

Projekt Brenner-Nordzulauf

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

	Thema: 11. Sitzung regionaler Projektbeirat
Datum und Uhrzeit:	28.10.2019, 11.00-12:030 Uhr
Ort:	Parkhotel Crombach Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	Christofer Ranzmaier (Tiroler Landtag) Ingrid Felipe (Amt der Tiroler Landesregierung) Magdalena Vorauer (Amt der Tiroler Landesregierung) Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmannschaft Kufstein) Karoline Graswander-Hainz (Europäisches Parlament) Otto Lederer (Bayerischer Landtag) Klaus Stöttner ((Bayerischer Landtag) Markus Büchler (Bayerischer Landtag) Claudia Köhler (Bayerischer Landtag) Nikolaus Kraus (Bayerischer Landtag) Annette Weifenbach (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) Andreas Lenz (Deutscher Bundestag) Daniela Ludwig (Deutscher Bundestag) Bärbel Kofler (Deutscher Bundestag) Anton Hofreiter (Deutscher Bundestag) Volker Leib (Vertretung Anton Hofreiter, Deutscher Bundestag) Josef Huber (Landratsamt Rosenheim) Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim) Hans Zagler (Landratsamt Rosenheim) Gabriele Bauer (Stadt Rosenheim) Stephan Wolf (Stadt München) Reinhold Hödl (ÖBB Infrastruktur AG) Arnold Fink (ÖBB Infrastruktur AG) Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG) Martin Gradnitzer (BBT SE) Klaus-Dieter Josel (DB AG) Torsten Gruber (DB Netz AG) Matthias Neumaier (DB Netz AG) Alexander Pawlik (DB Netz AG) Christian Tradler (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Sven Madlung (DB Netz AG) Sabine Volgger (clavis) Carina Röder (clavis)

Agenda:

1. **Begrüßung und Einführung**
2. **Rückmeldungen und Protokoll der 10. Sitzung**
3. **Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
4. **Weitere Informationen**
5. **Fragen und Diskussion**
6. **Abschluss**



1. Begrüßung und Einführung

Klaus-Dieter Josel und Reinhold Hödl begrüßen die TeilnehmerInnen zur 11. Sitzung des regionalen Projektbeirates. Beide freuen sich über den Projektfortschritt und die konstruktive Zusammenarbeit. Die Reduzierung auf die fünf Grobtrassen mit 1.7.19 wird als Meilenstein hervorgehoben. Die neuen Projektleiter werden begrüßt und vorgestellt. Matthias Neumaier wird seitens der DB Netz AG mit 01.11.19 die Nachfolge von Torsten Gruber übernehmen. Die Nachfolge von Martin Gradnitzer, welcher am 18.09.19 gemeinsam mit Gilberto Cardola zum Vorstand der BBT SE gewählt wurde, hat Arnold Fink bereits angetreten.

Die Moderatorin Sabine Volgger begrüßt ebenfalls und übergibt das Wort an die ausscheidenden Projektleiter Torsten Gruber und Martin Gradnitzer, welche sich ebenfalls für die gute Zusammenarbeit bedanken und ihren Nachfolgern und dem Projekt an sich alles Gute für den weiteren Verlauf wünschen.

Die Moderatorin Sabine Volgger entschuldigt Ralf Eggert von der IFOK und präsentiert die Agenda für die heutige Sitzung.

2. Protokoll der 10. Sitzung

Zum Protokoll der 10. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Das finale Protokoll wird auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf

Bericht aus den Foren

Die letzte Forenrunde hat im September stattgefunden. Sabine Volgger fasst die aktuelle Stimmungslage in den Foren zusammen: Die Reduzierung auf fünf Grobtrassen wird von den Forenteilnehmern positiv bewertet. Je nach lokaler Betroffenheit ergeben sich unterschiedliche Fragen. Im Gemeinsamen Planungsraum (GPR) ist der Wunsch nach detaillierteren Planungsergebnissen groß, insofern wird der Blick in die Planungswerkstatt freudig erwartet. Ebenso sind die Mitglieder auf die kommenden Diskussionen im neuen Jahr gespannt. Die Verknüpfungsstelle beschäftigt die ForenteilnehmerInnen weiterhin, ebenso das Thema Untertunnelung sowie der Bedarf der Neubaustrecke. Alles in allem sind die Foren nach wie vor im GPR gut besucht und die TeilnehmerInnen bringen sich aktiv ein.

In den Gemeindeforen des Erweiterten Planungsraumes (EPR) wurde vor allem in Bad Aibling, Großkarolinenfeld und Tuntenhausen die nördliche Verknüpfungsstelle breit diskutiert. Die Fragen nach dem nachfolgenden Planungsraum und den Planungsarbeiten dazu wurden vielfach gestellt. Aktuell sind die Ausschreibung für den Dialog in Vorbereitung und dieser soll im Frühjahr starten. Die Untersuchungen der Bestandsstrecke, auch im Zusammenhang mit der Studie der Vieregg-Rössler GmbH, beschäftigt auch diese Foren.

Statusbericht zum Knoten Radfeld – Baumkirchen (Anschluss BBT)

Siehe Folie 5 der beiliegenden Präsentation

Arnold Fink begrüßt und erläutert den Mitgliedern den aktuellen Stand zu den Planungsräumen im Projekt anhand der Übersichtskarte. Er geht dabei auf den schon in Betrieb stehenden Abschnitt bei Kundl/Radfeld – Baumkirchen ein. Bei der Verknüpfungsstelle Radfeld-Baumkirchen beginnt derzeit der 4-gleisige Brenner-Nordzulauf. Diese Strecke ist seit 2012 in Betrieb und wird der Anschlusspunkt zum BBT sein. Es wird in diesem Abschnitt noch ein Überholbahnhof errichtet werden, der gemeinsam mit dem BBT in Betrieb gehen wird. Außerdem wird noch eine energietechnische Verstärkung in Form eines Unterwerkes notwendig sein. Ansonsten ist dieser Abschnitt jedoch fertig und somit abgeschlossen.

Überblick Planungsräume Schaftenau – Knoten Radfeld

Siehe Folie 5-6 der beiliegenden Präsentation

Für den Abschnitt Kundl/Radfeld - Schaftenau wurde am 14.08.19 die Umweltverträglichkeitserklärung zum Umweltverträglichkeitsverfahren eingereicht.

Sowohl am Anfang als auch am Ende dieses Streckenabschnittes gibt es eine Verknüpfungsstelle. Die Grafik auf Folie 6 zeigt unter anderem die Tunnelanteile, die Wannens, sowie die Knoten der Bestandsstrecke (BS) und NBS. Vor allem in der Topografie liegt die Begründung für die aufgezeigte Art der Umsetzung. Das Umweltverträglichkeitsverfahren bedinge aktuell bereits Abstimmungstermine, eine Vollständigkeitsprüfung stehe noch aus. Ziel wäre es, bis Ende 2020 den finalen Bescheid zu erhalten.

Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

Siehe Folie 7 der beiliegenden Präsentation

Im Juli wurden die 5 reduzierten Grobtrassen vorgestellt. Diese können auf der Homepage unter www.brenner-nordzulauf.eu jederzeit eingesehen werden. Im Sommer fanden in Summe 16 Infoveranstaltungen und im September eine Forenrunde im GPR und EPR statt. Der nächste Schritt sei nun die Überführung der Grobtrassen ins Raumordnungsverfahren auf deutscher Seite bzw. die vertiefte Planung der einzelnen Grobtrassen.

Erweiterter Planungsraum

Siehe Folie 8-11 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier bedankt sich bei Torsten Gruber für die gute Projektübergabe und erläutert, dass zwei Duldungsbescheide für die Duldung von Bohrarbeiten vorliegen. Ein weiterer sei aktuell noch in Bearbeitung beim Eisenbahnbundesamt. Derzeit laufe noch die Frist für die Stellungnahmen der Grundstückseigentümer. Er informiert darüber, dass drei von den vier Klagen zurückgezogen wurden. Aktuell halte nur mehr die Marktgemeinde Neubeuern ihre Klage aufrecht.

Im Hinblick auf den weiteren Planungsprozess (Folie 9-10) merkt der Projektleiter an, dass es in der vertieften Planung vor allem auch darum gehe, Kreuzungsbauwerke zu betrachten bzw. vor allem auch um eine iterative Abstimmung der Trassierungsüberlegungen mit Fachplanern, Technik, Umwelt und Geologie. Im kommenden Jahr wird es somit primär um

vertiefte lokale Betrachtungen gehen und gegen Jahresende um die Bewertung der Trassen. Im November gibt es einen Informationstermin zum Raumordnungsverfahren (ROV) für alle Forenmitglieder, um einen guten Überblick zu dieser Thematik zu bekommen. In den Gemeindeforen im Jänner werden sowohl die Ergebnisse der Bestandsstrecke vorgestellt, als auch ein „Blick in die Planungswerkstatt“ gewährt. Ziel ist es, die Unterlagen für das ROV zu erarbeiten und bis Ende dieses Jahres an die zuständige Raumordnungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern zu übergeben. Das Ergebnis zum ROV werde dann bis ca. September 2020 erwartet. Unter Berücksichtigung des Kriterienkatalogs soll eine Vorschlagstrasse herausgearbeitet werden.

Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing und Grafing – München/Trudering

Siehe Folie 12-14 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier berichtet über die Vorbereitungen für die weiteren Planungsräume. Im September 2019 erfolgte die Vergabe der Leistungen zur Strukturierung der Planungsbegleitung an die Leopold-Franzens-Universität Innsbruck. Die Moderation für den Planungsbegleitende Dialog, sowie die Ingenieursleistungen im Trassenauswahlverfahren werden gerade ausgeschrieben. Nachdem am 14.05.19 das erste Strukturierungsgespräch mit den Vertretern der Gemeinden stattgefunden hat, wird nun das zweite am 04.12.19 folgen.

4. Weitere Informationen

Rückblick Info-Märkte

Siehe Folie 16-19 der beiliegenden Präsentation

Sabine Volgger berichtet, dass in 16 Gemeinden Infomärkte stattgefunden haben, um über den aktuellen Projektverlauf und Planungsstand zu informieren. Die fünf Grobtrassen wurden vorgestellt und ein persönlicher Austausch mit den jeweiligen Planern und Projektbeteiligten vor Ort möglich gemacht. Auch das WebGIS wurde vorgestellt und ist vor allem im Hinblick auf die Nachvollziehbarkeit der Trassenreduzierungen hilfreich. Bei jeder Veranstaltung konnte Feedback gegeben werden. Die Auswertung ergab, dass die violette Trasse am häufigsten bei den Feedbacks angesprochen wurde. Zur Veranstaltung selber gab es überwiegend positive Rückmeldungen. Ca. 4000 Besucher haben die Infomärkte besucht. Die Bürgerinitiativen waren bei allen Veranstaltungen vor Ort.

Bestandsstreckenuntersuchung

Siehe Folie 20 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier berichtet, dass die Erkenntnisse zur Bestandsstreckenuntersuchung in zwei Pakete gegliedert wurden und die ersten Ergebnisse bereits seit 01.07.19 auf der Homepage unter <https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html> zu finden sind. Ziel ist es, diese Untersuchungen bis Jahresende abzuschließen und das vollständige Planungsheft auf der Homepage zu veröffentlichen. Die Inhalte können dann in der Forenrunde im Januar diskutiert werden. Somit könne dann auch das Thema Bestandsstrecke abgeschlossen werden.

Stufenkonzept

Siehe Folie 21 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier berichtet, dass man sich bei der Inbetriebnahme des BBT vssl. in den Jahren 2027/2028 an den jeweiligen Bedarfen orientieren muss. Die erste Stufe ist dabei die Ausrüstung der Bestandsstrecken auf deutscher Seite mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS bis 2027/2028. Diese finde unabhängig von der Realisierung der Neubaustrecke unter dem Titel „Digitale Schiene Deutschland“ statt. In einem zweiten Schritt folgt die Realisierung des Planungsraumes Schaftenau – Knoten Radfeld und in einem dritten Schritt dann die Inbetriebnahme der Neubaustrecke vssl. in den Jahren 2038/2040.

5. Fragen und Diskussion

Sabine Volgger leitet die allgemeine Diskussion ein.

Markus Büchler fragt, ob mit dem Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ auch eine neuerliche Überprüfung des Themas Lärmschutz einhergeht? Bedeutet das, dass an der Bestandsstrecke neue Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden?

- Matthias Neumaier bestätigt, dass geprüft werden muss, ob das Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ eine neue Lärmschutzbetrachtung erfordert oder nicht.

Daniela Ludwig fragt, ob diese neue Lärmschutzbetrachtung wegen der Aufrüstung auf ETCS notwendig sei?

- Das ist richtig. Im Zuge dieses Projektes wird untersucht, ob eine neue Lärmschutzbetrachtung notwendig ist.

Markus Büchler verweist auf die Präsentation und möchte gerne wissen, was absehbare Zeit in diesem Zusammenhang konkret bedeutet?

- Torsten Gruber führt aus, dass im Rahmen des Projektes „Digitale Schiene Deutschland“ drei Startvorhaben geplant sind. Eines dieser Pakete zielt auf den Brennerkorridor ab. Dabei werden auch Fragen bzgl. Finanzierung und Schallschutz behandelt. Im Laufe des nächsten Jahres wird zum Thema Schallschutz deutlich mehr bekannt sein. Einerseits werden die Finanzierungsverhandlungen Ergebnisse bringen, andererseits wird der Schallschutz ohnehin überprüft, wenn die jeweiligen Planungen starten.
- Alexander Pawlik ergänzt, dass der Lärmschutz im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes parallel dazu auch weiterbehandelt wird.
- Torsten Gruber erklärt nochmals den Unterschied zwischen dem gesetzlich vorgegebenen Lärmschutz und den freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes des Bundes, welche sowieso fortgeführt werden.

Andreas Lenz fragt sich, wie die große Lücke zwischen Fertigstellung BBT 2028 und die Fertigstellung der Zulaufstrecken 2038/2040 überbrückt werden kann.; wie können akut Verbesserungen geschaffen werden. Vor allem im Planungsraum Grafing – Trudering ist jetzt schon absehbar, dass keine weiteren

Gleise dazukommen. Dort könnte man eigentlich jetzt schon mit der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beginnen, da die Endsituation klar ist. Danke auch für die Information zu den Vorgesprächen Grafing – München. Solche Informationen könnte man auch schon gerne früher an die Mandatsträger weitergeben. Umso früher solche Infos, umso besser.

Otto Lederer fragt, woran es liegt, dass der Tunnelanteil in Deutschland weitaus geringer ist als in Österreich?

- Arnold Fink antwortet, dass der hohe Tunnelanteil in Österreich topografisch bedingt ist. Der Trassenentwicklung sei in Österreich derselbe Prozess wie hier in Deutschland vorangegangen. Von 2006 bis 2009 wurden viele verschiedene Varianten geprüft und unter Berücksichtigung des entsprechenden Kriterienkatalogs auf eine Trasse reduziert. Die topografischen Bedingungen haben diese Trassenauswahl positiv unterstützt.

Otto Lederer möchte zudem noch gerne wissen, inwieweit der Kriterienkatalog bei den bisherigen fünf Varianten schon dazu geführt hat, dass es höhere Tunnelanteile geben wird? Kreuzungsbauwerke, Seeton - inwieweit haben diese Themen Einfluss auf die fünf Varianten? Der Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing muss erweitert werden. Gibt es die Möglichkeit, die ein oder andere Trasse weiter zu fassen, zum Beispiel wegen Seeton, oder ist es ausgeschlossen, dass bereits ausgeschlossene Trassen wieder aufgegriffen werden?

Daniela Ludwig ergänzt dazu, dass sie vor allem den zweiten Punkt sehr wichtig findet. Durch die Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld und Tuntenhausen gibt es gehörige Unruhen, das ist kein Geheimnis. Sie bekräftigt die Aussagen bzw. Forderung, dass der Planungsraum nördlich von Rosenheim, auch wenn der Dialog noch nicht so weit ist, erweitert werden soll. Nördlich von Rosenheim und Schechen könnte ein größerer Bogen gespannt werden, was weniger lokale Betroffenheit erzeugen würde. Vielleicht können dann noch ganz andere Verknüpfungsstellen gefunden werden, die vielleicht nicht mitten in Großkarolinenfeld liegen. Daher die Bitte, den Blick zu weiten, weil es für die Gesamtfortführung von erheblicher Bedeutung ist, vor allem für die ohnehin schon belasteten Siedlungsräume.

- Torsten Gruber antwortet, dass die Verknüpfungsstellen aus der Machbarkeitsuntersuchung 1993 resultieren. Weitere Untersuchungen haben gezeigt, dass jeweils unmittelbar vor und nach größeren Städten Verknüpfungsstellen notwendig sind, um die Städte gut anzubinden. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr. Im Inntal gibt es beispielsweise auch eine Verknüpfungsstelle vor Kufstein (Schafteuau). Dasselbe gilt für Rosenheim. Momentan gibt es nördlich und südlich von Rosenheim mehrere mögliche Verknüpfungsstellen (siehe Grobtrassen). Eine Verknüpfungsstelle direkt im Bahnhof Rosenheim funktioniert in der Praxis nicht und ist daher als mögliche Variante weggefallen.

Gabriele Bauer fragt, was verknüpft werden soll. Die meisten schnellen Züge fahren ohnehin durch.

- Torsten Gruber erläutert, dass diese Verknüpfungsstellen notwendig sind, um möglichst wenig Zeit zu verlieren, wenn man auf die Bestandsstrecke ausweicht. Der

Inn macht es unmöglich, einen weiteren Bogen um Rosenheim zu spannen. Die geplante Stelle ist die nördlichste, die möglich ist. Nördlich von Rosenheim gibt es vier Varianten für Verknüpfungsstellen: Ostermünchen, Aubenhausen, Riederbach oder Großkarolinenfeld. Verknüpfungsstellen weiter im Norden sind auch aufgrund eines FFH-Gebietes nicht möglich. Daher sind die Abschnitte im Bundesverkehrswegeplan so vorgesehen.

Nikolaus Kraus erklärt, dass die Menschen gegenüber der Natur zurückstehen müssen. Der große Tunnelanteil in Tirol sei erfreulich. Das bedeutet, dass die Entscheidung rein auf Basis des Kriterienkataloges getroffen wird und die Finanzen keine primäre Rolle einnehmen?

- Arnold Fink antwortet, dass dies so leider nicht stimme. Auch die Finanzierung spielt in die Entscheidung mit hinein.
- Matthias Neumaier ergänzt, dass die Konsequenzen jetzt noch nicht absehbar sind, aber absehbare Unsicherheiten, wie Seeton, bereits mitberücksichtigt wurden. Alle Aspekte werden den Kosten gegenübergestellt und die höchsten Nutzenpunkte mit den jeweiligen Kosten in Verhältnis gesetzt. Dies war auch der Vorgang bei Schaftenau – Radfeld. Das Verhältnis Kosten und Nutzen fließt somit automatisch mit ein.

Otto Lederer gibt zu bedenken, dass man auch bei der Westtangente gewusst hat, dass es Seeton gibt und dass es dennoch massive Schwierigkeiten gegeben hat. Und zur Antwort von Herrn Gruber darf gesagt werden, dass es bekannt ist, dass beim FFH Gebiet das Verschlechterungsverbot gilt. Eine Untertunnelung müsste eigentlich kein Nachteil für das FFH Gebiet sein. In Tirol/Schaftenau funktioniert es ja auch. Deswegen auch meinerseits die Frage, ob der Bogen nicht auch aufgrund von Seeton weiter nördlich von Rosenheim gespannt werden könnte, als bisher angedacht.

Andreas Lenz: Noch eine generelle Bemerkung zum nördlichen Gebiet Großkarolinenfeld – Grafing: Bitte nicht die gleichen Fehler wie im EPR machen. Bitte auch im Landkreis Ebersberg in Trog-, Wannens- und Tunnellösungen denken. Häufig wird man auf Verladebahnhöfe angesprochen. Gibt es dazu Planungen? Wo sollten diese entstehen?

- Torsten Gruber antwortet, dass Terminals prinzipiell zum System dazugehören. In Italien wird es zum Beispiel ein Terminal geben und der Ausbau des Terminals München/Riem ist ebenfalls angedacht. Dazu gibt es eine themenspezifische Workinggroup in der BrennerCorridorPlatform (BCP), die sich mit folgenden Fragen beschäftigt: welche Terminals können ertüchtigt werden, welche müssen neu gebaut werden und wie können diese produktiv genutzt werden? Die Deutsche Bahn AG hat keinen konkreten Auftrag für ein Terminal bekommen.

Andreas Lenz fragt, ob es zwischen München/Riem und der Grenze noch ein weiteres Terminal braucht oder nicht?

- Torsten Gruber antwortet, dass der tatsächliche Bedarf geprüft werden müsse. Es müsse geklärt werden, ob es in dieser Gegend so große Firmen gibt, dass sich ein weiteres Terminal rentiert. Die Workinggroup erhebt diese Daten und gibt unter

anderem auch gemeinsam mit Unternehmen spezifische Studien in Auftrag, um exakt diesen Bedarf zu erheben.

- Die Workinggroup wird von der RFI geführt und die Ansprechpartnerin ist Frau Gulia Costagli (g.costagli@rfi.it)

Ingrid Felipe führt aus, dass Terminals auf politischer Ebene breit diskutiert werden. Zuletzt war es Thema bei Gesprächen mit den Verkehrsministern von Bayern und Südtirol. Auch Bundesminister Andreas Scheuer, Österreichs Verkehrsminister Andreas Reichhardt, Bayerns Verkehrsminister Hans Reichhart und Tirol-Landeshauptmann Günther Platter haben dieses Thema im Rahmen ihres 10-Punkte-Programmes zur Verbesserung der deutsch-österreichischen Grenzverkehrssituation und dem Brenner-Verkehr diskutiert. Auch gedeckelte Fördermöglichkeiten innerhalb europäischer Richtlinien müssen Beachtung finden. Ohne Mauten ist es für Unternehmen nicht attraktiv auf die Schiene zu verlagern. Die Fördersätze müssen erhöht werden, die Straße ist zu günstig. Es wird hierzu auch wieder ein neues Schreiben von der EU nach Bayern geben. Die Attraktivität der Verlagerung muss vorangetrieben werden. Zwischen München und der Grenze wäre aus Tiroler Sicht ein weiteres Terminal wünschenswert. Es gibt eine hohe Kapazitätsanforderung. Vielleicht kann die Umsetzung mit einem anderen System gelingen, es muss ja nicht das gleiche Verladensystem sein. Es gibt diesbezüglich eine gute Kooperation mit den Wirtschaftskammern.

- Martin Gradnitzer ergänzt, dass grundlegend zwischen unbegleitetem kombiniertem Verkehr, also schienenorientierten Systemen, und kombiniertem Verkehr (z.B. Rola) unterschieden werden muss. Bei ersterem herrsche dann eine gute Wettbewerbssituation, wenn der Weg vom Produktionsunternehmen zur Schiene kurz ist.

Markus Büchler gibt an, dass das Terminal Riem gut funktioniere, aber weitgehend ausgereizt ist. Wäre es nicht sinnvoll, über größere Kapazitäten in Bayern oder Deutschland nachzudenken?

- Klaus-Dieter Josel berichtet von diesbezüglichen regionalen Aktivitäten. Der Terminal in Ulm wird beispielsweise weiter ausgebaut, ebenso jener in Augsburg. Auch in Regensburg wird derzeit ein weiterer Standort gesucht. Am Ende des Ostkorridors wird ebenfalls ein Terminal geplant. Großflächig werden somit mehrere Terminals geplant.

Markus Büchler findet diese Information sehr begrüßenswert und fragt weiter, ob es ein Konzept gibt, wie Zulaufstrecken geregelt werden? Vielerorts gibt es auch Wünsche nach mehr Personenverkehr. Es gäbe zum Beispiel keine Verknüpfung Richtung Mühldorf, gleichwohl Richtung Salzburg. Wenn auch in Regensburg etc. Terminals gebaut werden, stelle sich die Frage, wie diese angemessen verknüpft werden?

- Klaus-Dieter Josel antwortet, dass diese Terminals nicht nur dem Güterverkehr dienen, sondern auch zu erheblichen Effizienzgewinnen zum Beispiel in München Süd führen. Grundlage dafür ist der Bundesverkehrswegeplan. Die Deutsche Bahn AG hat ergänzende Varianten vorgeschlagen. Hier gilt es die weitere Entwicklung abzuwarten. Diese Entwicklung ist üblich, eine Volllastung zu Beginn ist selten.

Markus Büchler fragt, ob neben den 5 Grobtrassen auch noch die Bestandsstrecken-Variante von Vieregg-Rössler mit ins Raumordnungsverfahren als 6. Variante aufgenommen wird?

- Matthias Neumaier antwortet, dass mit dem Planungsheft alle Untersuchungen zur Bestandsstrecke abgeschlossen werden. Ins Raumordnungsverfahren werden nur die fünf Grobtrassen eingereicht.

6. Abschluss

Die Moderation präsentiert den Ausblick auf die nächsten Termine (Folie 24). Für den regionalen Projektbeirat werden in Abstimmung mit den anwesenden TeilnehmerInnen folgende zwei Termine fixiert:

- 18.05.2020, 10:30 bis 12:00 Uhr
- 09.11.2020, 10:30 bis 12:00 Uhr

Klaus-Dieter Josel bedankt sich für die Teilnahme und die konstruktive Diskussion. Einen besonderen Dank spricht Herr Josel vor allem auch den nicht mehr amtierenden und dadurch aus dem Regionalen Projektbeirat ausscheidenden Mandatsträgern aus. Es sind alle gefordert, und nur im partnerschaftlichen Dialog sind Planungen wie der Brenner-Nordzulauf möglich.

Zusammengestellt am 28.10.2019

Moderation (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation regionaler Projektbeirat vom 28.10.2019
- Anwesenheitsliste

11. REGIONALER PROJEKTBEIRAT

28.10.2019, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 11. Sitzung

- **Begrüßung**
- **Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
 - Knoten Radfeld – Baumkirchen (Anschluss BBT) – AT: seit 2012 in Betrieb
 - Schafteuau – Knoten Radfeld – AT: Umweltverträglichkeitsverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum - DE/AT: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum – DE: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing – DE: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/Trudering – DE: Vorgespräche
- **Weitere Informationen**
 - Rückblick Info-Märkte
 - Bestandsstreckenuntersuchung
 - Stufenkonzept
- **Diskussion & Fragen**
- **Überblick Termine & Abschluss**

Brenner-Nordzulauf - neue Gesamtprojektleiter

Matthias Neumaier, DB Netz AG



Projektleiter DB seit 2002

Projekte

- Elektrifizierung München – Lindau
- S-Bahn Nürnberg Ergänzungsnetz
- Viergleisiger Ausbau Augsburg – München

Ausbildung

- MBA „General Management“
- Dipl. – Ing. Bau (FH)

Arnold Fink



Projektleiter ÖBB/PNA seit 09/2019

Projekte

- BNZ Schaftenau – Knoten Radfeld
- BNZ Knoten Radfeld – Baumkirchen
- Terminal Wolfurt / Lustenau – Lauterach

Ausbildung

- Bauingenieurwesen und Doktoratsstudium

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 11. Sitzung

- Begrüßung
- **Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
 - Knoten Radfeld – Baumkirchen (Anschluss BBT) – AT: seit 2012 in Betrieb
 - Schafteuau – Knoten Radfeld – AT: Umweltverträglichkeitsverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum - DE/AT: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum – DE: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing – DE: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/Trudering – DE: Vorgespräche
- Weitere Informationen
 - Rückblick Info-Märkte
 - Bestandsstreckenuntersuchung
 - Stufenkonzept
- Diskussion & Fragen
- Überblick Termine & Abschluss

Planungsräume

München

VORGESPRÄCHE

Verknüpfung nördl. Rosenheim

TRASSENAUSWAHL- VERFAHREN

Gemäß Festlegungen vom 06.03.2017

Verknüpfung deutsches Inntal

TRASSENAUSWAHL- VERFAHREN

Gemeinsame Durchführung Planung gemäß
Vereinbarung Ministerien vom 15.6.2012

Verknüpfung Schafte nau

UMWELT- VERTRÄGLICHKEITS- ERKLÄRUNG

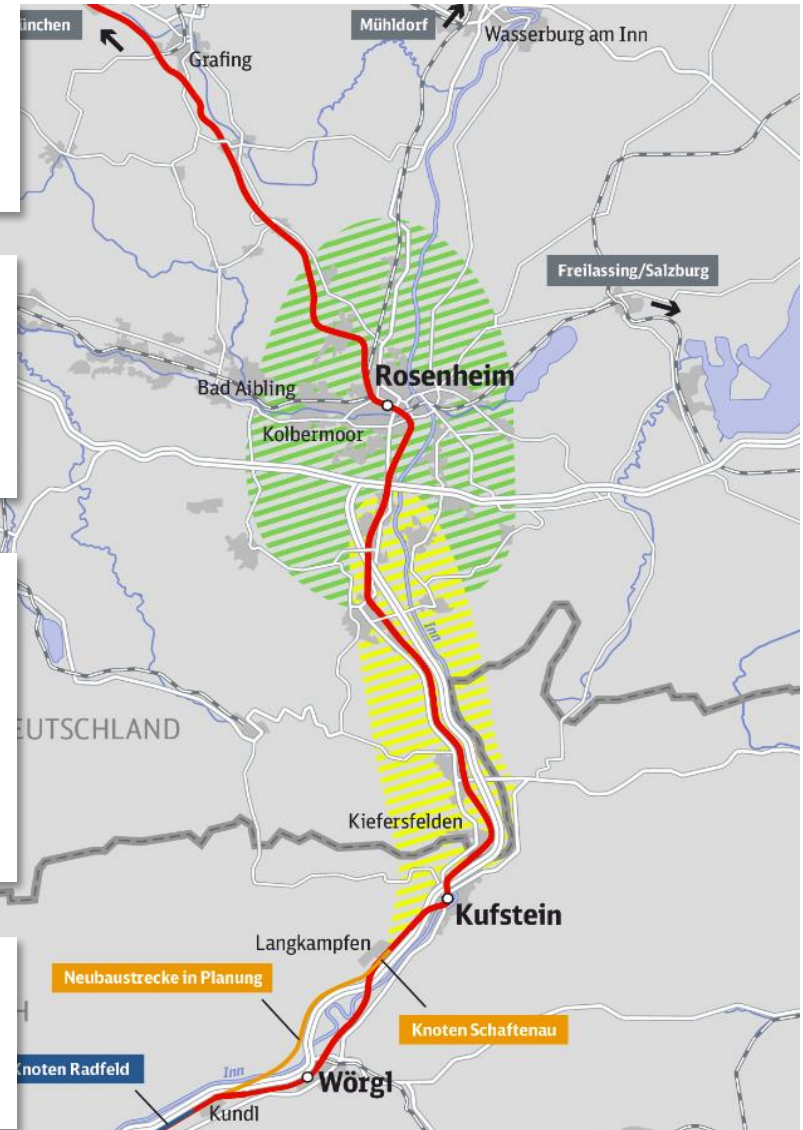
Verknüpfung Kundl/Radf eld

Planungsräume
Großkarolinenfeld – Grafing &
Grafing – München/ Trudering
DB NETZE

Erweiterter Planungsraum
GEMEINDE- &
REGIONALFOREN
DB NETZE

Gemeinsamer Planungsraum
GEMEINDE- &
REGIONALFOREN
DB NETZE **ÖBB**
INFRA

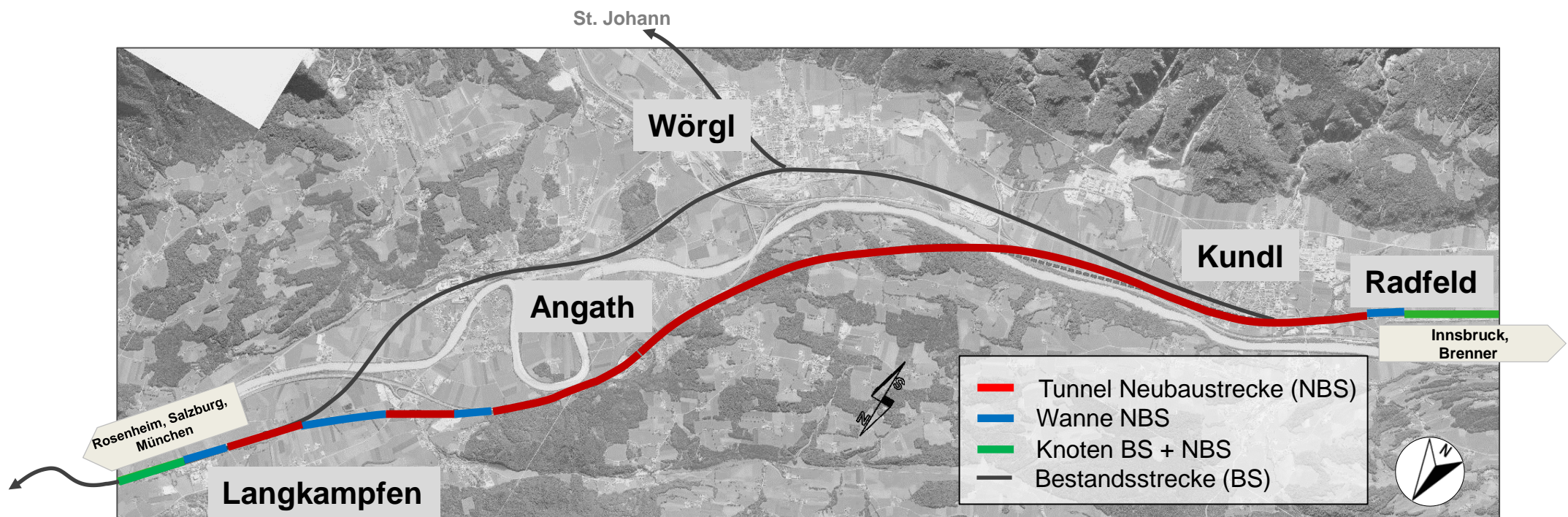
REGIONALFORUM
ÖBB
INFRA



Schaftenau – Knoten Radfeld

Projektübersicht

- Einreichung Umweltverträglichkeitserklärung am 14.08.2019
- derzeit Prüfung durch das behördlich bestellte Sachverständigenteam
- weiter Abstimmungen mit Gemeinde Angath und Langkampfen laufen
- Umweltverträglichkeits-Genehmigung wird mit 4.Q. 2020 / 1.Q. 2021 erwartet



Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum – Status Trassenauswahlverfahren

- Reduzierte Grobtrassen am 1. Juli 2019 vorgestellt
- 16 Informationsveranstaltungen im Juli und August 2019
- 18. (GPR) bzw. 13. (EPR) Forenrunde Ende September 2019 durchgeführt
- Informationstermin zum Raumordnungsverfahren in Deutschland ist für November 2019 geplant
- Nächste Forenrunde Ende Januar 2020
- Aktuell werden die Unterlagen zum Raumordnungsverfahren für alle 5 Grobtrassen erstellt und die Inhalte mit der Raumordnungsbehörde abgestimmt



Erweiterter Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- Duldungen für Bohrarbeiten:
Für 3 Bohrungen wurden Duldungsanträge gestellt, davon sind bislang zwei Duldungsbescheide durch das EBA erlassen worden, für eine Bohrung steht der Bescheid noch aus.
- Duldungen für geophysikalische Felduntersuchung:
Für 3 Profile sind Duldungsanträge gestellt, zur Zeit läuft noch die Frist für die Stellungnahmen der Grundstückseigentümer.



Informationen zum weiteren Planungsprozess

Planungsschritte

Aktuell laufende Planungsschritte

- Erstellung der Raumordnungsunterlagen für alle 5 Grobtrassen
- Vertiefte Planung: Detaillierung der Planungsgrundlagen, Trassierung (vertiefte Betrachtung der 5 Grobtrassen in Lage und Höhe), iterativer Abgleich der Trassierungsüberlegungen mit Fachplanern Technik, Umwelt, Geologie.

Weitere Planungsschritte im Jahr 2020

- Fortlaufende Bearbeitung der Themen aus der vertieften Planung der 5 Grobtrassen
- Lokale Variantenbetrachtungen, Überlegungen zu Bauverfahren
- Bewertung der Trassenvarianten

Informationen zum weiteren Planungsprozess

Inhalte der kommenden Sitzungen

November 2019

- Informationstermin zum Raumordnungsverfahren in Deutschland

Januar 2020

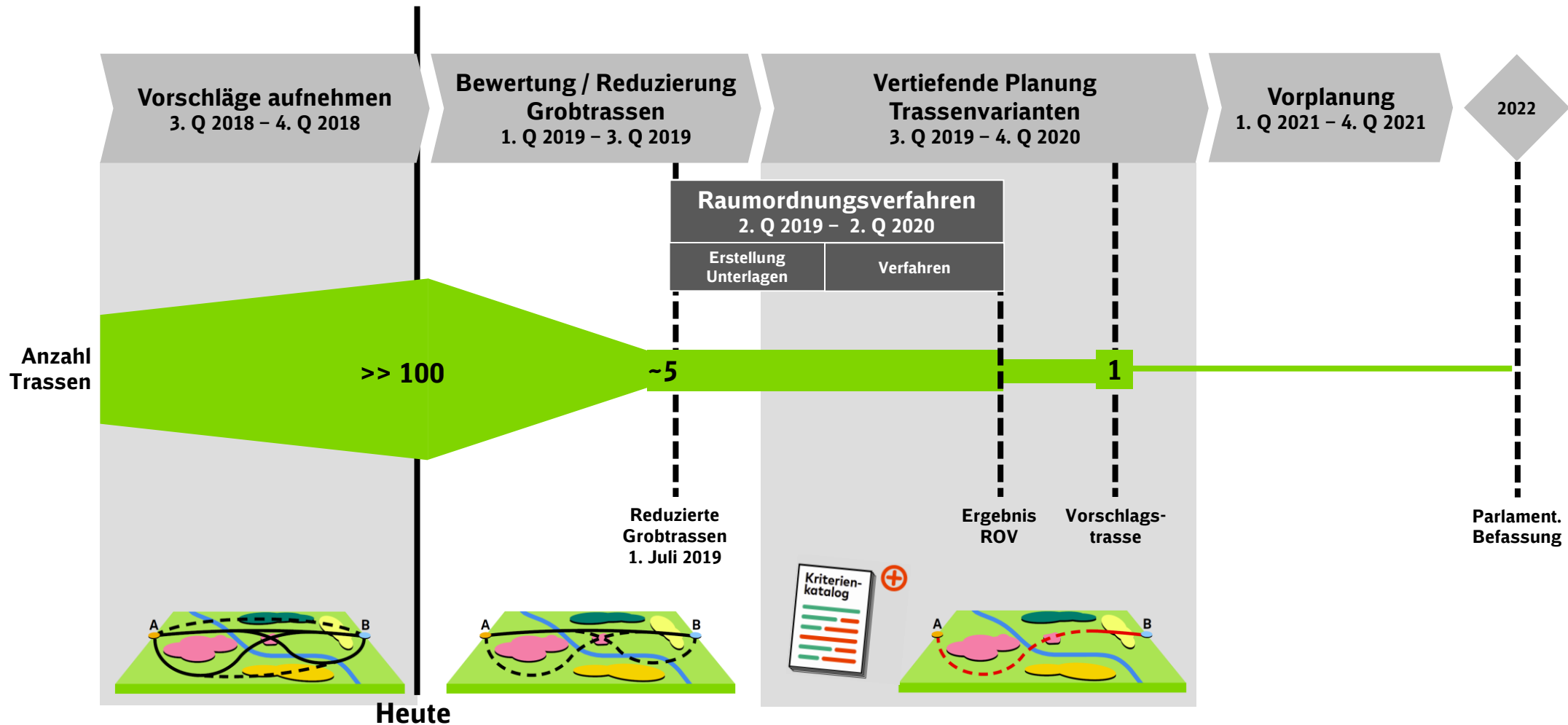
- Vorstellung der Ergebnisse der Bestandsstreckenuntersuchung
- „Blick in die Planungswerkstatt“: Erläuterung und Diskussion weiterer aktueller Themen bzw. Ergebnisse

Weitere Sitzungen im Jahr 2020

- Erläuterung und Diskussion der jeweils aktuellen Themen bzw. Ergebnisse aus
 - Trassierung und vertiefter Planung
 - weiteren anstehenden Themen (z.B. Erkundungsprogramm)
 - Bewertung der Trassenvarianten

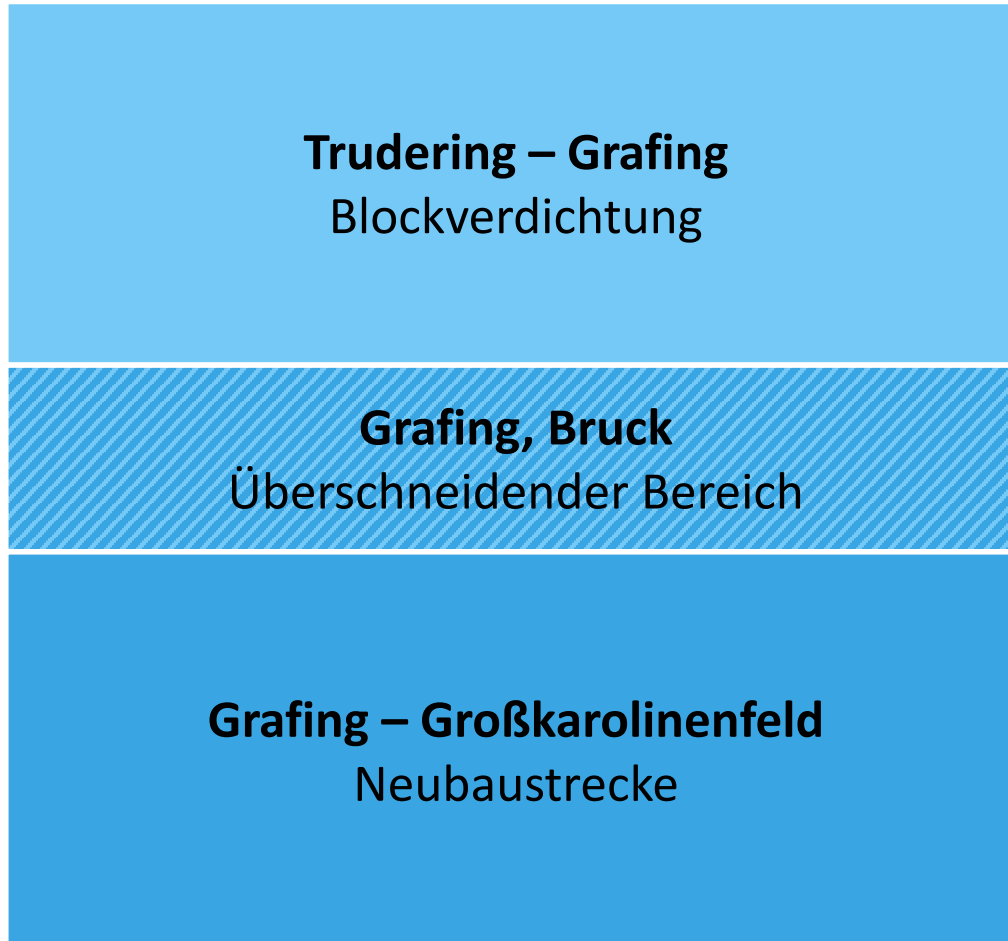
Brenner-Nordzulauf: Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Planungsraum Großkarolinenfeld - Grafing und Grafing – München/Trudering

Definition der Planungsräume und einzubindende Gemeinden



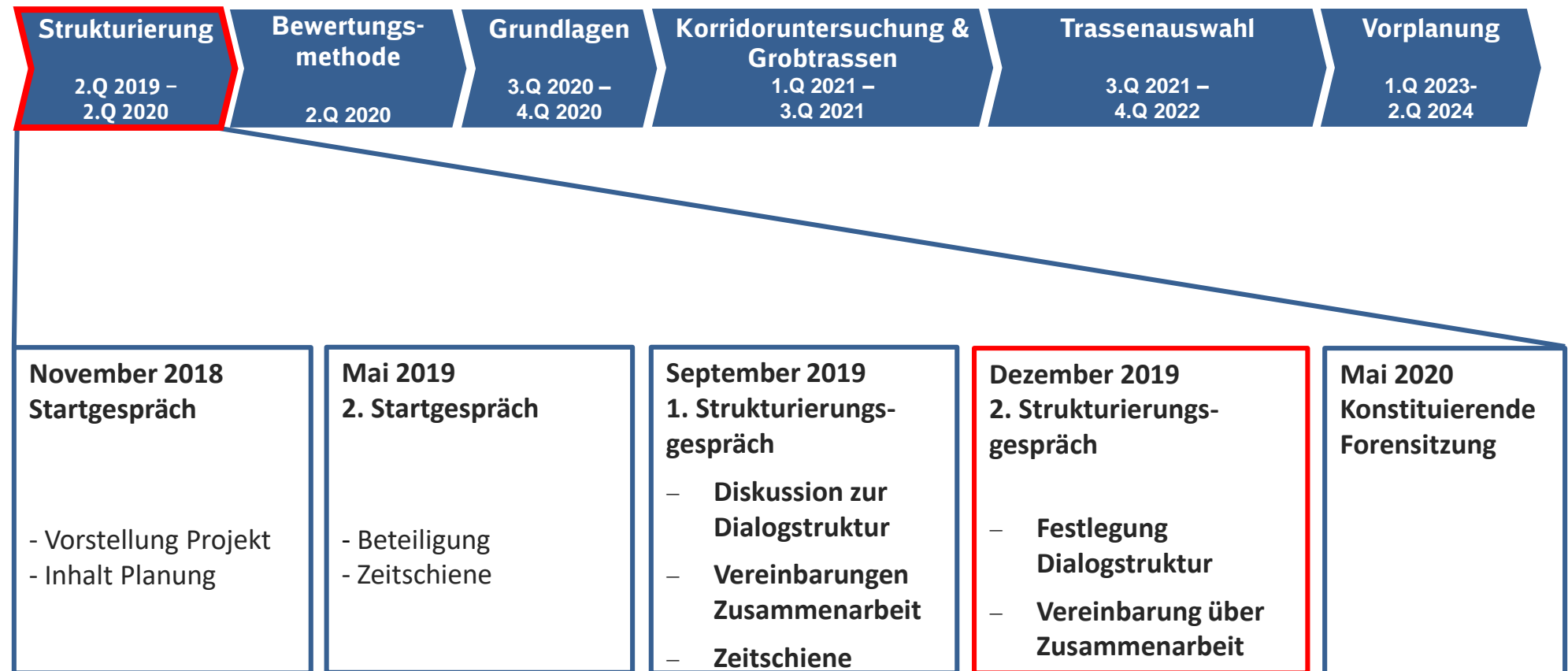
Planungsraum Großkarolinenfeld - Grafing und Grafing - München/Trudering – Status

Vorgespräche

- Vergabe der Leistungen zur Strukturierung der Planungsbegleitung an die Leopold–Franzens–Universität Innsbruck im September 2019 erfolgt
- Ausschreibung der Moderation für den Planungsbegleitenden Dialog (Vergabe vsl. Ende 2019)
- Oktober 2019: Beginn der Ausschreibung zu Ingenieurleistungen im Trassenauswahlverfahren
- Betriebsprogramm in der Erstellung
- verkehrliche Anforderungen in der Erstellung
- Zweites Strukturierungsgespräch mit Vertretern der Gemeinden an der Bestands- und Neubaustrecke ist für den 04.12.2019 terminiert.

Planungsraum Großkarolinenfeld - Grafing

Zeitplan



Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 11. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Knoten Radfeld – Baumkirchen (Anschluss BBT) – AT: seit 2012 in Betrieb
 - Schafteuau – Knoten Radfeld – AT: Umweltverträglichkeitsverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum - DE/AT: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum – DE: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing – DE: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/Trudering – DE: Vorgespräche
- **Weitere Informationen**
 - **Rückblick Info-Märkte**
 - **Bestandsstreckenuntersuchung**
 - **Stufenkonzept**
- Diskussion & Fragen
- Überblick Termine & Abschluss

Informationsveranstaltungen Sommer 2019

Rückblick 1/4

- Zwischen dem 4. Juli und 5. August 2019 haben im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum insgesamt 16 Informationsveranstaltungen stattgefunden.
- Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit sich an **Marktständen** zu informieren, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben:
 - Projekthintergründe
 - Verkehr und Technik
 - Planungsablauf
 - Geologie und Umwelt
 - Reduzierte Grobtrassen
 - WebGIS-System (Trassenreduzierung)



Informationsveranstaltungen Sommer 2019

Rückblick 2/4

- Abschließend konnten die Besucher **Feedbacks** abgeben. Häufige Themen waren u.a.
 - Ablauf der Veranstaltung
 - Diskussionen an den Marktständen
 - Bedarf und Zeitpunkt der Umsetzung
 - Untersuchung der Bestandsstrecke
 - Verkehrspolitik
 - Favorisierte Varianten
 - Lokale Besonderheiten/Lösungen

- Alle Feedbacks werden schriftlich dokumentiert und ausgewertet.

- Offene Fragen werden in den kommenden Wochen dokumentiert und schriftlich beantwortet.



Informationsveranstaltungen Sommer 2019

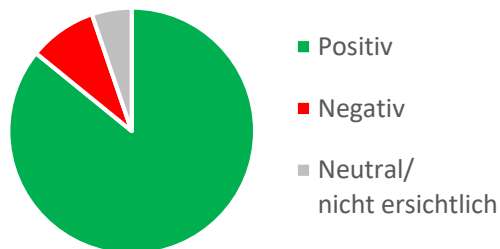
Rückblick 3/4

Termine:	04.07.2019 – 05.08.2019
Dauer:	16-20 Uhr
Einladungen:	144.628 Postkarten an die Haushalte in allen Kommunen
Veranstaltungen:	16
Besucherzahl:	ca. 4000
Meiste Besucher:	366 (Kolbermoor)
Wenigste Besucher:	78 (Schechen)
Feedbacks:	889
Neuanmeldungen Newsletter:	83



Bewertung der Veranstaltungen:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



Erwähnung der Einzelvarianten:

(Sofern eine einzelne Variante thematisiert wurde)



Informationsveranstaltungen Sommer 2019

Rückblick 4/4

Beispiel: Meinungen zum Projekt

Umsetzung der Neubaus dauert zu lange.
So jahrelang BBT-Verkehr auf der alten Strecke
mitten durch die Dörfer

Warum mehr Verkehr und Wirtschaftswachstum?
Jeder von uns kann sein Konsumverhalten prüfen und
korrigieren! Mir blutet das Herz, wenn ich an die
Zerschneidung unserer wunderbaren einzigartigen
Landschaft denke.

Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

Sehr aufwändig gestaltet, informativ, transparent.
Ansprechpartner nahmen sich Zeit und waren kompetent
Bin sehr positiv überrascht.

Lügendgeschichte einer Betrügerbande!

Weitere Informationen

Bestandsstreckenuntersuchung

Verfügbar seit 1.7.2019

- Übersicht zur Untersuchung der Bestandsstrecke
- Übersichtslagepläne für alle Untersuchungspakete
- Maßnahmenliste zu allen Untersuchungspaketen

Verfügbar seit 20.8.2019

- Gleisschemapläne Bestand und zu allen Untersuchungspaketen
- Maßnahmenbeurteilung zu allen Untersuchungspaketen
- Begriffsdefinition zur Maßnahmenbeurteilung

Noch ausstehend

- Erläuterungsbericht zur Bestandsstreckenuntersuchung
- Informationen zur Kapazitätsbetrachtung
- ergänzende Planunterlagen zu den Maßnahmen

→ Das vollständige Planungsheft wird spätestens am 21.12.2019 veröffentlicht.

Die gestufte Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab; 1. Stufe ETCS Ausrüstung der Bestandsstrecke

- Umsetzung im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“
- Umsetzung unabhängig von der Realisierung der Neubaustrecke
- Überprüfung des Lärmschutzes im Zuge der Planungen



Realisierung
ETCS-Ausrüstung
inkl. LST-Optimierung
Bestandsstrecke
München – Kufstein *)

bis 2027

Realisierung Planungsraum
Schaftenau – Knoten Radfeld



bis 2032

Realisierung ABS/NBS München -
Grenze D/A



2038 / 2040

*) Finanzierung laut BM Scheuer am 01. Juli 2019 für Herbst 2019 gesichert

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 11. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Knoten Radfeld – Baumkirchen (Anschluss BBT) – AT: seit 2012 in Betrieb
 - Schafteuau – Knoten Radfeld – AT: Umweltverträglichkeitsverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum - DE/AT: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum – DE: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing – DE: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/Trudering – DE: Vorgespräche
- Weitere Informationen
 - Rückblick Info-Märkte
 - Bestandsstreckenuntersuchung
 - Stufenkonzept
- **Diskussion & Fragen**
- Überblick Termine & Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 11. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Knoten Radfeld – Baumkirchen (Anschluss BBT) – AT: seit 2012 in Betrieb
 - Schafteuau – Knoten Radfeld – AT: Umweltverträglichkeitsverfahren
 - Gemeinsamer Planungsraum - DE/AT: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum – DE: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing – DE: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/Trudering – DE: Vorgespräche
- Weitere Informationen
 - Rückblick Info-Märkte
 - Bestandsstreckenuntersuchung
 - Stufenkonzept
- Diskussion & Fragen
- **Überblick Termine & Abschluss**

Regionaler Projektbeirat

Termine

Termine Gemeindeforen & Regionalforum für 2019/2020

- 11/19: KW 48 Infotermin Raumordnungsverfahren
- 01/20: KW 5/6 GPR & EPR, Regionalforum
- 06/20: KW 26/27 GPR & EPR, Regionalforum
- 09/20: KW 40/41 GPR & EPR, Regionalforum
- 11/20: KW 48/49 GPR & EPR, Regionalforum

Termine regionaler Projektbeirat

- 18.-20.05.2020 regionaler Projektbeirat (18. nur vormittags)
- 09.-10.11.2020 regionaler Projektbeirat

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF