grobtrassen
- Informationsveranstaltungen in den Gemeinden
- Terminplanung Herbst ( vrstl. 2 weitere Forenrunden; Diskussion Grobtrassen)

### ❖ Präsentation wird auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM