

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	7. Sitzung Regionaler Projektbeirat
Datum und Uhrzeit:	17.07.2018, 10.30-12.00 Uhr
Ort:	Parkhotel Crombach, Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	Christoph Platzgummer (BH Kufstein) Katrin Röber (Vertretung Otto Lederer, Bayerischer Landtag) Thomas Huber (Bayerischer Landtag) Brunhilde Rothdauscher (Vertr. Gisela Sengl, Bayerischer Landtag) Annette Weifenbach (Bayerisches Staatsministerium f. Bau und Verkehr) Andreas Lenz (Deutscher Bundestag) Daniela Ludwig (Deutscher Bundestag) Katharina Hüls (Wahlkreisbüro Daniela Ludwig) Volker Leib (Vertretung Anton Hofreiter, Deutscher Bundestag) Alexandra Burgmaier (Vertretung Maria Noichl, Europäisches Parlament) Josef Huber (Landratsamt Rosenheim) Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim) Gabriele Bauer (Stadt Rosenheim) Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG) Reinhold Hödl (ÖBB-Infrastruktur AG) Torsten Gruber (DB Netz AG) Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG) Franz Lindemair (Deutsche Bahn AG) Alfred Schmitt (DB Netz AG) Ralf Eggert (IFOK) Sabine Volgger (wikopreventk) Mariella Schimatzek (wikopreventk)

Agenda:

1. Begrüßung und Einführung
 2. Rückmeldungen und Protokoll der 6. Sitzung
 3. Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 4. Ergebnisse und Infos zur Forsa-Umfrage
 5. Fragen und Diskussion
 6. Abschluss
-

1. Begrüßung und Einführung

Klaus-Dieter Josel heißt die TeilnehmerInnen zur siebten Sitzung des Regionalen Projektbeirates willkommen. Seit der Präsentation der ersten Entwürfe von Grobtrassen sind nun rund 4 Wochen mit einer intensiven Infokampagne vergangen. Diese liefert die Grundlage für die Diskussion und Kernarbeit in den Foren. Er wünscht allen TeilnehmerInnen einen informativen und konstruktiven Austausch.

Die Moderation, Sabine Volgger und Ralf Eggert, begrüßt die TeilnehmerInnen ebenfalls und präsentiert die Agenda: Die Projektleitung wird zum Status des Gesamtprojektes sowie zu ersten Erkenntnissen aus den Infoveranstaltungen und ersten Trassenvorschlägen aus der Region berichten. Anschließend gibt es einen Überblick der wichtigsten Ergebnisse und Hintergrundinfos aus der Forsa-Umfrage sowie Zeit für Fragen und Diskussion.

2. Rückmeldungen und Protokoll der 6. Sitzung

Zum Protokoll der sechsten Sitzung gab es und gibt es auf Nachfrage keine Rückmeldungen. Die Teilnehmer stimmen der Veröffentlichung des finalen Protokolls auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu zu.

Thomas Huber hat im Vorfeld dieser Sitzung mehrere schriftliche Fragen eingereicht. Er bekommt dazu, wie gewünscht, eine schriftliche Antwort. Die Projektleitung wird außerdem auf einige der Fragen im Zuge der Präsentation eingehen. Im Diskussionsteil der heutigen Sitzung ist außerdem Zeit für weitere Fragen.

3. Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf

Zeitplan und nächste Schritte

Siehe Folie 4-8 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber erklärt, dass die Planungen für GPR und EPR jetzt parallel laufen. Im 1. Quartal 2020 wird eine Trassenempfehlung für diesen Abschnitt angestrebt; die Inbetriebnahme ist derzeit für 2038 geplant.

Die Detailplanungen zum nördlichen Neubauabschnitt Rosenheim-Grafring beginnen, sobald es einen klaren Ausgangspunkt für die Trassenführung, also eine Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim gibt. Basierend auf den aktuellen Grobtrassenentwürfen gibt es vier Varianten für eine Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim. Auch für diesen Abschnitt Rosenheim - Grafring wird es einen Planungsdialog geben. Die Projektleitung wird im Herbst mit den Bürgermeistern Kontakt aufnehmen und diskutieren, wie dieser in Struktur und Inhalt aussehen soll. Der weitere Abschnitt Grafring-Trudering ist bereits viergleisig im Bestand. Hier wird es eine Ertüchtigung der Bestandsstrecke geben.

Die Entwürfe von Grobtrassen werden noch bis Ende des Jahres in den Gemeindeforen diskutiert. Bei jeder Trassenvariante gibt es kritische Punkte, die es zu bewerten gilt. Bis zur letzten Forenrunde im Jahr 2018 können Trassenvorschläge eingebracht werden. 2019 geht man dann in eine Reduzierung der Vorschläge, vertiefende Planung und Bewertung. Die eingebrachten Vorschläge werden vom Planungsteam bewertet und ggf., wenn sie den

grundsätzlichen Projektanforderungen entsprechen, in der Planung und Bewertung weiterverfolgt. Wenn ein Trassenvorschlag nicht weiterverfolgt wird, wird dies transparent und nachvollziehbar kommuniziert. Die eingegangenen Trassenvorschläge werden auf der Projektwebsite veröffentlicht.

EPR – Status und Ausblick

Siehe Folien 9-10 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber berichtet, dass Geschäftsordnung, Kriterienkatalog und Gewichtung abgeschlossen sind. Die nächsten Forensitzungen finden im September statt. Derzeit wird das geologische Erkundungsprogramm entwickelt. Das Planungsteam ist dazu bereits an die Gemeinden herantreten. Das Vorgehen ist gleich wie im GPR: Zuerst prüft man, wo es bereits vorhandene Erkenntnisse gibt, und wo aus geologischer Sicht noch Informationen ausständig sind. Bei der Wahl der Bohrpunkte wird zuerst auf bahneigene Grundstücke zurückgegriffen, dann auf öffentliche und erst als dritte Option auf private Grundstücke. Die Gemeinde Rohrdorf lehnt Erkundungsbohrungen kategorisch ab. Man wird sich bemühen, eine Einigung mit den Gemeinden zu erzielen. Sollte dies nicht gelingen, bleibt die Duldung beim Eisenbahnbundesamt als letztes Mittel.

GPR – Status und Ausblick

Siehe Folien 11-12 der beiliegenden Präsentation

Peter Hofer erklärt, dass die Grundlagenerhebung im GPR, wie auch im EPR, abgeschlossen ist. Das geologische Erkundungsprogramm ist großteils abgeschlossen, hier fehlen noch 3 Bohrungen und ca. 5 km Geophysik. Diese werden bis Ende des Jahres fertig gestellt. Die nächsten Forensitzungen finden im September statt.

Schaftenau – Knoten Radfeld – Status und Ausblick

Siehe Folie 13 der beiliegenden Präsentation

Peter Hofer berichtet, dass auch in diesem Abschnitt 3 Planausstellungen in bestimmten Gemeinden (analog zu Infoveranstaltungen in GPR und EPR) stattgefunden haben. Das Angebot wurde von der Bevölkerung gut angenommen. Das Regionalforum findet weiterhin regelmäßig statt. Derzeit läuft das vertiefende Erkundungsprogramm. Ziel ist, die Umweltverträglichkeitserklärung 2019 einzureichen.

Grobtrassenentwicklung – Erste Erkenntnisse aus den Infoterminen

Siehe Folie 14 der beiliegenden Präsentation

Die Moderation erklärt, dass insgesamt 15 Infoveranstaltungen in den Gemeinden des GPR und EPR stattfinden. Die Besucherzahlen liegen im Schnitt bei 200-300 Personen. Am meisten Besucher gab es in Tuntenhausen (ca 450) und am wenigsten in Neubeuern (ca, 130). Insbesondere die Infostände mit den Grobtrassenplänen waren gut besucht. Bei jedem Termin gibt es einen Feedbackstand am Ausgang, bei dem die Moderation die Besucher einlädt,

Rückmeldungen zur Veranstaltung und zum Projekt zu geben. Es können auch konkrete Vorschläge für Grobtrassen eingebracht werden. Die Rückmeldungen werden anschließend erfasst und weiterverarbeitet. Bisher wurden 6 Termine ausgewertet. Folie 14 zeigt eine Zusammenfassung der Rückmeldungen.

Die Rückmeldungen zu Veranstaltung und Information waren größtenteils positiv. Einige Besucher wünschen sich noch mehr und konkretere Infos, während andere das als „Augenauswischerei“ sehen. Die Bürgerbeteiligung wird sowohl positiv als auch negativ gesehen. Das Projekt an sich wird sowohl befürwortet als auch abgelehnt, wobei die Zustimmung überwiegt. Viele Teilnehmer haben noch Zweifel an Bedarf und Nutzen, während andere eine zügige Umsetzung fordern. Die Politik ist gefordert, die Verlagerung zu ermöglichen. Ein Großteil der Rückmeldungen zum Projekt fordert den bestmöglichen Schutz von Mensch und Natur, sowie eine Trasse mit möglichst viel Tunnelführung. Der Lärmschutz an der Bestandsstrecke ist ein wichtiges Thema. Trassenvorschläge wurden vor allem zur Bündelung der Infrastruktur eingebracht (unter der Autobahn, neben dem Inn, etc). Beim nächsten Termin wird es eine Übersicht über die vollständige Auswertung der Rückmeldungen geben.

Die Projektleitung ergänzt, dass Feedback und Trassenvorschläge auf der Projektwebsite veröffentlicht werden. Man wurde auch immer wieder mit der Aussage „die Trasse steht schon fest“ konfrontiert. Hier muss verdeutlicht werden, dass der Prozess ergebnisoffen ist. Die kürzeste Trasse ist nicht unbedingt die beste bzw. verträglichste. Die politischen VertreterInnen werden gebeten, dies auch nach außen zu tragen.

Grobtrassenentwicklung – Erste Vorschläge aus den Infoterminen

Siehe Folien 15-16 der beiliegenden Präsentation

Martin Eckert präsentiert die ersten Grobtrassenvorschläge aus den Infoterminen und Gemeindeforen. Diese wurden aufgenommen und im nächsten Schritt bewertet sowie nach den gleichen Kriterien wie andere Grobtrassen geprüft. Wenn ein Vorschlag aufgrund eines bestimmten Kriteriums (zB Bogenradius, Raumwiderstände) nicht weiterverfolgt werden kann, wird dies kommuniziert. Anfang 2019 wird es eine aktualisierte Karte mit Grobtrassenentwürfen geben.

Daniela Ludwig fragt nach dem Zeitplan für die Bewertung der neuen Vorschläge.

- Martin Eckert erklärt, dass dies vom Vorschlag abhängt. Einige Varianten wird man frühzeitig ausschließen können. Ansonsten erfolgt die Bewertung 2019. Wird ein Grobtrassenvorschlag nicht weiterverfolgt, wird dies transparent und nachvollziehbar begründet.

4. Ergebnisse und Infos zur Forsa-Umfrage

Siehe Folien 18-22 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber berichtet, dass die Forsa-Umfrage, welche am 5. Juli vorgestellt wurde, bewusst vor der Präsentation der Grobtrassen (18. Juni) erhoben wurde (Mitte Mai bis Mitte Juni), sodass man einen Vergleich ziehen kann. Befragt wurden ausschließlich Gemeinden in den beiden Planungsräumen. Das Sample ist repräsentativ und im Vergleich zur Sonntagsfrage relativ hoch. Alle Ergebnisse und Fragen sind auf der Projektwebsite veröffentlicht. Zukünftig wird es weitere Umfragen geben. Zusammenfassend sind 3 Punkte aus den Ergebnissen besonders wichtig:

- Das Projekt ist bei 83 % der Bevölkerung in der Region bekannt und ca 2/3 interessieren sich dafür. Das ist wichtig für die frühe Bürgerbeteiligung und zeigt, dass man auf einem guten Weg ist.
- 78 % stehen dem Ausbau positiv gegenüber. Zu dieser Frage gab es die Rückmeldung, dass sie möglicherweise falsch verstanden werden kann. Daher wird zukünftig bei der Fragestellung nachgeschärft.
- Die Mehrheit der Bevölkerung wünscht sich noch mehr Informationen. Dies ist eine klare Hausaufgabe für die Projektleitung. Die Infoveranstaltungen in den Gemeinden zahlen auf dieses Konto ein. Zusätzlich sind für die Menschen vor allem die Information durch regionale Vertreter und Kommunen wichtig. Dies ist ein Auftrag u.a. für die Forenmitglieder, welcher in den Forenrunden auch thematisiert wird.

5. Diskussion & Fragen

Die Moderation leitet die allgemeine Diskussion ein.

Zum Thema Forsa-Umfrage

Thomas Huber fragt, ob bei der Frage zum Ausbau (Zustimmung zum Projekt) unterschieden wurde, um welchen Ausbau es geht.

Daniela Ludwig betont, dass Frage 8 sehr offen gestellt ist, und daher wenig Aussagekraft hat. Es wurde nicht nach einem Neubau gefragt und die Bürger unterscheiden zwischen Ausbau und Neubau. Hier muss in der Fragestellung nachgeschärft werden, ansonsten fühlt sich die Bevölkerung nicht ernst genommen.

- Torsten Gruber verweist auf die Präsentation auf der Projektwebsite, in der alle Fragen und Antworten veröffentlicht sind. Die angesprochene Frage 8 muss man im Kontext mit anderen Fragen sehen (Frage 1 zu LKW Verkehr, Frage 2 zu Auswirkungen etc). Frage 4 beschäftigt sich bereits mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecke Richtung Brenner.
- Klaus-Dieter Josel bestätigt, dass hier noch nachgeschärft wird. Ergebnisse zukünftiger Umfragen werden auch veröffentlicht.
- Reinhold Hödl ergänzt, dass die Fragen immer im Zusammenhang mit dem Brenner-Nordzulauf gestellt wurden und dieses Thema im Gesamtkonnex abgefragt wurde. Wenn jemand bereits von dem Projekt gehört hat, sollte klar sein worum es geht. Die

Ergebnisse sind durchaus positiv zu sehen und eine gute Möglichkeit, um Feedback zu bekommen.

Katrin Röber fragt, wann es eine neue Befragung geben wird.

- Torsten Gruber berichtet, dass der Zeitplan für die nächste Befragung noch nicht festgelegt wurde.

Andreas Lenz fragt, wo genau der Erhebungsraum der Umfrage war.

- Torsten Gruber erklärt, dass nur die Bevölkerung in den Gemeinden des GPR und EPR befragt wurde.

Gabriele Bauer fragt, ob es auch Ergebnisse für einzelne Gemeinden gibt bzw. ob zwischen Stadt Rosenheim und Landkreis Rosenheim differenziert wurde. Sie betont, dass es hilfreich wäre zB zwischen Rosenheim Stadt und Stephanskirchen zu unterscheiden. Sie warnt außerdem davor zu glauben, dass es durch die Neubaustrecke keinen LKW-Verkehr auf der Autobahn mehr gibt. Der regionale LKW-Verkehr wird weiterhin bestehen und die Firmen vor Ort sind nach wie vor da.

- Torsten Gruber erklärt, dass es keine Detailauswertung nach Gemeinden gibt, da die Ergebnisse dann nicht mehr repräsentativ wären.
- Er gibt Gabriele Bauer Recht, dass es wichtig ist, zu kommunizieren, dass durch die NBS nicht alle LKWs von der Straße (Autobahn) verschwinden werden.

Zum Thema Bedarf, Nutzen und Verladestellen

Thomas Huber betont, dass der Bedarf immer noch im Raum steht. Er fragt nach der Möglichkeit, die Bestandsstrecke so zu ertüchtigen, dass ein Neubau nicht mehr notwendig wäre und ob es Untersuchungen gibt, inwieweit der Bedarf auf der Bestandsstrecke abgedeckt werden kann. Die Gemeinde Stephanskirchen beispielsweise wird so lange gegen das Projekt sein, bis es konkrete Aussagen zum Bedarf gibt. Für die Autobahn A 94 hat man sehr lange nach einer neuen Trasse gesucht. Hätte man gleich versucht, diese neben der B12 zu führen, wäre das einfacher gewesen.

- Torsten Gruber erklärt, dass es dazu eine Untersuchung im Rahmen des BVWP gibt. Dabei werden aus Verkehrsströmen und Wachstumsannahmen Zugzahlen und sich daraus ergebende Engpässe errechnet. Daraus werden die Projekte abgeleitet. Für den Brenner-Nordzulauf wurde abgeleitet, dass es eine Neubaustrecke braucht. Eine Trassenführung neben der Bestandsstrecke wurde geprüft. Da diese entlang der Gemeinden führt und sehr kurvig ist, ist das nicht durchgehend möglich.

Daniela Ludwig berichtet, dass es einige Fragen gibt, die immer wieder seitens der BI gestellt werden (Kein Güterverkehr auf der NBS/Vergleich Gotthardtunnel; Heimische Wirtschaft profitiert nicht von der NBS mangels Verladeterminals) und sie dazu gerne Aussagen und Argumente der Bahn hätte. So kann auf falsche Behauptungen auch eingegangen werden.

- Torsten Gruber erklärt, dass es ein detailliertes Betriebsprogramm gibt, welches auch hinterlegt wurde. Darin sieht man, dass die Strecke sowohl für Güterverkehr (ca 80 %) als auch für Personenverkehr ausgelegt wird. Es zeigt außerdem detaillierte Beziehungen auf, wohin der Verkehr fließt.
- Die Präsentation zu Projekthintergründen ist hier abrufbar (unter „Vorträge“):
<https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html>

Gabriele Bauer betont, dass die Kosten-Nutzen-Analyse für die Neubaustrecke durch Güterverkehr allein nicht positiv sein wird. Sie fragt, ob deshalb der Personenverkehr dazu genommen wird.

- Klaus-Dieter Josel bestätigt, dass die Neubaustrecke auch schnellen Personenverkehr aufnehmen soll.
- Peter Hofer erklärt, dass der Begriff Hochleistungsstrecke für die NBS korrekt ist (nicht Hochgeschwindigkeitsstrecke). Auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke wäre grundsätzlich kein Güterverkehr vorgesehen. Daher ist es wichtig festzuhalten, dass es sich hier um eine Mischverkehrsstrecke handelt.
- Torsten Gruber ergänzt, dass die Mischverkehrsstrecke das Standardsystem in Deutschland ist. Die Trassierungsvorgabe von max. 12,5 Promille kommt auch durch die Güterzüge.
- Reinhold Hödl erklärt, dass es eine gemeinsame Studie (Observation) der EU-Kommission und der Schweiz betreffend den Alpenquerenden Güterverkehr gibt. Darin wurden 200 Mio. Tonnen bereits für 2015 ausgewiesen. Die Beobachtungen zeigen für 2016 und 2017 weitere Steigerungen des Alpenquerenden Güterverkehrs. Aus dieser Argumentation wird deutlich, dass der Güterverkehr das Hauptthema am Brenner ist. Durch die Wirtschaftskrise 2008/9 wurde der Verkehr ein wenig gebremst, ansonsten hätte man heute ein noch größeres Problem.

Daniela Ludwig fragt, ob sie die Ergebnisse der Studie bekommen kann. Sie betont, dass die Leute verstehen, dass der Güterverkehr das Hauptproblem am Brenner ist. Der Gotthardtunnel ist bereits jetzt gut ausgelastet.

- Reinhold Hödl erläutert, dass der Bericht für 2017 noch nicht abgeschlossen ist, er aber die Ergebnisse sobald sie endgültig vorliegen übermitteln wird.
Anmerkung: Der Bericht ist inzwischen unter https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/verlagerung/alpenobservatorium-2016.pdf.download.pdf/RA_2016_Observatoire_alpin_ch_ue.pdf verfügbar.
- Torsten Gruber ergänzt, dass der Gotthardtunnel seit seiner Eröffnung gut ausgelastet ist. Der Brenner wird ertüchtigt, weil es einen Bedarf gibt. Eine Verlagerung vom Brenner zum Gotthardtunnel ist schwierig, wenn dieser bereits ausgelastet ist.

Torsten Gruber berichtet, dass in der Region oft die Frage nach Verladeterminals gestellt wird. Er erklärt, dass die regionale Verladung nicht das Ziel der NBS ist, sondern der langlaufende Güterverkehr. Dazu braucht es eine gute Terminalstruktur, welche bereits vorhanden ist (zB München, Köln, Verona – wird derzeit ausgebaut). Für diese langen Strecken ist die Verlagerung wirtschaftlicher als für den regionalen Güterverkehr. Die Moderation ergänzt, dass es zu diesem Thema auch eine Infoveranstaltung gab, welche leider nicht sehr gut besucht war.

Gabriele Bauer ergänzt, dass viele Firmen in der Region ihren Sitz in Rohrdorf haben. Darauf muss aufmerksam gemacht werden.

Daniela Ludwig berichtet, dass sie gerne einen Faktencheck zu den wichtigsten Argumenten aufbereiten möchte.

- Torsten Gruber antwortet, dass der Faktencheck ein wichtiges Thema ist, welches gestern auch in den Forenrunden besprochen wurde.

Zum Lärmschutz und Abschnitt Verknüpfung Rosenheim Nord-Grafiing

Josef Huber sagt, dass seine Fragen zur Gründung eines Planungsdialoges für den Abschnitt nördlich von Rosenheim bereits zu seiner Zufriedenheit beantwortet wurden. Er fragt, ob die Strecke Grafiing-Trudering auch mit der Bestandsstrecke verknüpft oder angebunden werden muss und ob diese ausgebaut werden muss.

- Torsten Gruber erklärt, dass es im Abschnitt Grafiing-Trudering bereits eine viergleisige Strecke gibt und diese ertüchtigt wird.

Josef Huber fragt, was genau mit Ertüchtigung gemeint ist (Erhöhung Taktung, neues Lärmschutzprogramm etc). Er möchte außerdem wissen, was mit dem Bahnhof Assling passiert und was genau der Planungsdialog umfasst.

- Torsten Gruber erklärt, dass Struktur und Inhalt des Planungsdialoges gemeinsam mit den Gemeinden diskutiert und aufgesetzt werden. Dies wurde auch im GPR und EPR so gehandhabt.
- Der Bahnhof Assling befindet sich zwischen der Verknüpfungsstelle Rosenheim Nord und Grafiing. Die Planungen für diesen Abschnitt sind noch nicht gestartet.
- Beim Schallschutz muss zwischen NBS und Bestandsstrecke (BS) unterschieden werden. Für die BS gab es eine Machbarkeitsstudie und der Schallschutz ist in Planung. Das betrifft auch den Abschnitt bis Grafiing. Ab dort ist die Situation anders, weil es bereits eine viergleisige Strecke gibt, welche ertüchtigt wird. Im Zuge dessen muss man sich auch das Thema Schallschutz ansehen. Wie sich dieser genau ausgestaltet steht noch nicht fest, dies wird aber untersucht.

Josef Huber betont, dass der Schallschutz wichtig ist, wenn sich die Züge auf der Bestandsstrecke verdoppeln. Er fragt, ob es unterschiedliche Kriterien für Schallschutz an NBS und BS gibt.

- Torsten Gruber betont, dass die Aussage, dass sich die Züge auf der BS verdoppeln so nicht stimmt.
- Er erklärt, dass beim Abschnitt Grafiing -Trudering zusätzliche Züge auf der bestehenden viergleisigen Strecke aufgenommen werden. Dazu wird es eine eigene Untersuchung zum Schallschutz geben.

Andreas Lenz erklärt, er sei ebenfalls der Meinung, dass der Schallschutz im Abschnitt Grafiing-Trudering ein wichtiges Thema ist. Er hatte dazu ein Gespräch mit dem Bundesminister. Er fordert, dass man dort jetzt schon mit den Planungen und vor allem dem Lärmschutz beginnt, wenn es keine NBS und somit keinen Trassenfindungsprozess braucht. Beim Abschnitt Mühldorf-Freilassung wurde das beispielsweise auch so gemacht. Das würde die Akzeptanz steigern.

- Klaus-Dieter Josel berichtet, dass der Lärm primär von Güterzügen emittiert wird. Der Bund hat festgelegt, dass ab Anfang 2021 nur mehr Güterzüge mit leisem Kunststoffverbundbremsen fahren dürfen. Die Lärmemission wird sich dadurch um 10 db reduzieren. In der subjektiven Wahrnehmung ist das eine Halbierung des Lärms.

- Er erklärt, dass es schwierig ist, den Lärmschutz für einen bestimmten Abschnitt (Trudering-Grafiing) vorzuziehen, weil es dazu noch keine Untersuchung gibt. Den südlichen Abschnitt braucht man als Grundlage für die Kosten-Nutzen-Bewertung.
- Torsten Gruber ergänzt, es sei verständlich, dass die Forderung nach Lärmschutz kommt. Das Projekt wird von Österreich ausgehend bis Grafiing entwickelt und muss eine durchgehende sinnvolle Strecke sein. Derzeit gibt es den Auftrag, die Grundlage für eine Voruntersuchung zu schaffen. Der Abschnitt Grafiing-Trudering ist da natürlich dabei.

Volker Leib betont, dass der Lärmschutz wichtig ist, um die Akzeptanz für das System Schiene zu erhöhen. Der Abschnitt Trudering-Grafiing würde sich dazu gut eignen. Das kann durch den Bundesverkehrsminister veranlasst werden (zB wie im Falle der Elektrifizierung des Ostkorridors).

Andreas Lenz ergänzt, dass 2009 in den Raum gestellt wurde, diesen Abschnitt zu untertunneln. Ein Lärmschutz wäre im Vergleich billiger. Er fragt nach dem aktuellen Stand der Untersuchungen zum Ausbauprojekt Regensburg – Landshut – Mühldorf-Wasserburg - Rosenheim.

- Torsten Gruber erklärt, dass dieses Projekt derzeit im potentiellen Bedarf im BVWP steht und vom Verkehrsministerium geprüft wird. Sobald es Ergebnisse dazu gibt, werden diese kommuniziert. Potentieller Bedarf heißt, dass die Bewertung der Wirtschaftlichkeit noch nicht erfolgt ist.

Daniela Ludwig ergänzt, dass die Ergebnisse voraussichtlich im 3. Quartal da sein werden.

Sie berichtet, dass die Finanzierungsvereinbarung für die Schienenstegdämpfer auf der Strecke Kiefersfelden bis München steht. Der Einbau wird mit anderen Baumaßnahmen koordiniert. Die Bürgermeister haben erzählt, dass es bereits einen Briefkontakt gab, aber ansonsten noch nicht viel passiert ist. Sie fragt nach dem aktuellen Stand dazu und bittet um zügigeres Vorgehen.

- Klaus-Dieter Josel erklärt, dass die Briefe an die Gemeinden im April verschickt wurden. Er wird das weitere Vorgehen erfragen.
- Die Finanzierungsvereinbarung war bis vor kurzem noch in der Abstimmungsschleife und ist jetzt finalisiert. Die Zeichnung wird im September erfolgen, da die Gutachter die jeweiligen Einbaustandorte noch festlegen müssen.
- Die Information über das weitere Vorgehen wird an alle betreffenden Gemeinden weitergegeben.

Josef Huber fragt, was genau mit 2 x 500 Meter Einbau im ersten Schritt gemeint ist.

- Klaus-Dieter Josel nimmt das mit.

6. Abschluss

Die Moderation übergibt das Wort zum Abschluss Reinhold Hödl. Er bedankt sich bei allen TeilnehmerInnen für die umfassende, sachliche Diskussion. Er betont, die positiven Ergebnisse aus der Umfrage, welche zeigen, dass man auf dem richtigen Weg ist, auch wenn Nachschärfungen notwendig sind. Er bedankt sich außerdem bei der Moderation und dem Projektteam für den Einsatz in dieser intensiven Phase mit hoher Taktung. Diese ist wichtig, damit alle die richtigen und gleichen Informationen bekommen. Auch bei all jenen, die sich in

der Region engagieren, muss man sich bedanken. Er wünscht sich, dass das Projekt zu einem positiven Ende geführt wird.

Der nächste Termin ist für Ende September/Anfang Oktober geplant. Die TeilnehmerInnen werden zeitgerecht eine Einladung der Moderation dazu erhalten. Bei persönlicher Verhinderung ist eine Vertretung zugelassen.

Zusammengestellt am 24.07.2018

Mariella Schimatzek

Anlagen:

- Präsentation Regionaler Projektbeirat vom 17.07.2018
- Anwesenheitsliste

7. REGIONALER PROJEKTBEIRAT

17.07.2018, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 7. Sitzung

❖ Begrüßung

❖ Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf

- Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
- Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
- Schaftebau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung

❖ Ergebnisse Forsa- Umfrage

❖ Diskussion & Fragen

❖ Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 7. Sitzung

❖ Begrüßung

❖ Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf

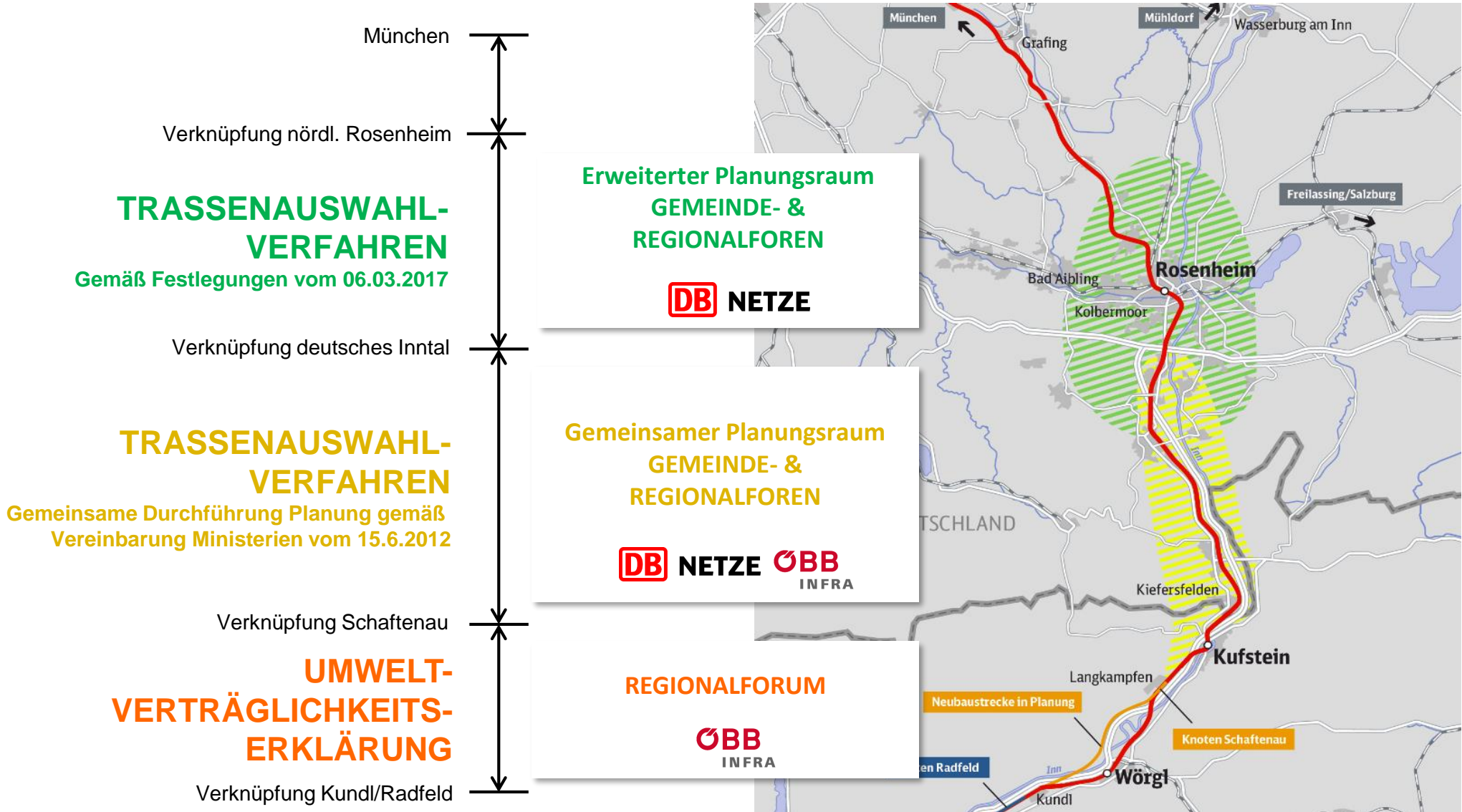
- Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
- Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
- Schaftebau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung

❖ Ergebnisse Forsa- Umfrage

❖ Diskussion & Fragen

❖ Abschluss

Schrittweise Entwicklung des Brenner-Nordzulaufs

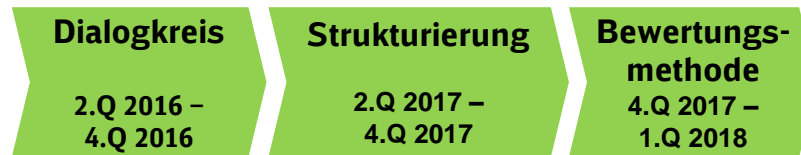


Zeitplan für die Entwicklung des Brenner-Nordzulaufs



Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

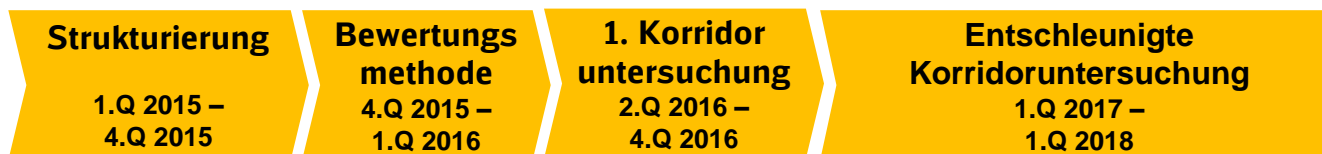
Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Erweiterter Planungsraum



Heute



Gemeinsamer Planungsraum

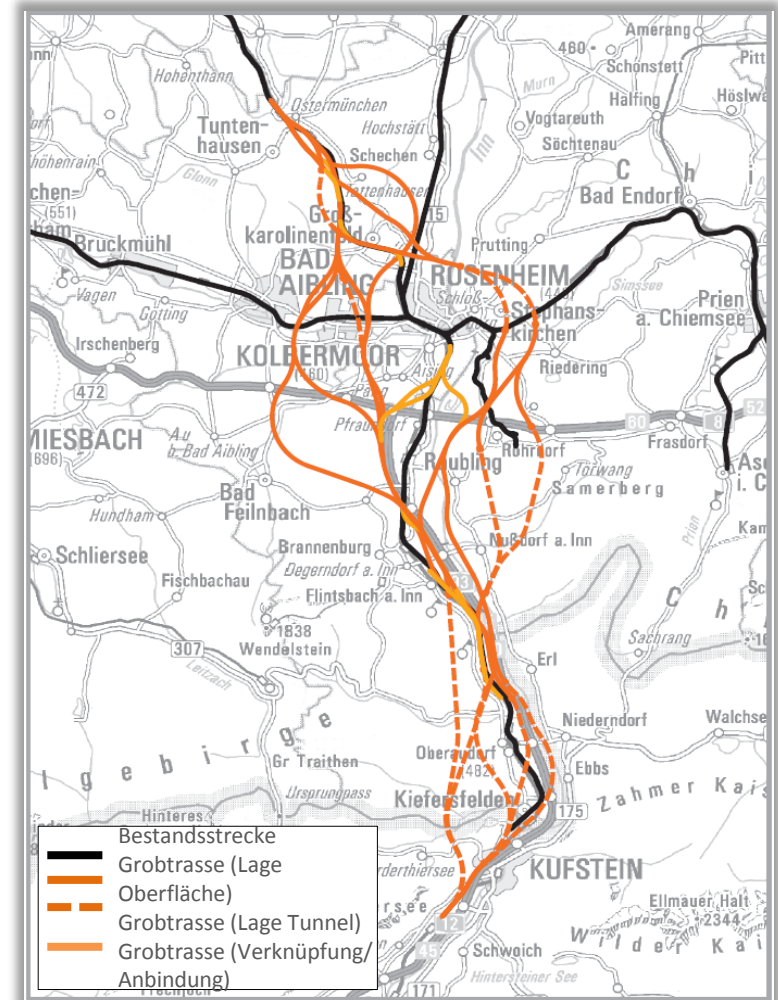
Aktueller Stand: Erste Grobtrassenentwürfe vorgestellt

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

- ❖ Die Grobtrassen liegen sowohl östlich als auch westlich des Inns als auch östlich und westlich von Rosenheim.
- ❖ Bedingt durch Topographie und hohe oberirdische Raumwiderstände ergeben sich Bereiche mit unterirdischer Trassenführung.
- ❖ Sowohl in oberirdischen als auch unterirdischen Bereichen enthalten die Grobtrassen noch kritische Punkte, die es in den weiteren Diskussionen und Optimierungen gemeinsam zu verbessern gilt.



Schematische Grobtrassenkarte

Wie geht es jetzt weiter mit den Grobtrassenentwürfen ?

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

Die ersten Entwürfe von Grobtrassen spiegeln die derzeitige Planungstiefe wieder -> Neue Erkenntnisse z.B. aus der Geologie können sich auf die Grobtrassen auswirken. Eine fachliche Bewertung der Grobtrassen liegt noch nicht vor.

Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

Diese ersten Grobtrassenentwürfe des Planungsteam werden ggf. durch weitere Vorschläge für Grobtrassen aus den Foren und der Region ergänzt und diskutiert.

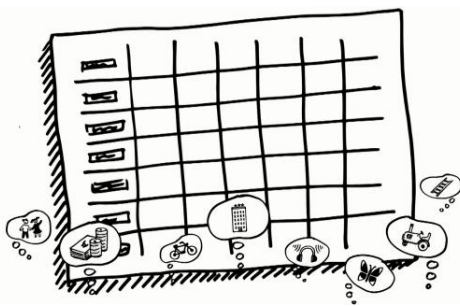
Grobtrassen diskutieren und reduzieren

Alle vorliegenden Grobtrassen werden in den Foren diskutiert um daraus die geeignetsten Varianten für die vertiefte Planung zu ermitteln. Dabei werden vor allem die kritischen Punkte jeder Grobtrasse betrachtet.

Erweiterter Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

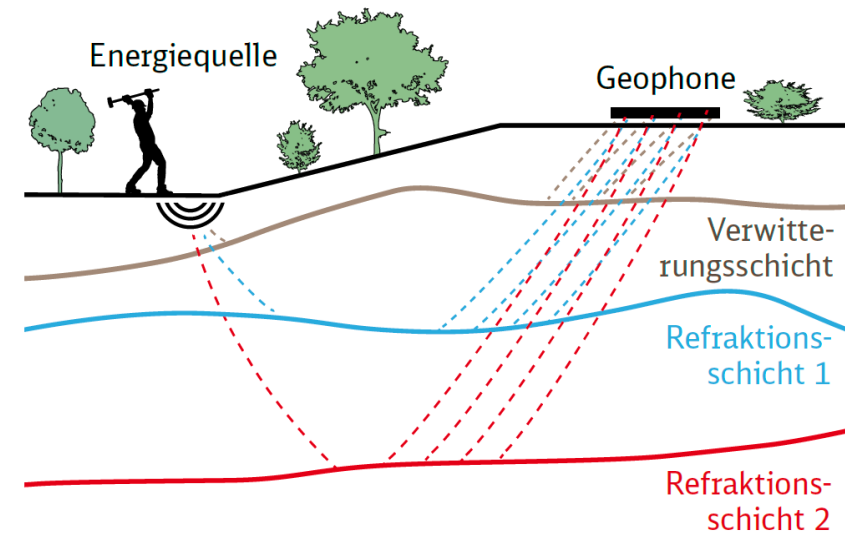
- ✓ ❖ Geschäftsordnung in der 7. Forensitzung im Juni 2018 verabschiedet
- ✓ ❖ Kriterienkatalog EPR in der 7. Forensitzung im Juni 2018 angenommen
- ✓ ❖ 33 Gewichtungen von 46 möglichen fristgerecht erhalten
- ✓ ❖ Grundlagenerhebung abgeschlossen
- ✓ ❖ Trassenauswahl gestartet
- ❖ Weitere Forensitzungen sind jeweils im Abstand von vier bis sechs Wochen geplant



Erweiterter Planungsraum – Ausblick

Erkundungsprogramm

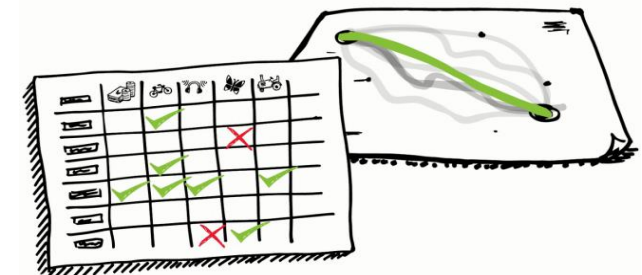
- ❖ Erkundungsprogramm durch Planungsteam erstellt
- ❖ Gemeinden wurden schriftlich bezüglich Erkundungsprogramm informiert
- ❖ Ablehnung jeglicher Erkundungen der Gemeinde Rohrdorf liegt vor



Gemeinsamer Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- ❖ 9. und 10. Forenrunde im Mai bzw. Juni 2018 erfolgt
- ❖ Kriterienkatalog um Hauptkriterium 2.10. „Fläche“ ergänzt
- ❖ 53 Gewichtungen bzgl. „Fläche“ von 60 möglichen abgegeben
- ❖ Grundlagenenerhebung abgeschlossen
- ❖ Trassenauswahl (im engeren Sinn) gestartet
- ❖ Weitere Forensitzungen sind jeweils im Abstand von vier bis sechs Wochen geplant



Gemeinsamer Planungsraum – Ausblick

Trassenauswahlverfahren

- ❖ In Summe werden ca. 30 Bohrungen und ca. 50 km geophysikalische Untersuchungen (Geoseismik und Geoelektrik) ab Anfang 2018 bis Ende 2018 durchgeführt. Beginn der Erkundungen am 15.01.2018.
- ❖ Von den 18 notwendigen Zustimmungen für die Bohrungen liegen 17 vor (11 von 11 Privaten; 6 von 7 Öffentlichen). Durch die Gemeinde Neubeuern wurden die Erkundungen grundsätzlich abgelehnt. Duldungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt im Juni eingeleitet.
- ❖ 25 Bohrungen abgeschlossen, 3 Bohrungen ausständig
>44 km Geophysik von insgesamt 49 km erfolgt



Planungsraum Schafftenau–Knoten Radfeld – Status

Umweltverträglichkeitsprüfung

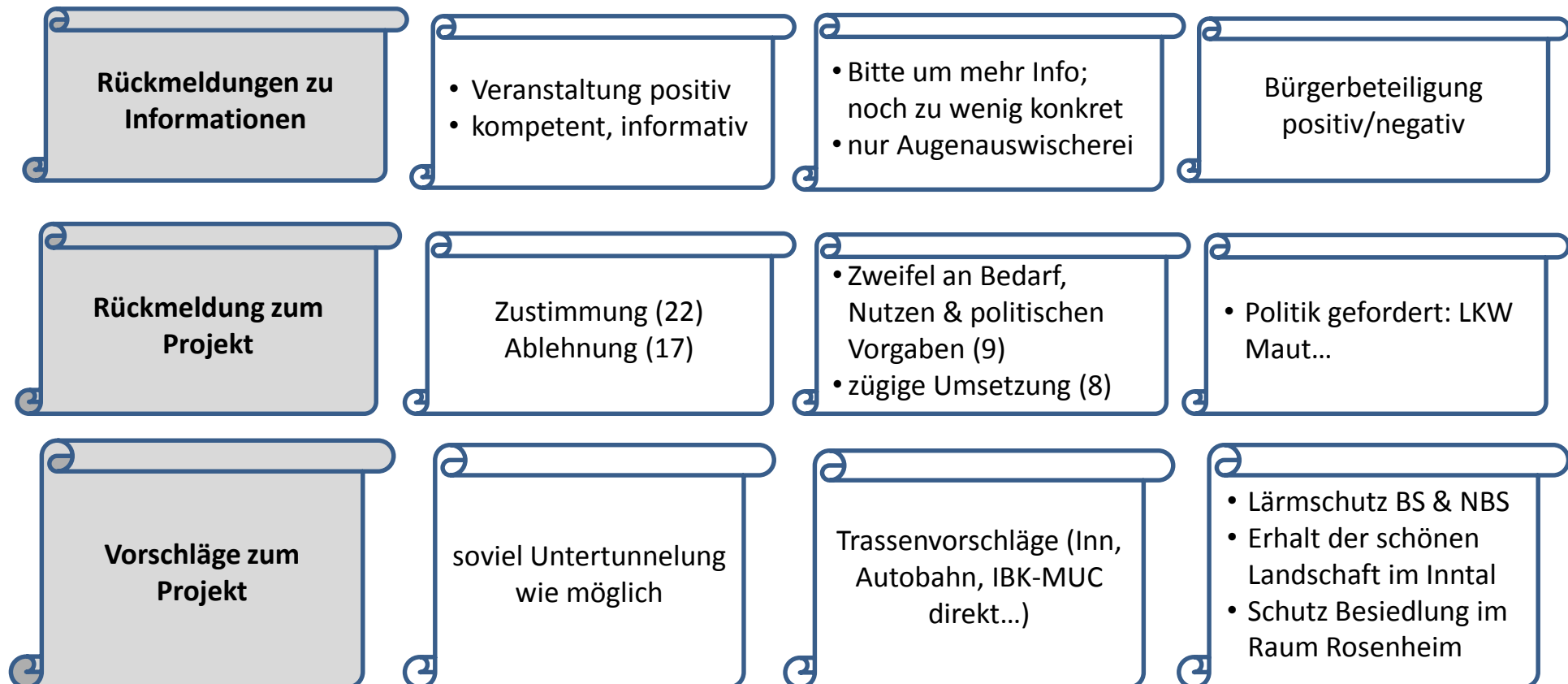
- ❖ Im Juni '18 3 Planausstellungen (Angath, Kundl und Langkampfen) durchgeführt
- ❖ Regionalforum zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde am 05.07.2018 abgehalten.
- ❖ Erkundungsprogramm
 - 50 Bohrungen vorgesehen, davon derzeit ca. 80% abgeschlossen
 - geoseismische Untersuchungen sind abgeschlossen
- ❖ Einreichung Umweltverträglichkeitserklärung 2019



Grobtrassen-Entwicklung

Erkenntnisse aus den Informationsterminen in den Gemeinden EPR & GPR

Grober Überblick zu angesprochenen Themen am Feed-back Stand (6 Termine)



Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

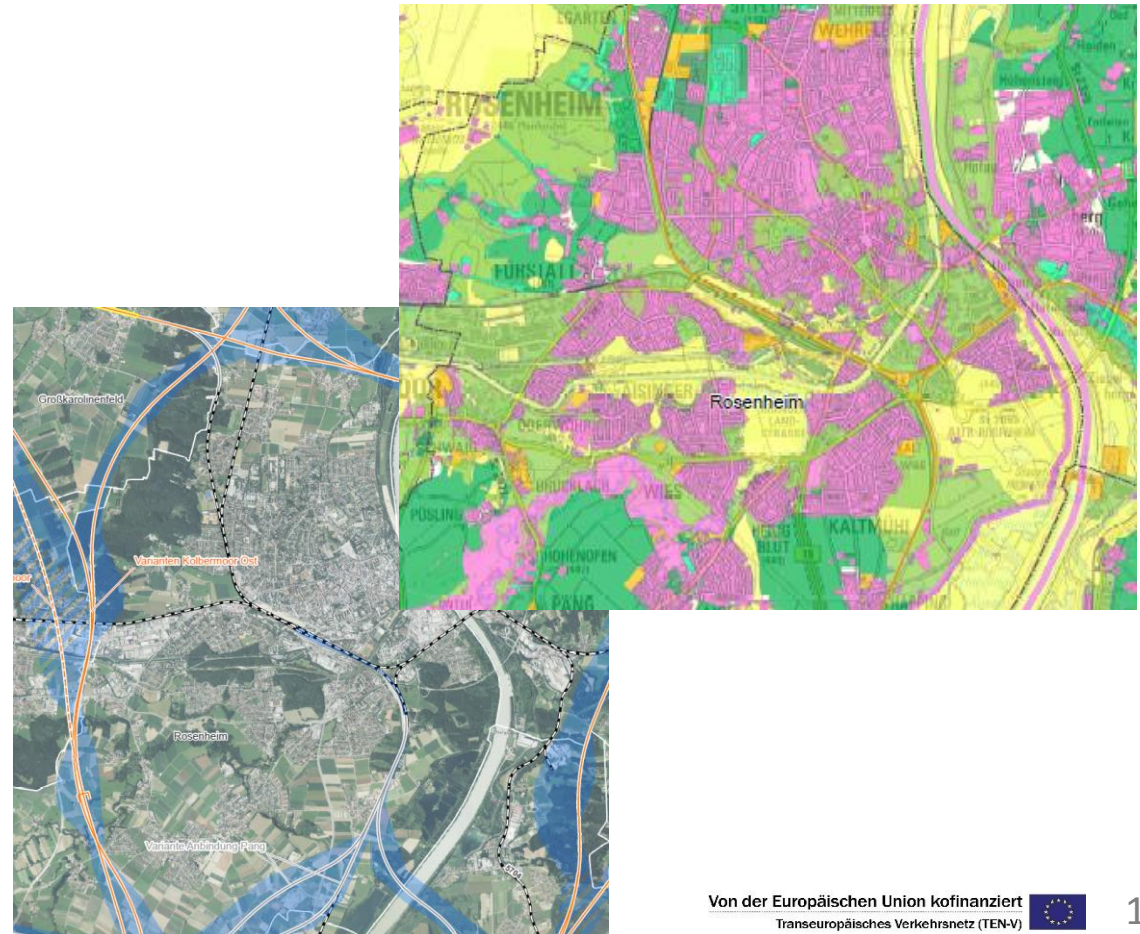
- **Aus Forenrunde GPR Nord 1:** Prüfung ob Verknüpfungsstelle Niederaudorf mit Autobahn gebündelt werden und damit eine vollständige Verknüpfungsstelle ermöglicht wird.
→ Prüfung durch Planungsteam
- **Aus Informationsterminen:**
Tunnelführung der Neubaustrecke unter der Inntalautobahn
→ Prüfung durch Planungsteam
- **Aus Informationsterminen:**
Tunnelführung zwischen den Verknüpfungsstellen soweit wie möglich (möglichst viel Tunnel!)
→ Prüfung durch Planungsteam



Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

- Aus Informationstermin:**
 Prüfung ob eine Durchfahrt Rosenheim ober- oder unterirdisch möglich ist. Raumwiderstände scheinen dafür geeignet.
 → Prüfung durch Planungsteam
- Aus Informationsterminen:**
 Trassenführung aufgeständert über der Inntalautobahn **oder** über Inn
 → Prüfung durch Planungsteam
- Aus Informationsterminen:**
 Trassenführung direkt neben dem Inn
 → Prüfung durch Planungsteam



Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 7. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Schaftebau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
- ❖ Ergebnisse Forsa- Umfrage
- ❖ Diskussion & Fragen
- ❖ Abschluss

Aktuelles zum Projekt

FORSA-Umfrage

Methode

- ❖ Computergestützte Telefoninterviews (CATI) mit strukturiertem Fragebogen

Grundgesamtheit

- ❖ Bevölkerung ab 18 Jahren im Planungsraum

Auswahlverfahren

- ❖ Systematische Zufallsauswahl

Stichprobengröße und Zusammensetzung

- ❖ 1.501 Befragte in Deutschland (1.294) und Österreich (207)

Befragungszeitraum

- ❖ 11. Mai bis 8. Juni 2018

Durchgeführt von

- ❖ forsa. GmbH, Berlin / Frankfurt am Main

FORSA- Umfrage

Summary (1/4)

- ❖ Von den untersuchten Aspekten, die in Zusammenhang mit dem LKW-Verkehr im Inntal stehen, empfinden
84 Prozent der Befragten Staus und Verkehrsbehinderungen als sehr / eher störend, 68 Prozent die Abgase und 56 Prozent den Lärm. Bürger in Österreich empfinden alle Aspekte als noch störender als Bürger in Deutschland.
- ❖ 84 Prozent der Befragten geben an, die Auswirkungen des LKW-Verkehrs seien sehr / eher belastend. Lediglich 15 Prozent meinen, dass die Auswirkungen eher nicht oder überhaupt nicht belastend seien.
- ❖ Die deutliche Mehrheit (87 %) ist der Auffassung, dass sich an der Gestaltung des Güterverkehrs im Inntal etwas ändern solle. In österreichischen Teil des Planungsraumes sprechen sich sogar 96 Prozent für eine Änderung aus.
- ❖ **Über das Vorhaben, die Eisenbahnstrecke in Richtung Brenner auszubauen, haben acht von zehn Befragten (83 %) bereits gehört.**

FORSA- Umfrage

Summary (2/4)

- ❖ **Zwei Drittel der Befragten (64 %) interessieren sich sehr / eher stark dafür, welchen Verlauf die Eisenbahnstrecke in Richtung Brenner nehmen soll. 36 Prozent sind an der Diskussion darüber eher wenig (30 %) oder überhaupt nicht (6 %) interessiert.**
- ❖ Knapp sechs von zehn Bürgern (57 %) haben sich zum Ausbau bereits eine Meinung gebildet. 43 Prozent noch nicht. Diejenigen, die sich eine Meinung gebildet haben, sind sich dieser Meinung mehrheitlich sehr / eher sicher.
- ❖ **Das Meinungsbild zum Ausbau der Eisenbahnstrecke ist unter den befragten Bürgern eindeutig: 78 Prozent sind für den Ausbau (in Österreich sogar 94 %), 13 Prozent sind dagegen (2 % in Österreich). Der Rest (9 %) gibt an, dies derzeit nicht beurteilen zu können.**
- ❖ **Hinsichtlich der Informationen zum Ausbau besteht aus Sicht der Bürger ein Defizit. Lediglich jeder Vierte meint dass es genug Informationen gibt. Die Mehrheit (69 %) ist der Meinung, es sollte mehr informiert werden. Besonders interessiert sind die Bürger am konkreten Verlauf der Strecke, Terminen wie Baubeginn und Fertigstellung, den Kosten bzw. der Finanzierung und dem aktuellen Stand der Planungen.**

FORSA- Umfrage

Summary (3/4)

- ❖ **Sehr / eher wichtige Informationsmöglichkeiten sind aus Sicht der Bürger Informationen der Stadt oder Gemeinde, Pressartikel in der Zeitung, das Radio, aber auch Informationen von Bürgerinitiativen und persönliche Gespräche.**

- ❖ Zustimmungswerte von 90 Prozent und mehr entfallen auf die folgenden Aussagen:
 - Es ist mir wichtig, dass die Bahn den Ausbau der Eisenbahnstrecke im Dialog mit den Menschen in der Region plant (95 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
 - Gütertransport auf der Schien ist wesentlich umweltfreundlicher als Gütertransport auf der Straße (91 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
 - Die Verlagerung von mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene ist längst überfällig (90 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).

- ❖ Der Aussage „Die Belastungen durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke wären mir zu groß. Es soll besser alles so bleiben, wie es ist“ stimmen hingegen nur 21 Prozent der Befragten insgesamt und sogar nur acht Prozent der Befragten österreichischen Teil des Planungsraumes zu.

FORSA- Umfrage

Summary (4/4)

- ❖ In der Frage der Streckenführung ist es den Bürgern sehr / eher wichtig, dass die Lärmbelästigung durch die Züge für die Anwohner möglichst gering ausfällt (96 %), dass der Arten- und Naturschutz gewährleistet wird (92 %) und dass Erholungsgebiete möglichst wenig beeinträchtigt werden (90 %).

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 7. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Schafteuau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
- ❖ Ergebnisse Forsa- Umfrage
- ❖ **Diskussion & Fragen**
- ❖ Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 7. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Schafteuau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
- ❖ Ergebnisse Forsa- Umfrage
- ❖ Diskussion & Fragen
- ❖ **Abschluss**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF