

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **13. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1**

Datum und Uhrzeit: 22.10.2018, 16:00–18:00 Uhr

Ort: Alte Post, Fischbach

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Stefan Lederwascher (Flintsbach)
Michael Rusp (Flintsbach)
Rudolf Birringer (Flintsbach)
Michael Mayer (Flintsbach)
Winfried Niebler (Flintsbach)
Matthias Jokisch (Brannenburg)
Josef Steer (Brannenburg)
Sepp Oberauer (Nußdorf)
Susanne Grandauer (Nußdorf)
Georg Dettendorfer (Nußdorf)
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Birgit Reininger (IPBN)
Alexander Buchner (IPBN)
Stefan Eder (IPBN)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Mariella Schimatzek (wikopreventk)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
 3. Informationen aus den geologischen Erkundungen
 4. Diskussion der Grobtrassen-Entwürfe
 5. Weitere Informationen und Diskussion
 6. Ausblick und nächste Termine
-



1. Begrüßung

Stefan Lederwascher begrüßt die Mitglieder zum Gemeindeforum am heutigen Kirchweihmontag. Er betont, dass die Problematik der ungeklärten Fragen zum Bedarf allen klar ist und die Politik hier gefordert ist. Seiner Meinung nach sind die Gemeindeforen als Diskussions- und Austauschplattform weiterhin wichtig.

Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor: Die Planer werden aktuelle Erkenntnisse aus dem geologischen Erkundungsprogramm sowie neu eingegangene Trassenvorschläge präsentieren. Anschließend berichtet die Projektleitung zu aktuellen Ereignissen im Projekt und präsentiert zusätzliche Informationen.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 12. Sitzung

Zum Protokoll der 12. Sitzung gab es eine Rückmeldung von Winfried Niebler im Auftrag von Ulrich Münzer. Die Moderation zeigt den anwesenden TeilnehmerInnen die Änderungen im Protokoll (Seite 5 Aussage zur Forsa-Umfrage wird genauer beschrieben; Seite 6 Ergänzung Aussage zur Geologie; Seite 6 Aussagen zur Stellungnahme Vieregg-Rössler im Detail formulieren; Seite 10 Änderung der Formulierung zu Vertretungen im GF).

Die TeilnehmerInnen stimmen den Änderungen und der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Ein Mitglied bemerkt zur Protokolländerung auf Seite 6 (Vieregg-Rössler), dass die Projektleitung seiner Ansicht nach lediglich festgestellt hat, dass dies eine Stellungnahme und kein Gutachten ist und dies keine negative Abwertung war.

3. Informationen aus den geologischen Erkundungen

Siehe Folien 5-27 der beiliegenden Präsentation

Stefan Eder berichtet, dass das geologische Erkundungsprogramm nun seit gut einem Jahr läuft und der Großteil der Bohrungen und der Geophysik jetzt abgeschlossen ist, und die Messstellen ins Beweissicherungsprogramm übernommen wurden. Derzeit läuft noch eine 300-Meter Bohrung am Hocheck bei Oberaudorf (Aktuell bei ca 190 Metern). Bis Jahresende sollen alle Bohrungen abgeschlossen werden. Das gesamte Programm wurde unter Berücksichtigung des verfügbaren Wegenetzes ausgerichtet, um die Belastung für die Grundeigentümer zu minimieren. Für das gesamte Planungsgebiet wurde anhand der Ergebnisse eine geologische Kartierung erstellt (Bsp auf Folie 8). Folie 9 zeigt ein Geoseismik Profil, wobei Festgestein in rot und Lockergestein in blau dargestellt ist. Die Erkenntnisse werden dann in geologischen Querschnitt-Profilen für den gesamten Planungsraum dargestellt (Bsp auf Folie 10). Mithilfe der Geoelektrik wird anhand von Elektroden der Widerstand gemessen und man sieht beispielsweise den Übergang von Schotter zu Seeton (Folien 15-16). Folie 18 zeigt beispielhaft die akustische/optische Auswertung eines Bohrlochs. Dabei wird ersichtlich, wie genau die Schichten im Untergrund verlaufen. Im dargestellten Beispiel liegen diese parallel übereinander.

Diese dienen als Grundlage für die vertiefende Trassenplanung. Für jede Bohrung wird außerdem ein Schichtenverzeichnis/Bohrprofil erstellt (Bsp Folie 21 für Flintsbach). Erste Erkenntnisse zeigen, dass der Baugrund im Nahbereich des Inns aufgrund der Schotterablagerungen besser ist, als im Rosenheimer Becken, wo überwiegend Seeton zu finden ist. Alle Bohrungen werden zu Grundwassermessstellen ausgebaut.

Diskussion

Wie kann man sich die Geoelektrik vorstellen? Wird hier Strom durch den Boden geleitet?

- Bei der Geoelektrik wird Strom eingespeist und der Widerstand mittels Elektroden gemessen.

Sind das dann also punktuelle Ergebnisse von jenen Stellen, wo Strom eingespeist wird?

- Die Sonden sind ca alle 10 Meter platziert. Je weiter die Sonden auseinander liegen, desto ungenauer wird das Gesamtprofil, aber desto tiefer kann gemessen werden.

Können Sie die Ergebnisse aus den bisherigen Untersuchungen für nicht fachkundige Leute grob zusammenfassen? Was heißt das jetzt für eventuelle Baumaßnahmen, ist das gut oder schlecht?

- Ein zentrales Ergebnis ist, dass der Baugrund im Nahbereich des Inns, wo dieser Schotter abgelagert hat, wesentlich besser ist, also dort wo der Seeton nicht ausgeräumt wurde.
- Eine weitere wichtige Erkenntnis konnte im Bereich des Grundwassers gewonnen werden. In Tirol gibt es beispielsweise großräumige Grundwasserkörper. Im deutschen Inntal ist die Situation anders, da es keine großen seitlichen Zubringerflüsse gibt. Der Inn wurde hier nicht aufgestaut, aber es gibt immer wieder markante Felsschwellen (zB in Flintsbach auf Folie 13). Dahinter sind Seesedimente abgelagert und das hat Auswirkungen auf die Trassen, die dort verlaufen könnten.
- Interessant ist auch das Druckniveau des Wassers, denn das entscheidet, ob ein druckdichter Ausbau möglich ist. Andernfalls muss drainiert gebaut werden, das heißt der Tunnel verursacht ggf. ein Absenken des Wasserspiegels. Das hat wiederum Auswirkungen auf das Wasser an der Oberfläche. Wenn der Wasserspiegel hingegen tief liegt, wird das Grundwasser im Betrieb nicht beeinträchtigt.
- Hinsichtlich der Gesteinsqualität lässt sich sagen, dass die Tonsteine am Hocheck beispielsweise ungünstiger sind als der Kalk in Flintsbach. Aktuell ist man mit der Bohrung am Hocheck auf sehr festes Gestein gestoßen (ca 190 Meter Tiefe).

Für uns ist im Endeffekt wichtig, ob ein Tunnel möglich ist oder nicht, egal ob dieser dann „dicht“ oder nicht gebaut wird. In der öffentlichen Diskussion wird nur unterschieden, ob die Trasse am Ende sichtbar ist oder nicht.

- Es ist ein wichtiger Unterschied, ob ein Tunnel offen oder bergmännisch gebaut wird. Ein Tunnel in offener Bauweise ist grundsätzlich überall möglich. Eine bergmännische Bauweise hingegen bedingt zB den Einsatz einer Tunnelbohrmaschine und das würde im Bereich des Rosenheimer Seetons schwierig, kann aber nach derzeitigem Kenntnisstand noch nicht ausgeschlossen werden. Es ist auch entscheidend, ob die

Oberfläche setzungsempfindlich ist, bzw. wie der Baugrund im Grundwasser auf Erschütterungen in Bau und Betrieb reagiert.

Heißt offene Bauweise also, dass man einen Graben legt und dann einen „Deckel“ drauf baut?

- Genau. Der Tunnel in Fritzens (Tirol) wurde beispielsweise so gebaut.

Wenn sich jemand (z.B. Geologen) für eine Bohrung besonders interessiert, ist es möglich die Ergebnisse zu bekommen?

- Das Planungsteam steht für Fragen und Auskünfte zur Verfügung - Interessierte können sich gerne melden. Die geologischen Ergebnisse werden aber erst dann veröffentlicht, wenn die Untersuchungen final abgeschlossen und ausgewertet sind.

Es gab ja einen Trassenvorschlag aus der Bevölkerung mit einem Tunnel, der in Bad Feilnbach an die Oberfläche tritt. Weiß man schon, welches Gestein es konkret in den jeweiligen Bergen gibt?

- Aus dem großräumigen geologischen Modell lässt sich derzeit noch kein Ausschlussgrund ableiten.
- Die Bohrung am Maistaller Berg liefert beispielsweise wichtige Erkenntnisse für den Raum Kufstein. Der Druck liegt dort bei über 10 bar. Nach Osten ist das Druckniveau evtl. leichter bewältigbar.

Aus dem Gemeinderat Brannenburg kam die Frage, ob nochmals jemand in die Gemeinde kommt, um die elektrische Untergrunduntersuchung durchzuführen.

- Ja, dort wird es eine nachgesonderte geophysikalische Messung geben, weil die ursprüngliche Messung nicht durchführbar war.

Die Moderation erklärt, dass die Forenmitglieder informiert werden, wenn die Bohrungen aufgearbeitet sind, und es neue Ergebnisse gibt. Nach Abschluss der Untersuchungen werden die Ergebnisse auch öffentlich zugänglich gemacht. Unabhängig davon steht das Planungsteam jederzeit für Gespräche und Fragen zu Verfügung.

4. Diskussion der Grobtrassen-Entwürfe

Siehe Folien 29-36 der beiliegenden Präsentation

Alexander Buchner präsentiert den Mitgliedern anhand der Folien die neu eingegangenen Trassenvorschläge. Die Moderation weist nochmals darauf hin, dass Trassenvorschläge noch bis zum Forentermin im November eingebracht werden können. Danach wird das Planungsteam mit der Prüfung beginnen. Zusätzlich wird eine Liste mit allen eingegangenen Trassenvorschlägen veröffentlicht.

Diskussion

Der Trassenvorschlag der Inntalbürgermeister (Folie 33) ist nicht ganz korrekt abgebildet. Die Trasse sollte durch die (vollständige) Verknüpfungsstelle Niederaudorf neben der Autobahn führen und anschließend gleich den Inn queren und östlich im Tunnel weiterverlaufen. Bei der abgebildeten Zeichnung endet der Tunnel bei Erl/Nußdorf.

- Das Planungsteam nimmt diese Korrektur auf.

Warum kommt man beim Vorschlag auf Folie 34 bei Erl/Scheibn aus dem Tunnel raus? Warum bleibt man nicht einfach auf der Ostseite im Tunnel?

- Der hier abgebildete Vorschlag kam in dieser Form von einem Forenmitglied.

Dann möchten wir vorschlagen, dass die Trasse dort im Tunnel weiterverläuft, bis zur nächsten Verknüpfungsstelle im Norden.

- Das Planungsteam nimmt diesen Vorschlag auf.

Kommt der Vorschlag „Freilassing-Burghausen“ aus der Vieregg-Rössler Stellungnahme? Darin wird ja vorgeschlagen, dass die Züge über das kleine deutsche Eck nach Salzburg fahren. Wenn dem nicht so ist, möchte ich diesen Vorschlag aus der Stellungnahme jetzt einbringen.

- Der abgebildete Trassenvorschlag wurde so von jemandem gesondert eingereicht.
- Es wird zu den Inhalten der Vieregg-Rössler Stellungnahme eine Antwort geben und somit auch zu diesem Sachverhalt.

Gibt es neue Erkenntnisse bezüglich der Notwendigkeit einer Verknüpfungsstelle im deutschen Inntal? Welchen Sinn macht eine Verknüpfungsstelle dort?

- Die Notwendigkeit ist nach wie vor gegeben. Die Verknüpfungsstelle ermöglicht den Wechsel zwischen Bestandsstrecke und NBS. In diesem Fall kann das Bestandsnetz über den Knoten Rosenheim angebunden und somit die 3 Äste München- Mühldorf – Freilassing bedient werden.
- Der Wechsel ist auch für Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie in Stör- und Havariefällen notwendig. Ansonsten bedeutet jeder dieser Fälle ggf. eine Totsperrung der jeweils betroffenen Bahnstrecke auf einem langen Abschnitt.
- Verknüpfungsstellen sind ein notwendiger Bestandteil eines funktionierenden Systems am Korridor München-Verona. Die Wartungsarbeiten entlang dieses TEN-Korridors sollen aufeinander abgestimmt sein, und daher braucht es in regelmäßigen Abständen (ca. 20-25km) Verknüpfungsstellen. Natürlich kann die Lage aufgrund räumlicher Gegebenheiten um einige Kilometer abweichen, aber es braucht jedenfalls eine Verknüpfungsstelle im Deutschen Inntal.
- Viele der Trassenvorschläge fordern einen höheren Tunnelanteil. Trassen im Tunnel sind schwerer zugänglich für Wartungsarbeiten etc. Insbesondere dann braucht es Verknüpfungsstellen, um ein funktionierendes System zu gewährleisten.

Kann eine Verknüpfungsstelle auch als Überholgleis genutzt werden? Weiß man schon, ob es trotzdem Überholgleise braucht?

- Ja, die Verknüpfungsstellen können zum Überholen genutzt werden. Es können allerdings keine Güterzüge kurzzeitig zum Überholen dort angehalten werden, wie das bei einem Überholgleis der Fall wäre.
- Es steht noch nicht fest, ob und wo es Überholgleise benötigt. Die Notwendigkeit wird durch eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung festgestellt, sobald die Trassenführung feststeht.
- Die NBS ist eine Mischverkehrsstrecke. Durch den Geschwindigkeitsunterschied zwischen Personen- und Güterverkehr ergeben sich ggf. Überholnotwendigkeiten.

Kann man somit rückschließen, dass es umso mehr Überholgleise braucht, je mehr Güterzüge im Vergleich zu Personenzügen auf der NBS fahren? Bei welchem Planungsstand wissen wir, ob es Überholgleise braucht?

- Nein, das kann man so jetzt noch nicht sagen. Die Bemessungsgrundlage für die NBS teilt sich auf ca. 80 % Güterverkehr und 20 % Personenverkehr auf.
- Die Notwendigkeit kann erst untersucht werden, wenn der Trassenverlauf bzw. die Ausgestaltung der Anlagen feststeht. Die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung ist Teil der Vorplanung. Diese berücksichtigt sowohl technische Faktoren als auch Kriterien wie Raum & Umwelt.

Das heißt, Überholgleise haben keinen Einfluss auf das Trassenauswahlverfahren?

- Genau.

Die Projektleitung berichtet, dass zum Thema Überholgleise im Tunnel noch eine Frage aus der letzten Sitzung offen ist. Rein technisch ist die Errichtung von Überholgleisen im Tunnel möglich, da es sich bei einem Überholgleis um ein normales weiteres Gleis von bestimmter Länge handelt. Es gibt aber Gründe, warum dies im Regelfall nicht gemacht wird. Züge werden normalerweise nicht planmäßig im Tunnel abgestellt, da dies ein sicherheitstechnisches Risiko birgt. Auch die Instandhaltung der Weichen und technischen Anlagen ist im Tunnel deutlich schwieriger. Diese Faktoren würden negativ in die Bewertung bei der Genehmigung einfließen. Die Bewertung dazu kann jedoch erst erfolgen, wenn Lage und Ausgestaltung der Trasse feststehen.

Ist es möglich, einen Vorschlag für eine Trassenführung mit bspw. 160 km/h einzubringen oder würde dieser dann in der Prüfung zu den Projektanforderungen ausscheiden? Durch den geringeren Kurvenradius können Wohngebiete besser umfahren werden. Wenn sich herausstellt, dass 230 km/h nicht machbar sind, müssten die Planungen dann von vorne beginnen?

- Die Vorgabe, eine Trasse für 230 km/h zu planen kommt aus dem Planungsauftrag und das wird sich auch nicht ändern. Das ist einer der Trassierungsparameter und entspricht der Vorgabe für den gesamten TEN-Korridor. Die Vorschläge müssen vergleichbar sein, und daher müssen auch die gleichen Parameter für alle Trassen gelten.

5. Weitere Informationen und Diskussion

Siehe Folien 38-42 der beiliegenden Präsentation

Aktuelles aus dem Projekt

Manuel Gotthalseder berichtet, dass sich die Foren im EPR, Rosenheim Nord und Süd entschlossen haben, nicht mehr regulär zu tagen, bis es einen Termin mit einer Vertretung des BMVI gibt, der die Fragen zum Bedarf beantworten kann. Diese Entscheidung wurde von der Mehrheit der jeweiligen Foren entschieden, es gibt jedoch auch einige TeilnehmerInnen, die

weiterhin diskutieren und informiert werden möchten. Daher wird es gesonderte Infotermine für alle interessierten Forenmitglieder geben.

Das EBA hat dem Duldungsantrag für die Bohrung in Neubeuern stattgegeben. Die Gemeinde kann nun noch Rechtsmittel gegen den Bescheid einlegen.

Diskussion

Haben die Entwicklungen im EPR Auswirkungen auf unsere Sitzungen?

- Nein, die Foren im GPR tagen weiterhin, außer es gibt den Wunsch dies nicht zu tun. Wenn feststeht, dass ein Vertreter des BMVI kommt, wird es die Informationsmöglichkeit mit einem Vertreter des BMVI natürlich auch für die Forenmitglieder im GPR geben.
- Der Wunsch der Forenmitglieder nach einem solchen Termin wurde bereits im regionalen Projektbeirat thematisiert und wird von der Projektleitung auch im nächsten Lenkungskreis angesprochen.

Die Entscheidung der EPR Foren beruht auf den Erkenntnissen der Stellungnahme Viereggs-Rössler. Sie weist daraufhin, was notwendig ist, um weiter zu planen. Es wäre daher auch notwendig, dass die Bahnen auf die Stellungnahme reagieren.

- Es wird jedenfalls eine Reaktion geben. Viele Punkte betreffen aber auch die Ministerien und wurden diesen mit der Bitte um zeitnahe Bearbeitung übergeben. Die PL kam zur Erkenntnis, dass eine isolierte Auskunft nur zu bestimmten Aspekten nicht zielführend ist und daher wird es eine möglichst gesamthafte Reaktion in schriftlicher Form geben. Es wurde aber bereits festgestellt, dass z.B. eine Grafik in der Stellungnahme nicht vollständig ist.

Masterplan Schienengüterverkehr

Manuel Gotthalseder berichtet, dass aus dem Forum Nord 2 die Anregung kam, den Masterplan Schienengüterverkehr zu thematisieren. Dieser wurde im Juni 2017 veröffentlicht und mit vielen Interessensgruppen gemeinsam erarbeitet. Ziel ist es, das erhebliche Verkehrswachstum (ca 40 %) so viel wie möglich auf die Schiene zu verlagern und den Schienengüterverkehr weiter zu stärken. Ein aktuelles Beispiel für eine Maßnahme ist die Halbierung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr. Die Maßnahmen für Bayern sind weitgehend technischer Natur und umfassen beispielsweise das Projekt AlpInnoCT, wo es darum geht, den Güterverkehr über die Alpen allgemein effizienter gestalten oder die Projekte Future Trailer/Terminal, wo es darum geht, Umschlagzeiten zu reduzieren.

Die Deutsche Bahn hat sich Gedanken gemacht, wie sie diese Anforderungen des Bundes und des Freistaates erfüllen kann. Aus dem BVWP leiten sich verschiedene Maßnahmen ab. Neben dem Brenner-Nordzulauf und dem Knoten München sind dies unter anderem Maßnahmen für ein bundesweites 740-Meter-Netz. Dazu sind 75 Einzelmaßnahmen auf den Bestandsstrecken geplant, die zusammen sicherstellen, dass 740 Meter lange Züge bundesweit effizient fahren können. Im Planungsraum BNZ gibt es eine Maßnahme betreffend das Überholgleis in Fischbach.

Hier können die vollständigen Dokumente eingesehen werden:

- Masterplan SGV BMVI: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Übersicht der bayerischen Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs - 27.08.2018: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vertiefende_info/2018-08-27_StMB_Uebersicht_der_bayerischen_Massnahmen_zur_Staerkung_des_SGV.pdf
- DB Netz AG: Masterplan SGV - Entwicklung Schienenprojekte - 03.07.2018: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vertiefende_info/2018-07-03_Masterplan_SGV_Entwicklung_Schieneprojekte.pdf

Diskussion:

Bis zu welcher Länge können Güterzüge aktuell auf der Bestandsstrecke fahren?

- Die Bestandsstrecke ist momentan für bis zu 500 Meter lange Züge ausgerichtet. Sobald der BBT fertig ist, können auch längere Züge fahren. 740 Meter ist das vereinbarte Maximum für unser Netz.

Wenn ab 2026 längere Züge fahren können, wird die Transportleistung ja auch ohne NBS steigen. Dazu sollten auch Terminals etc. geplant werden, noch bevor die NBS fertig gestellt wird.

- Ja, die Kapazität wird erhöht. Terminals sind auch Teil des Masterplans. Ziel ist es, alle Bereiche des Systems Schienengüterverkehr aufeinander abzustimmen.

Wurde diese Kapazitätserhöhung im Planungsauftrag für die NBS berücksichtigt? Braucht es dann überhaupt ein 3. und 4. Neubaugleis?

- Ja, beide Projekte wurden von Gutachtern des Bundes erstellt und sind akkordiert. Der vordringliche Bedarf für den BNZ ergibt sich trotz dieser Kapazitätserhöhung.

Man muss ja auch daran denken, dass die NBS frühestens 2038 fertig wird, und der BBT bereits 2028. Um diesen Zeitraum zu überbrücken braucht es eine Kapazitätserhöhung für 740-Meter-Züge und intelligente Gleise. Der Zuwachs wird so hoch sein, dass man die NBS trotzdem braucht.

Die Szenariestudie sollte hier Antworten liefern und drauf warten wir alle. Auch die Politik ist gefordert, dazu etwas zu sagen.

6. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folie 44 der beiliegenden Präsentation

Das nächste Gemeindeforum Nord 1 findet am 26.11.2018 statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Diskussion

Wenn die Gemeindeforen im EPR nicht mehr tagen, haben wir dann einen Wissensvorsprung und müssen wieder warten?

- Nein, das ändert nichts am Zeitplan und der Planungsprozess läuft weiter. Für jene Mitglieder aus dem EPR, die weiterhin informiert werden möchten, gibt es einen Infotermin.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Die Mehrheit betont, es sei gut und wichtig, dass die Forenarbeit weiter geht und man am Planungsprozess beteiligt ist. Trotzdem braucht es eine klare Aussage der Politik und des Ministeriums zum Bedarf. Die Lage und Ausgestaltung der Verknüpfungsstellen ist nach wie vor ein wichtiges Thema für die Gemeinden.

Für das Planungsteam ist es wichtig, bei den Foren dabei zu sein, um Inputs aus der Bevölkerung zu bekommen. Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die Gastfreundschaft der Gemeinde Flintsbach und betont, dass es wichtig ist, offen zu diskutieren. Sie wird alles daran setzen, dass das Forum aufrecht bleibt und Fragen beantwortet werden.

Zusammengestellt am 23.10.2018

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (wikopreventk GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 1 vom 22.10.2018
- Anwesenheitsliste

13. GEMEINDEFORUM NORD 1

22.10.2018, FLINTSBACH

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ **Informationen geologische Erkundungen**
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

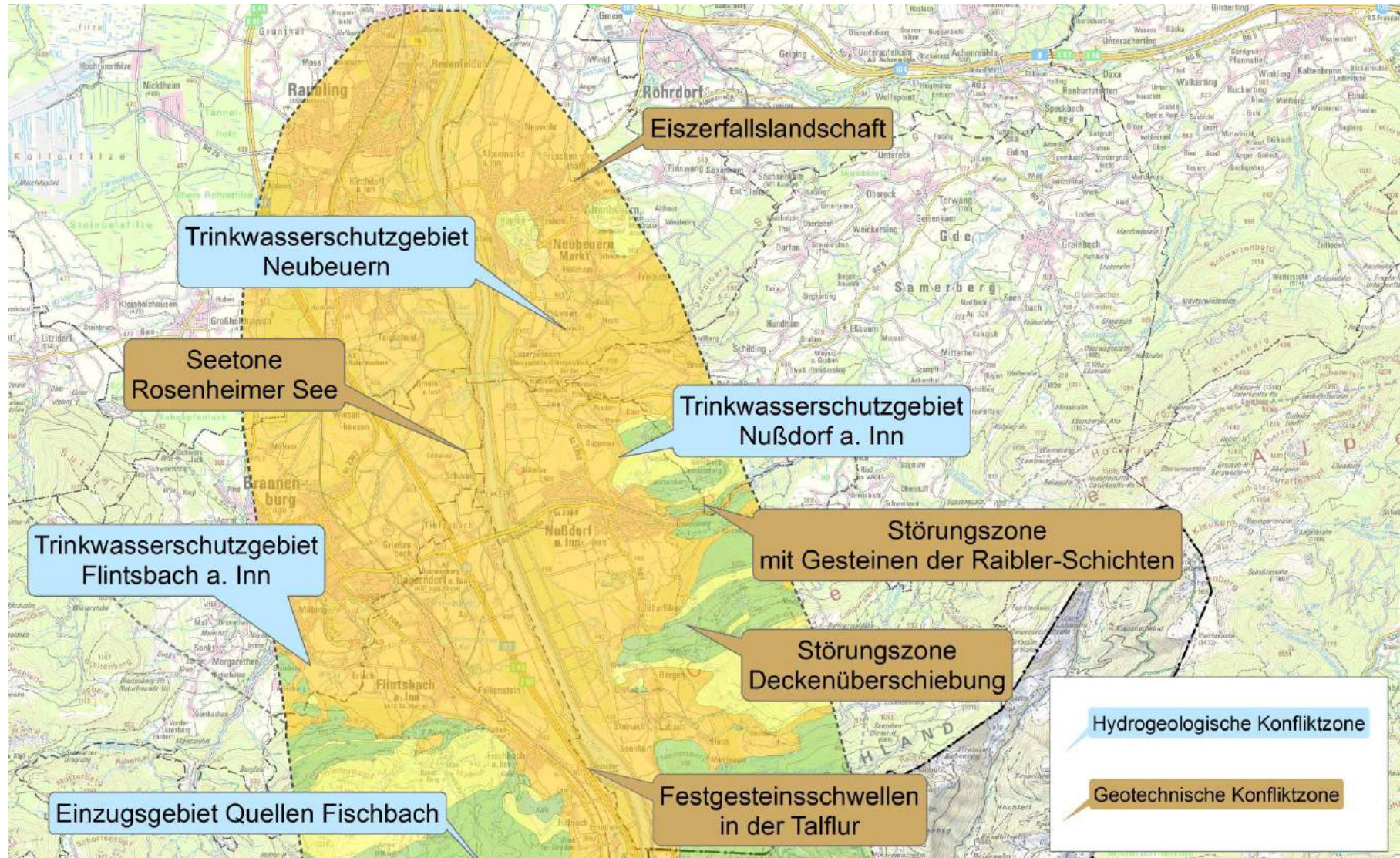
Information zum geologischen Erkundungsprogramm – Oktober 2018

- ❖ Allgemeine Erläuterung zum Stand der Erkundung und der ausgeführten Untersuchungen
- ❖ Von der Untersuchung Geophysik & Bohrung zum geologischen Modell – Beispiel Thierberg-Hechtsee
- ❖ Beispiel zur Erkundung der Felsschwellen in der Talflur, Flintsbach mit Seismik und Bohrungen
- ❖ Erkundung der Ablagerungen im Übergang zum Rosenheimer Becken mit Geoelektrik und Bohrungen
- ❖ Bereits vorliegende Auswertungen der Erkundungsbohrungen im nördlichen Untersuchungsbereich des Gemeinsamen Planungsraums

Stand der geologischen Erkundungsarbeiten

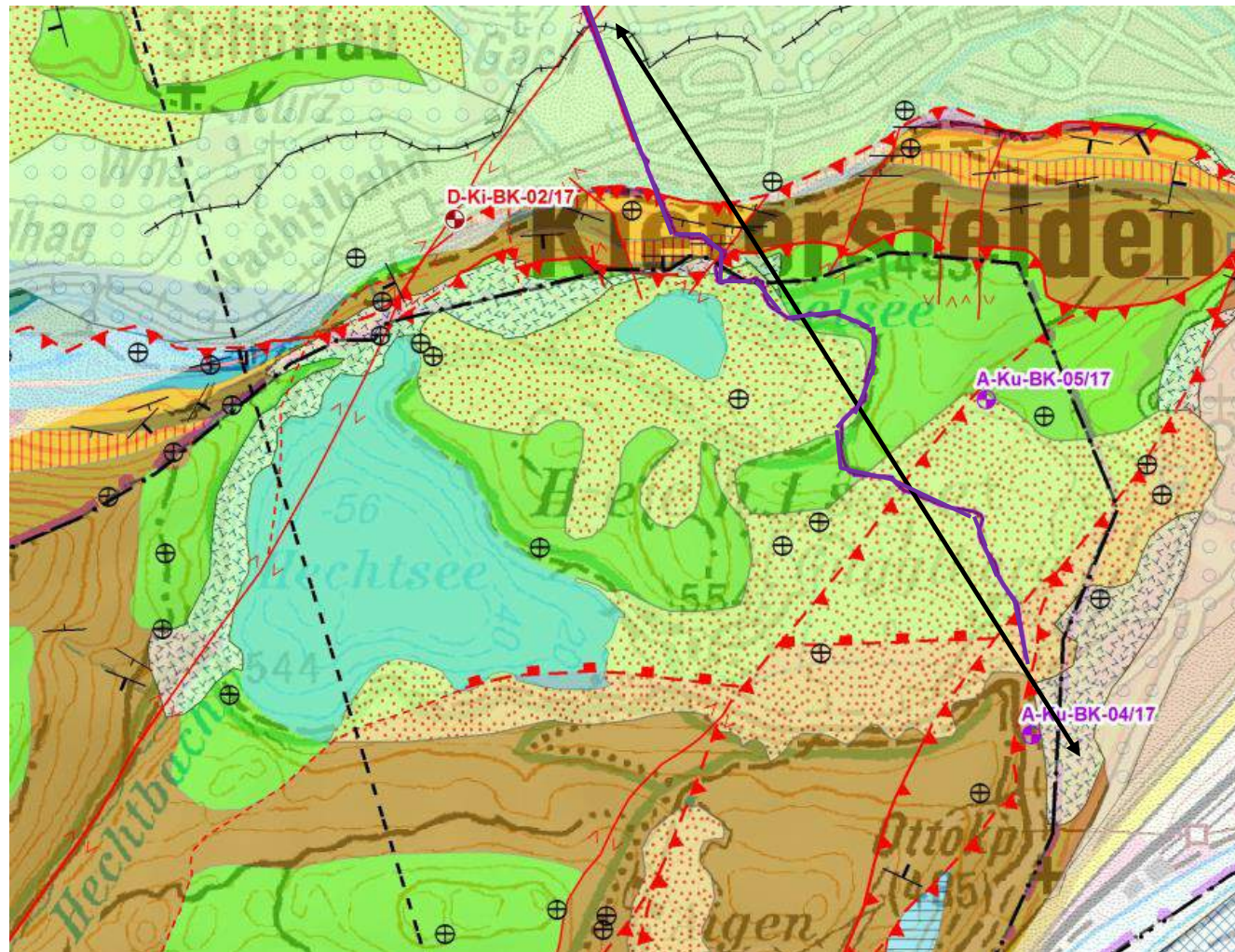
- ❖ 28 Probebohrungen mit Ausbau zu GW-Messstellen (davon 7 in Ö und 21 in D) mit 2234 Bohrmeter (davon 640 m in Ö und 1594 m in D) abgeschlossen; die Rekultivierungsarbeiten der bereits durchgeführten Bohrungen für den GPR sind abgeschlossen; die GW-Messstellen wurden in ein projektspezifisches wasserwirtschaftliches Beweissicherungsprogramm übernommen
- ❖ 17 Pegelpumpversuche im Lockergestein (hydraulische Durchlässigkeitsversuche), 24 hydraulische Packertests (hydraulische Durchlässigkeit im Fels), 16 Versuche zur Ermittlung der Gebirgsfestigkeit (Bohrlochaufweitungsversuche, davon zwei im Lockergestein) durchgeführt
- ❖ 800 Laufmeter optisches Strukturlog (Bohrlochfernsehen) samt Flowmeter, Gammalog etc. und ca. 300 m akustisches Strukturlog (Bohrlochfernsehen) samt Kaliber-Log durchgeführt
- ❖ 44 Proben für ein geotechnisches Laborversuchsprogramm zur Auswertung entnommen, die Laborversuche sind bisher nur teilweise abgeschlossen
- ❖ 33,3 km geoelektrische Profile und 12,7 km geoseismische Profile sind bereits gemessen
- ❖ Laufende Erkundungsarbeiten: Bohrung am Hocheck läuft seit **17.9.2018**, >150,00 m Tiefe am 15.10.2018; 2 Bohrungen und 3 Geophysikprofile sind noch durchzuführen – geplant im 4. Quartal 2018

Erkundungsprogramm – potentielle Konfliktzonen - Nord



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Auswertung der Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Kieferbach 2017/01



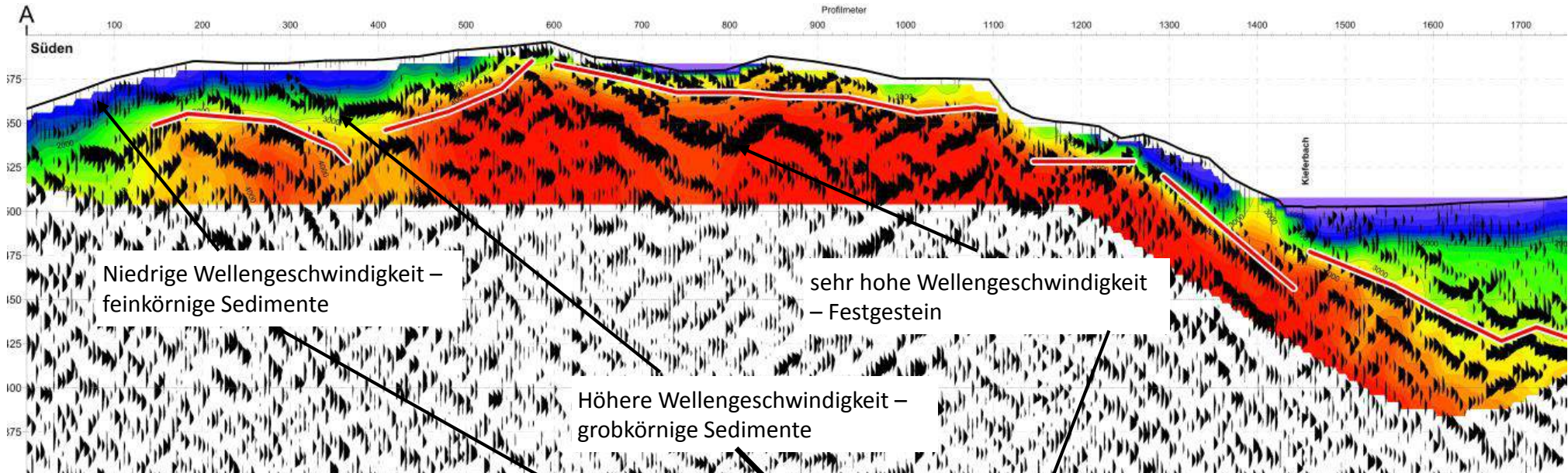
↔ Geologisches Querprofil
Kieferbach


— Geoseismische Profilsur
Kieferbach

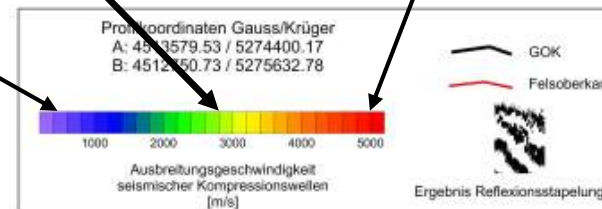
Grundlage: Gemeinsamer
Planungsraum - Geologische Karte
(IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Kieferbach 2017/01



 Nachweis der Felslinie durch Geophysiker



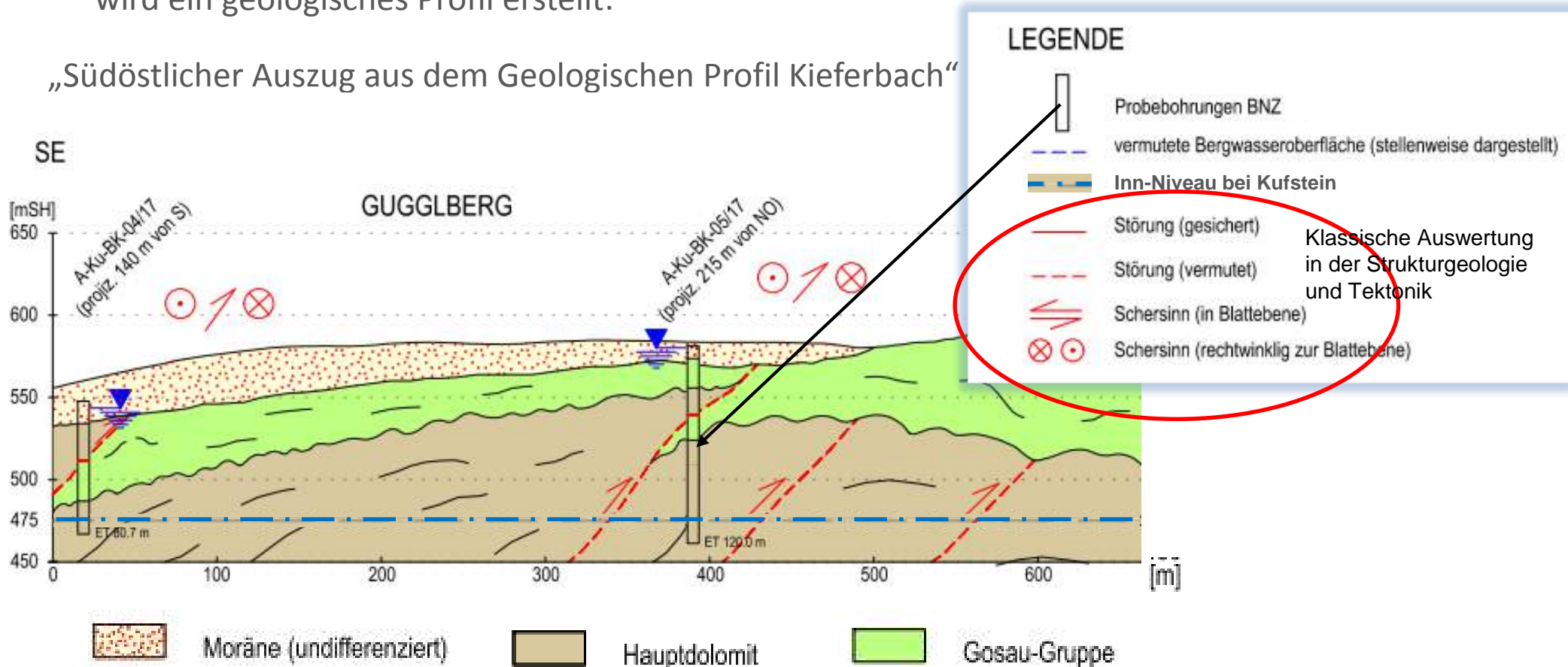
Projekt:	Brenner Nordzulauf Geophysik	
Auftraggeber:	DB Netz AG, Regionalbereich Süd / ÖBB Infrastruktur AG	
Arbeitsbereich:	Kieferbach (1)	Hybridseismik GS_Kieferbach_2017/01
Maßstab:	Anlage 4	
Skala:	hor. 1:2500	Schulzvermerk BG 16016 beachten.
Skala:	vert. 1:1250	

Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

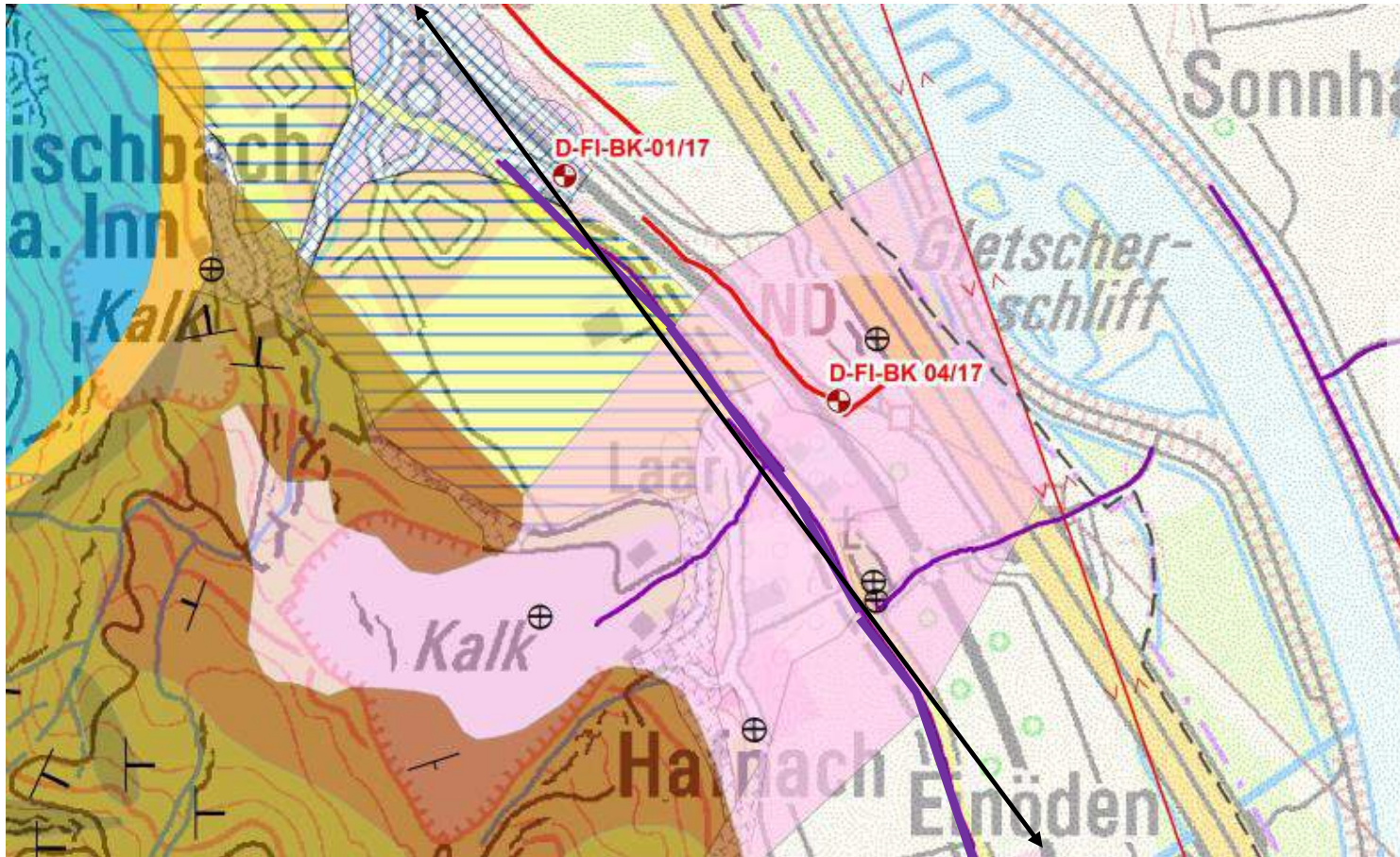
- ❖ Durch die geologische Karte und der Darstellung des Seismikprofils durch den Geophysiker wird ein geologisches Profil erstellt:

„Südöstlicher Auszug aus dem Geologischen Profil Kieferbach“



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Einöden-Fischbach 2017/01

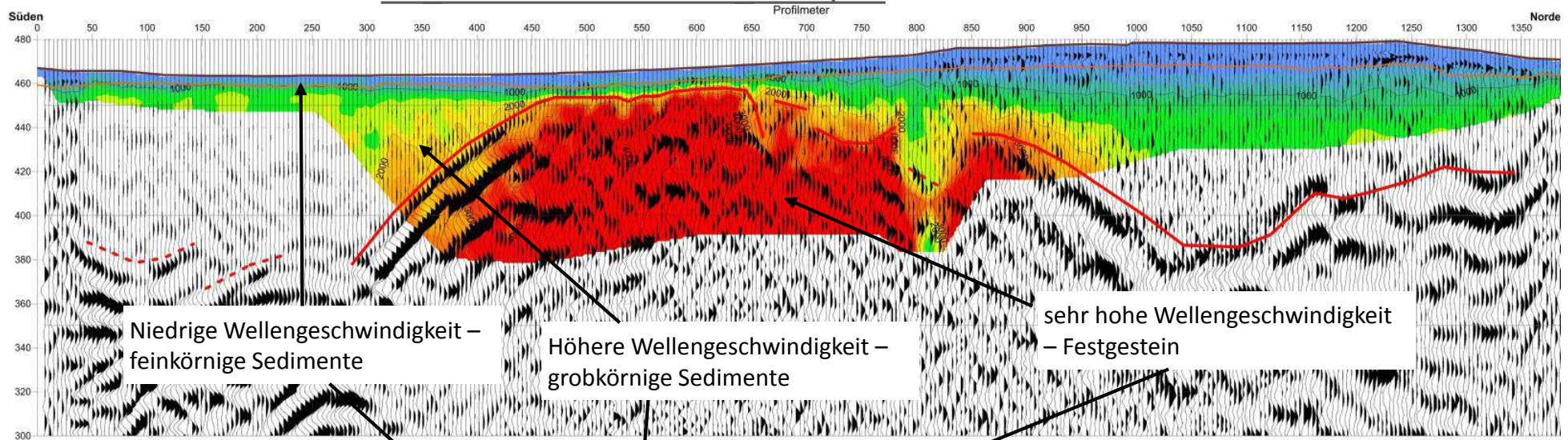



- Geoseismische Profilsur
Fischbach
- ↔ Ausschnitt aus dem Geologischen
Längenschnitt Bereich Fischbach

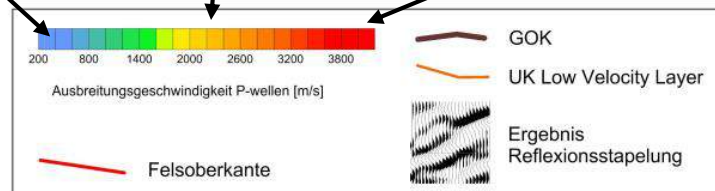
Grundlage: Gemeinsamer
Planungsraum - Geologische Karte
(IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

❖ Geoseismik Profil: GS Einöden-Fischbach 2017/01



 Nachweis der Felslinie durch Geophysiker



Projekt:	Brenner Nordzulauf Geophysik	
Auftraggeber:	DB Netz AG, Regionalbereich Süd / ÖBB Infrastruktur AG	
Areal:	Fischbach-Flintsbach (6)	Hybrideisemik GS Einöden-Fischbach_2017/01
	Maßstab hor. 1 : 2500 vert. 1 : 1250	Anlage 2 Schutzvermerk ISO 16016 beachten

Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoseismik

- ❖ Durch die geologische Karte und der Darstellung des Seismikprofils durch den Geophysiker wird ein geologisches Profil erstellt:

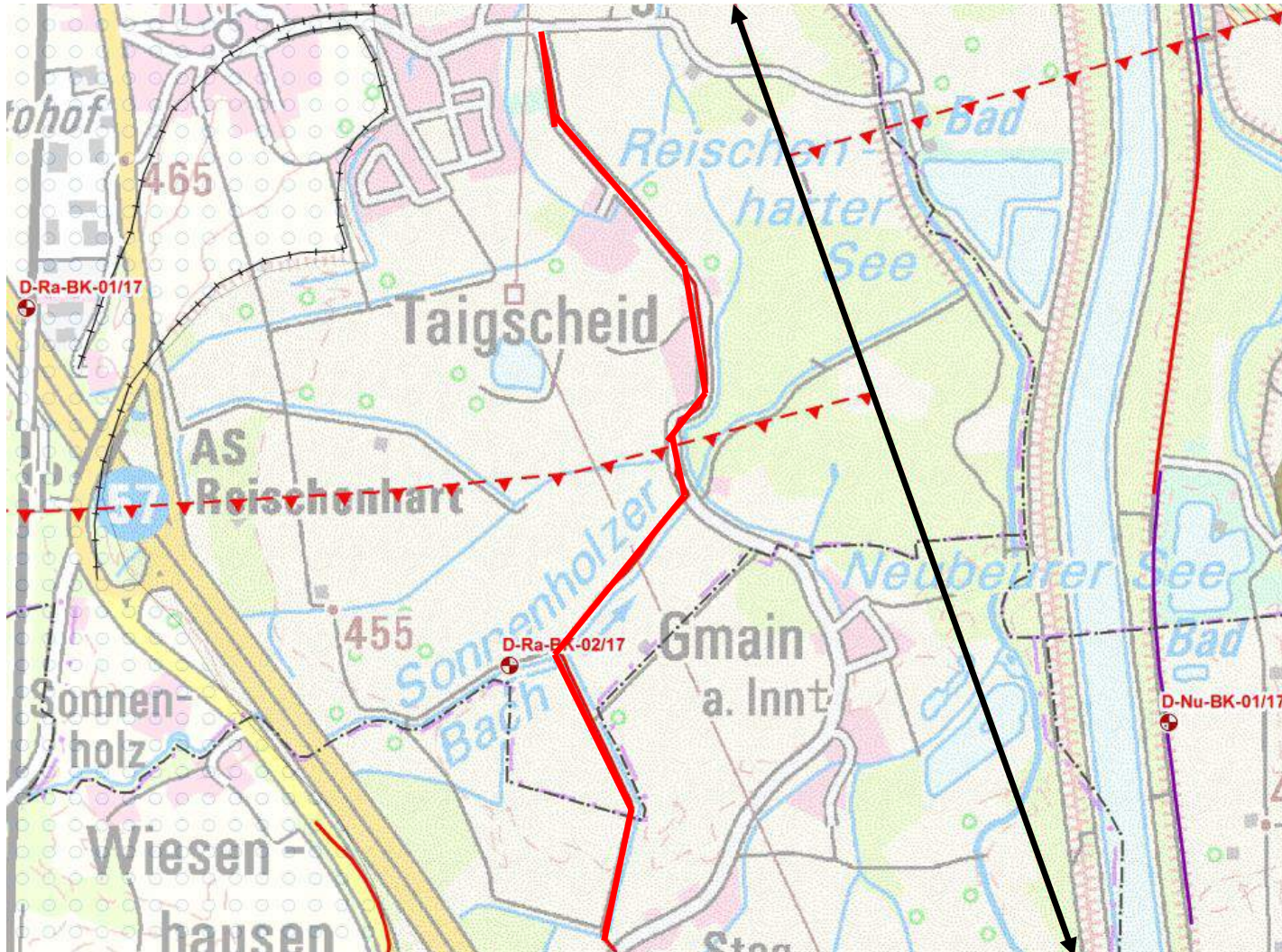
„Geologisches Profil parallel westl. Inn“ Bereich Fischbach a. Inn

(Gletscherschliffe von Fischbach)



Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

❖ Geoelektrik Profil: GE Gmain 2017/01

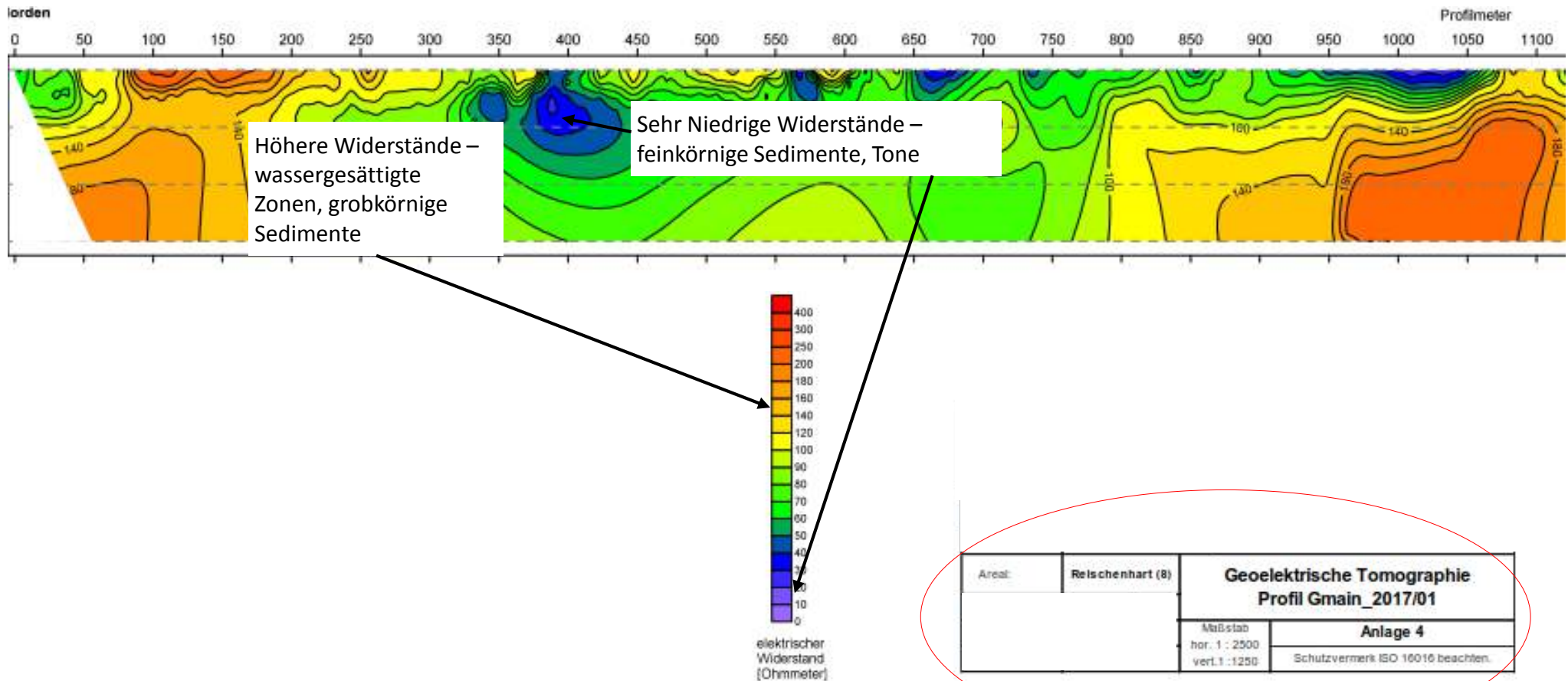


- Geoelektrische Profilspur Bereich Raubling
- ↔ Ausschnitt aus dem Geologischen Längenschnitt Bereich Raubling

Grundlage: Gemeinsamer Planungsraum - Geologische Karte (IPBN - Stand Oktober 2018)

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

❖ Geoelektrik Profil: Gmain 2017/01

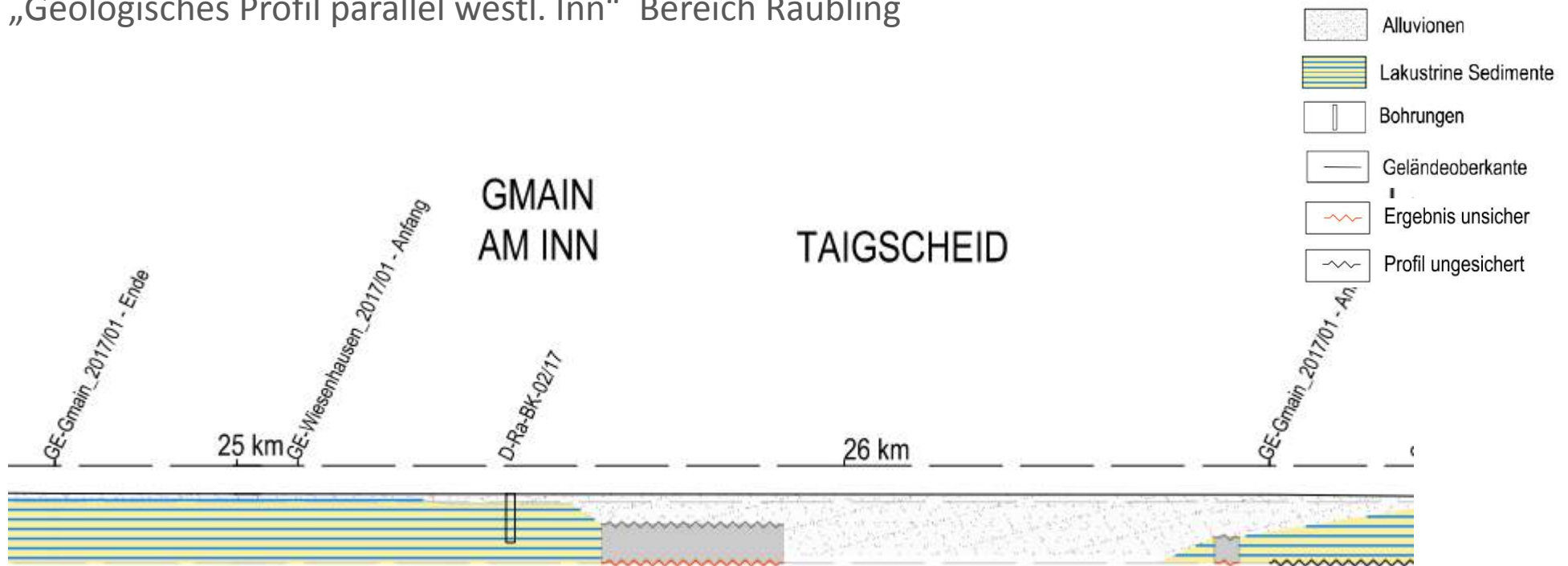


Plankopf zum Profil

Geophysikalische Bodenuntersuchung – Geoelektrik

- ❖ Durch die geologische Karte und der Darstellung des Geoelektrikprofils durch den Geophysiker wird ein geologisches Profil erstellt:

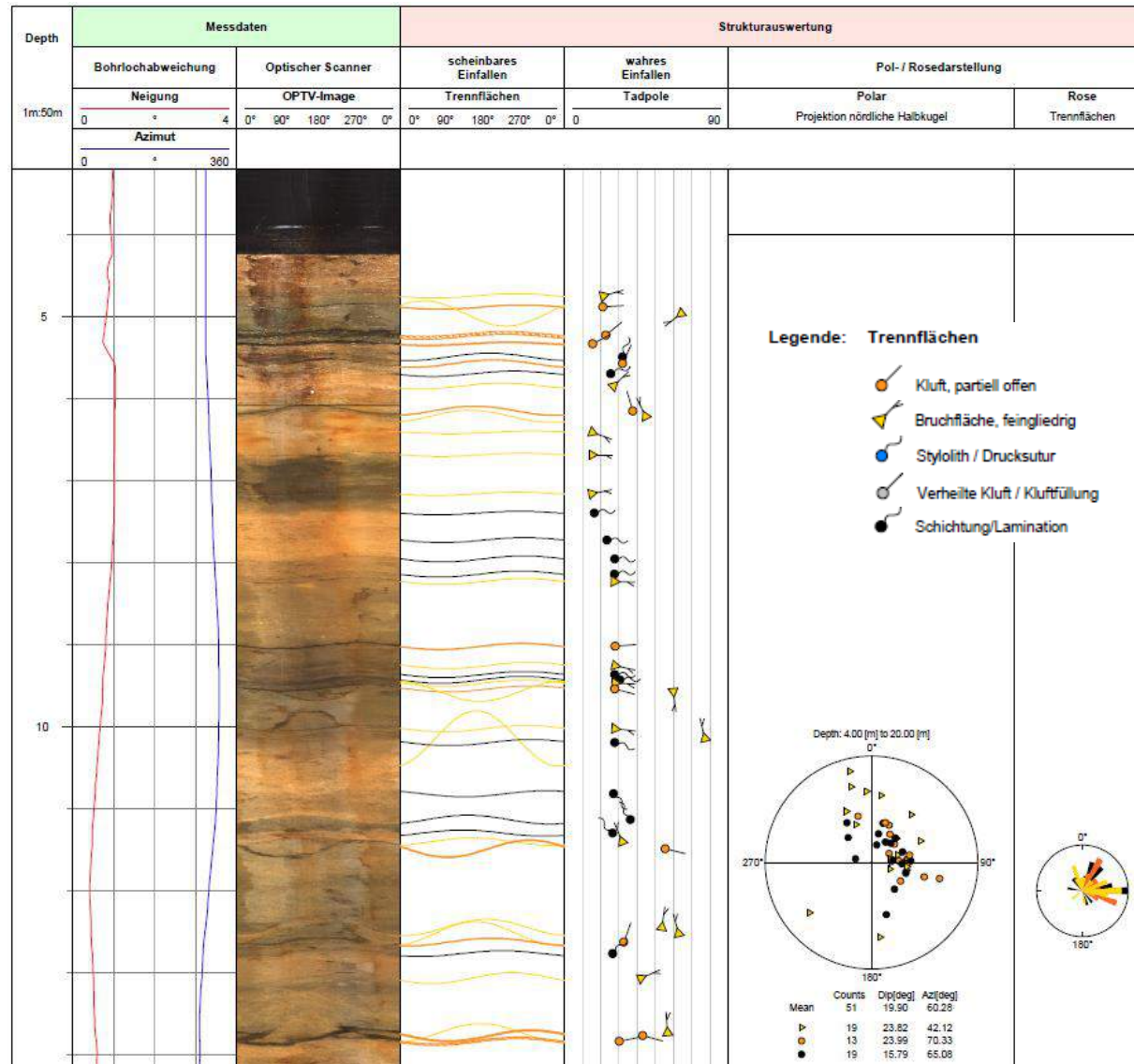
„Geologisches Profil parallel westl. Inn“ Bereich Raubling



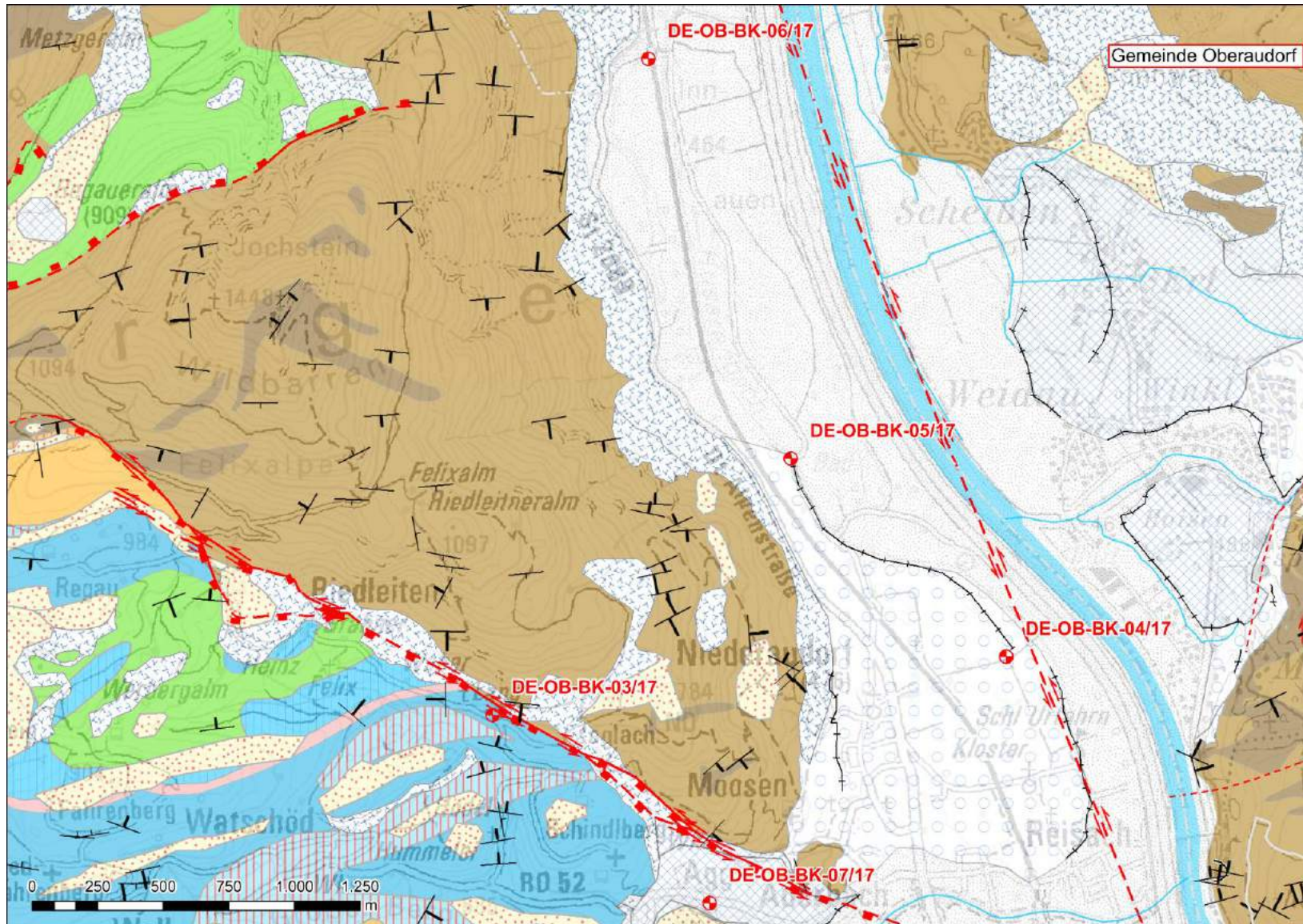
Impressionen aus der Erkundung 2018



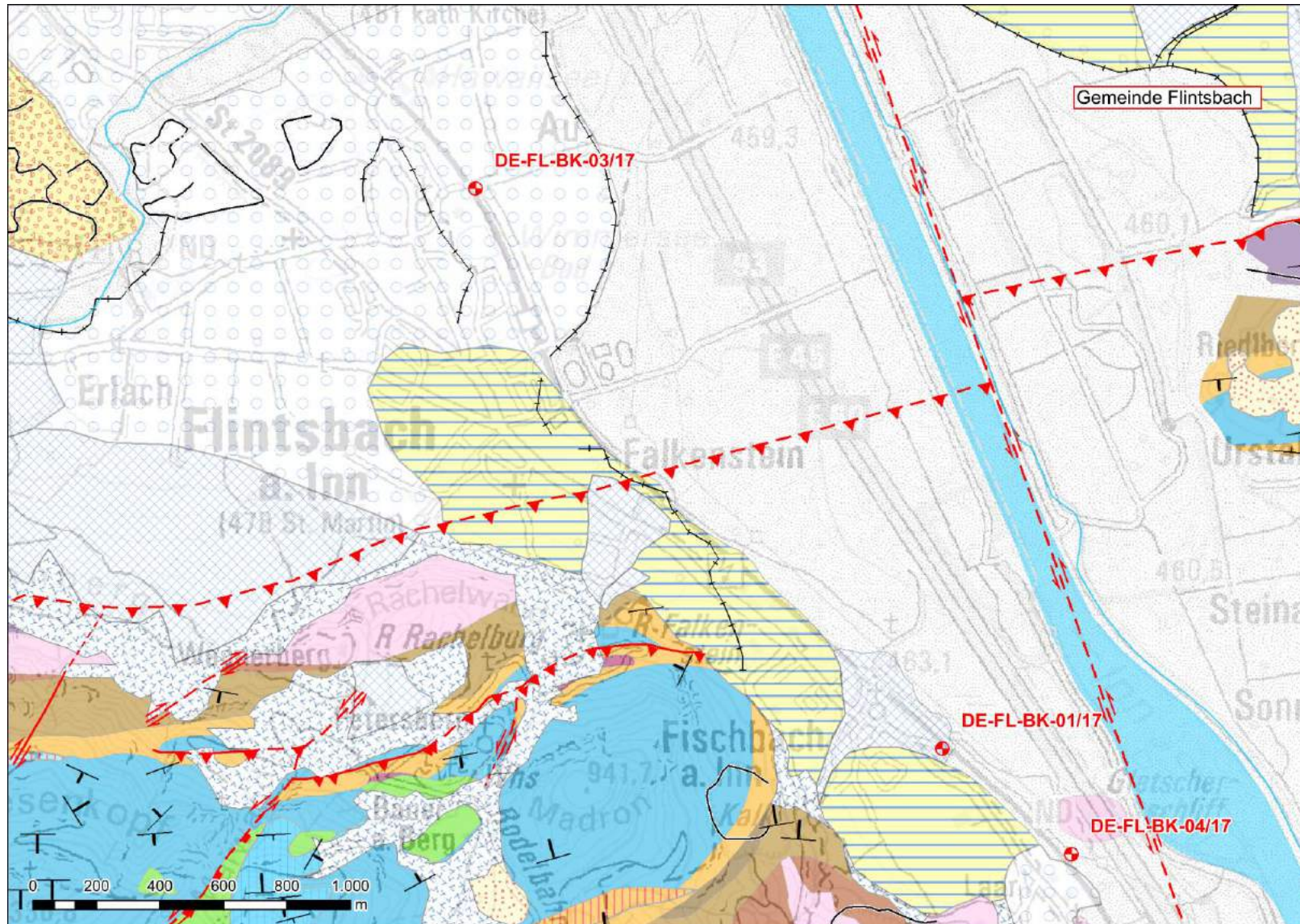
Impressionen aus der Erkundung 2018



Auszug aus geologischen Karte GPR



Auszug aus geologischen Karte GPR

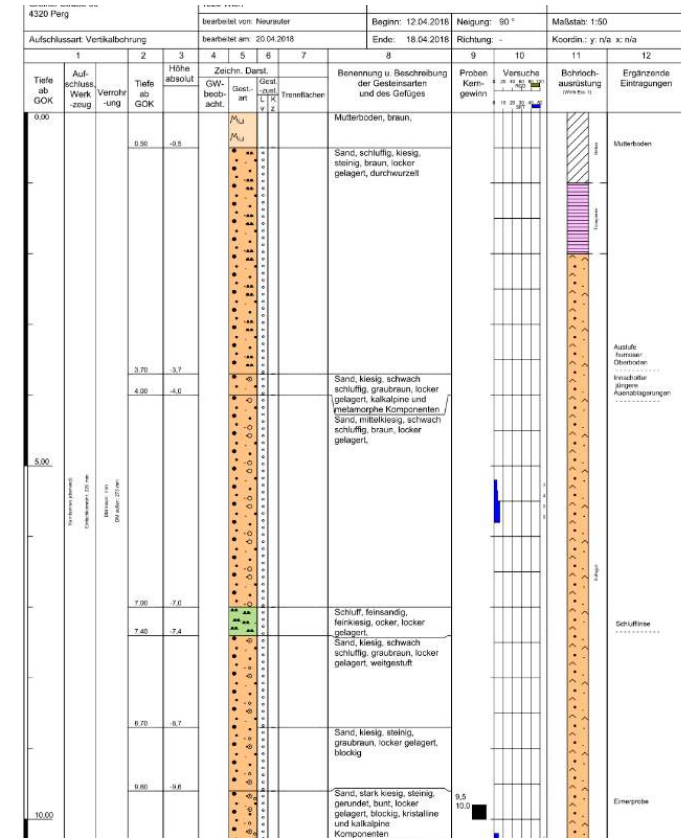


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Flintsbach, 3 Abgeteufte Bohrungen:

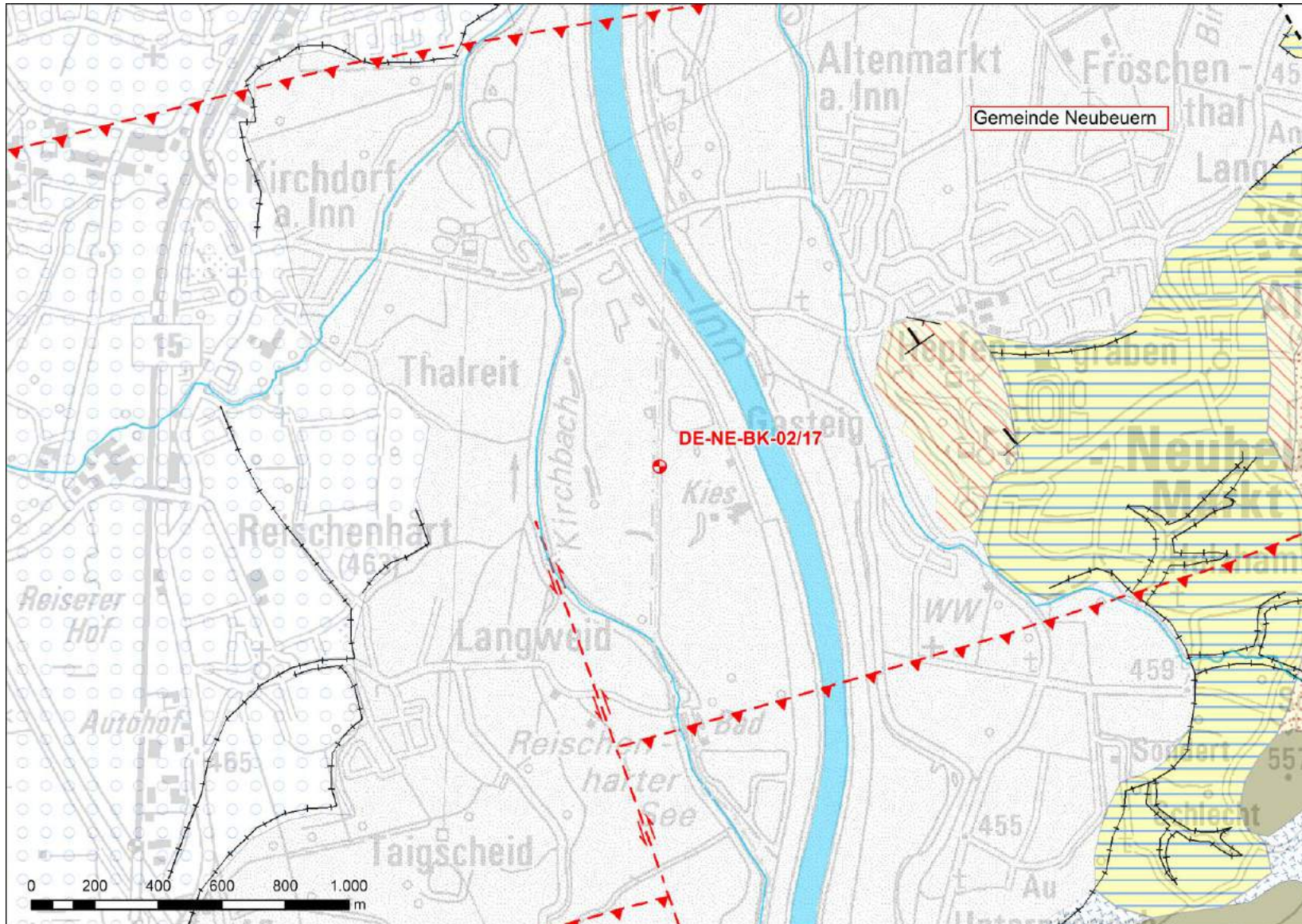
- D-FI-BK-01/17, 40m
- D-FI-BK-03/17, 40m
- D-FI-BK-04/17, 40m

- ❖ Talflur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten
- ❖ Felsschwellen im Untergrund nachweisbar



Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischen Karte GPR

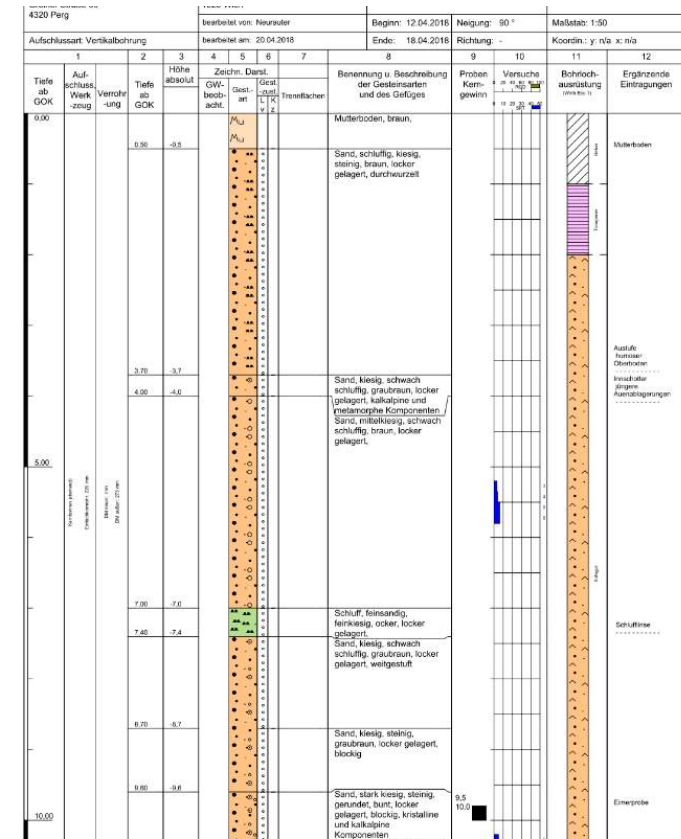


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Neubeuern, 1 Abgeteufte Bohrung:

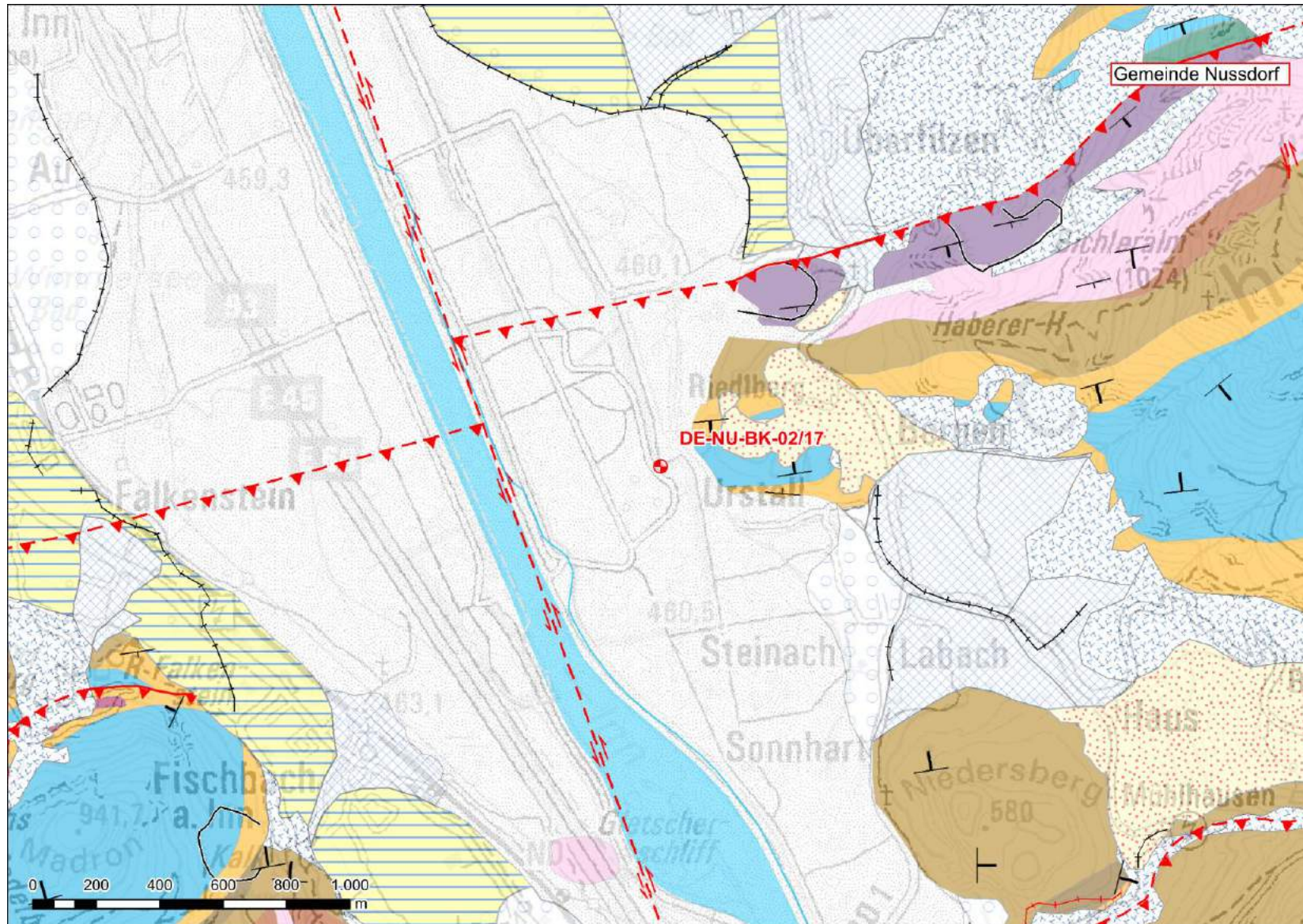
– D-Ne-BK-02/17, 40m

- ❖ Talfur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten
- ❖ Nachweis des Stauer im Untergrund (Seetone)



Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischen Karte GPR



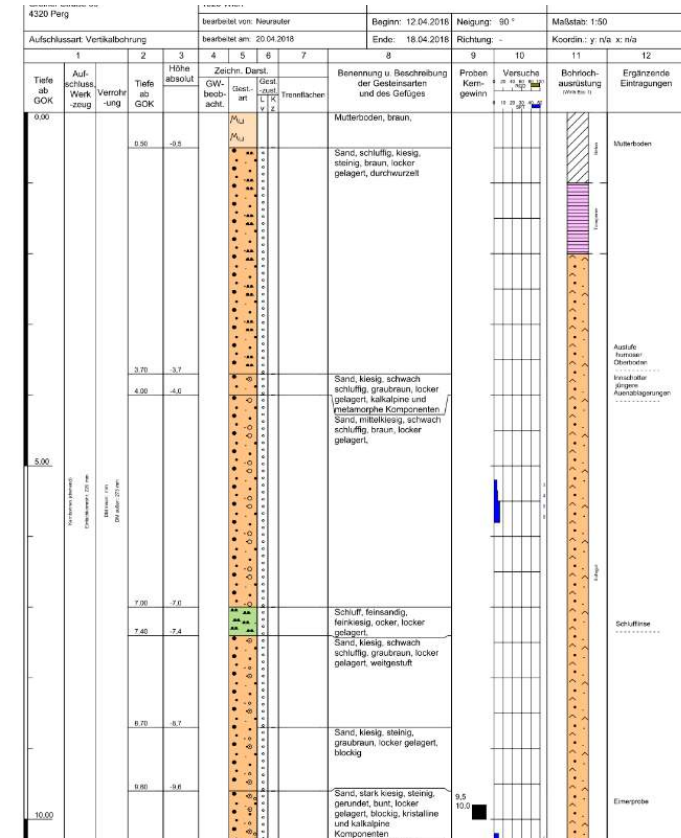
Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Nussdorf, 1 Abgeteufte Bohrung:

– D-Nu-BK-02/17, 40m

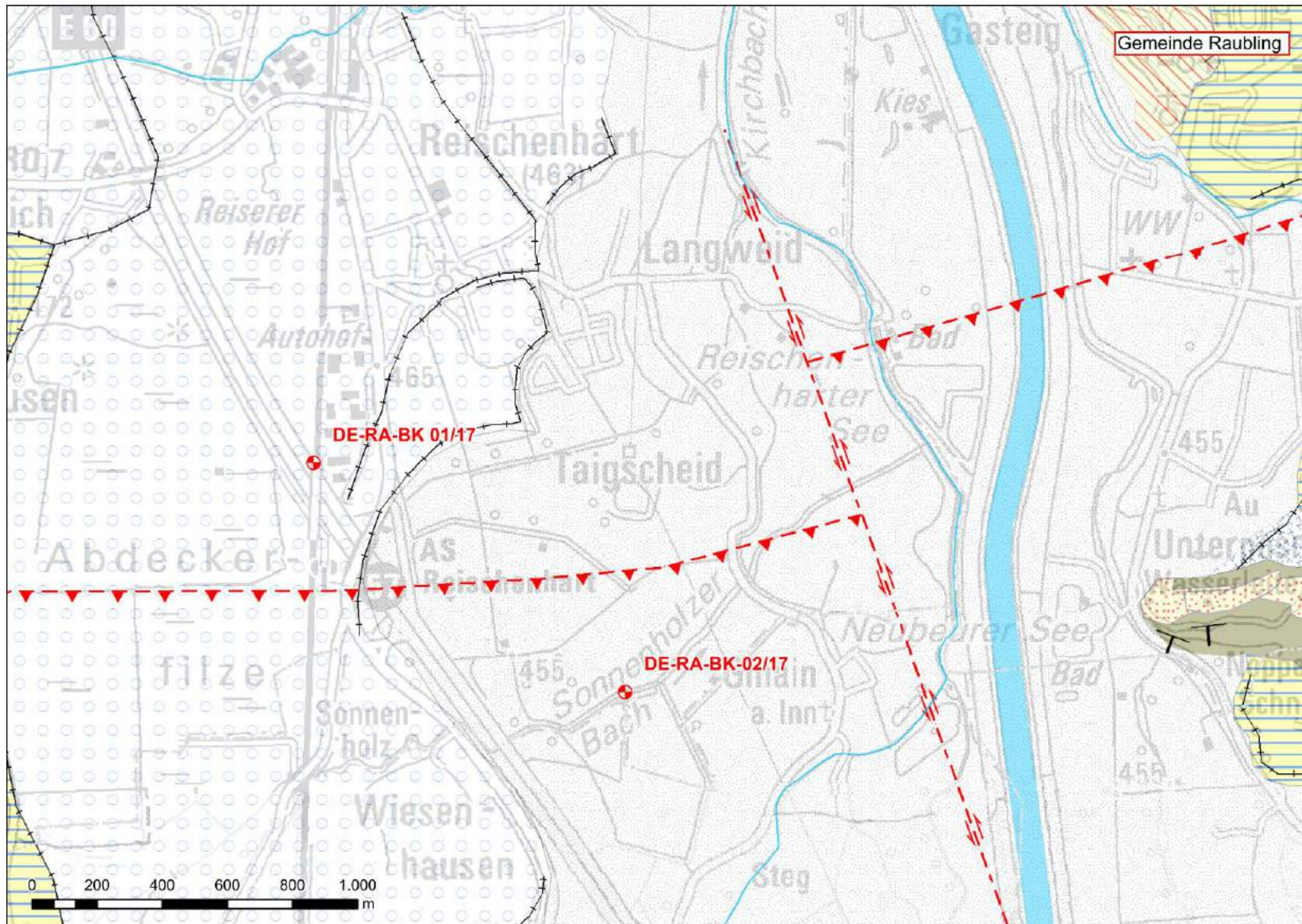
❖ Talflur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper

❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten



Beispiel für ein Bohrprofil

Auszug aus geologischen Karte GPR

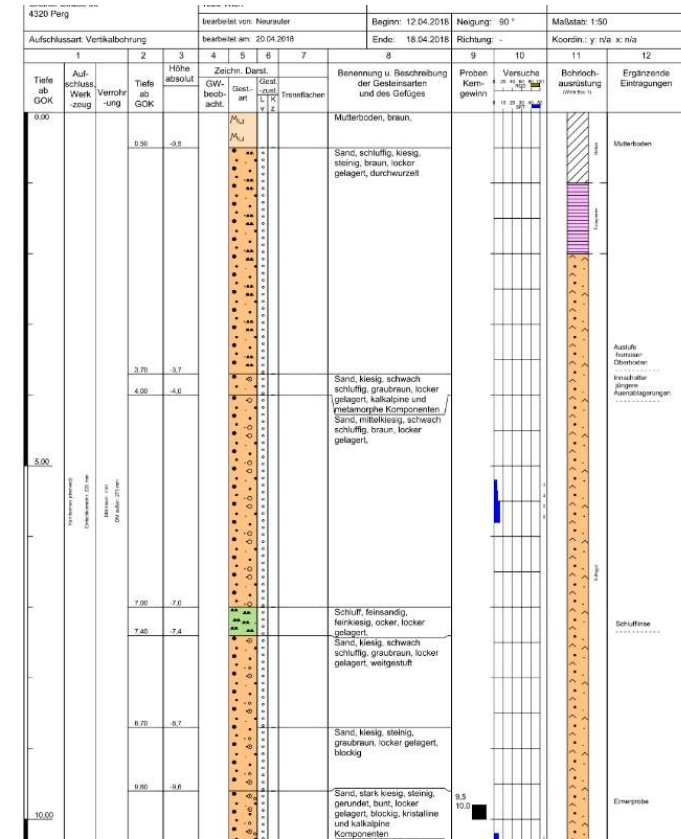


Auswertung der Erkundungsbohrungen

❖ Gemeinde Raubling, 3 Abgeteufte Bohrungen:

- D-Ra-BK-01/17, 40m
- D-Ra-BK-02/17, 40m
- D-Ra-BK-03/17, 40m

- ❖ Talflur mit Alluvionen – gesättigter GW Körper
- ❖ Wechsellagerung von grobkörnigen/ feinkörnigen Sedimenten
- Nachweis des Stauer im Untergrund (Seetone)



Beispiel für ein Bohrprofil

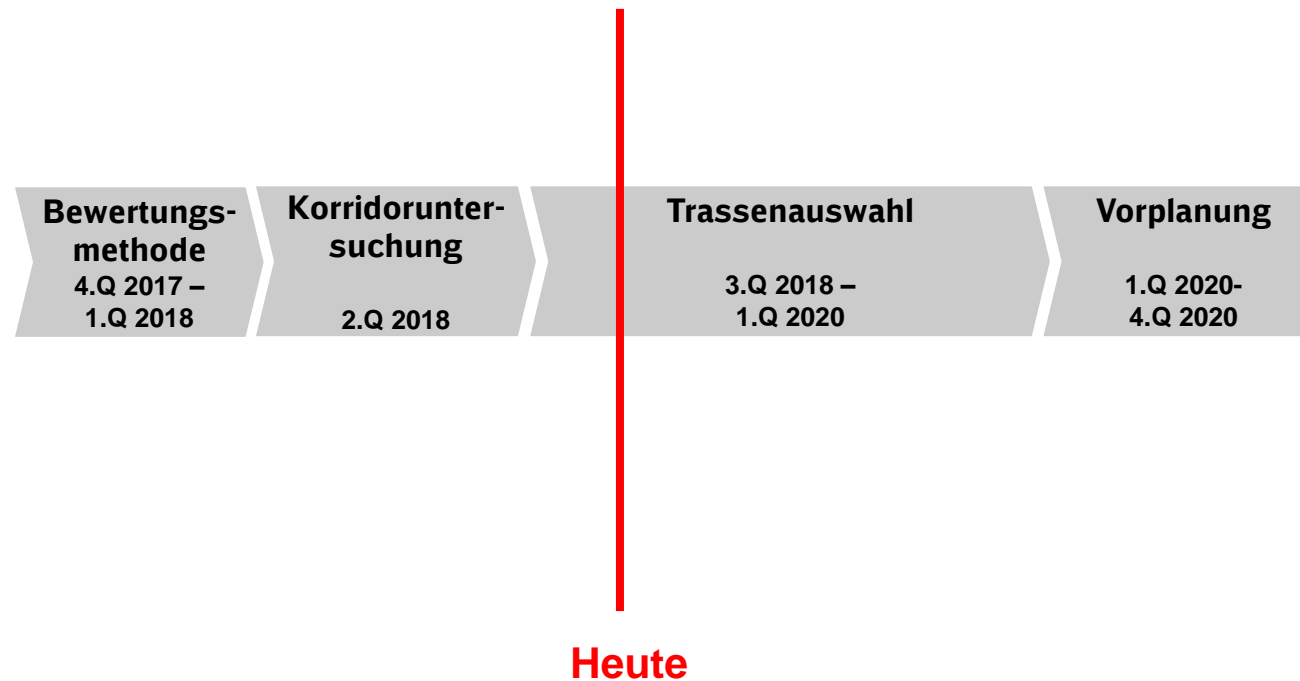
Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

Grobtrassen-Entwicklung

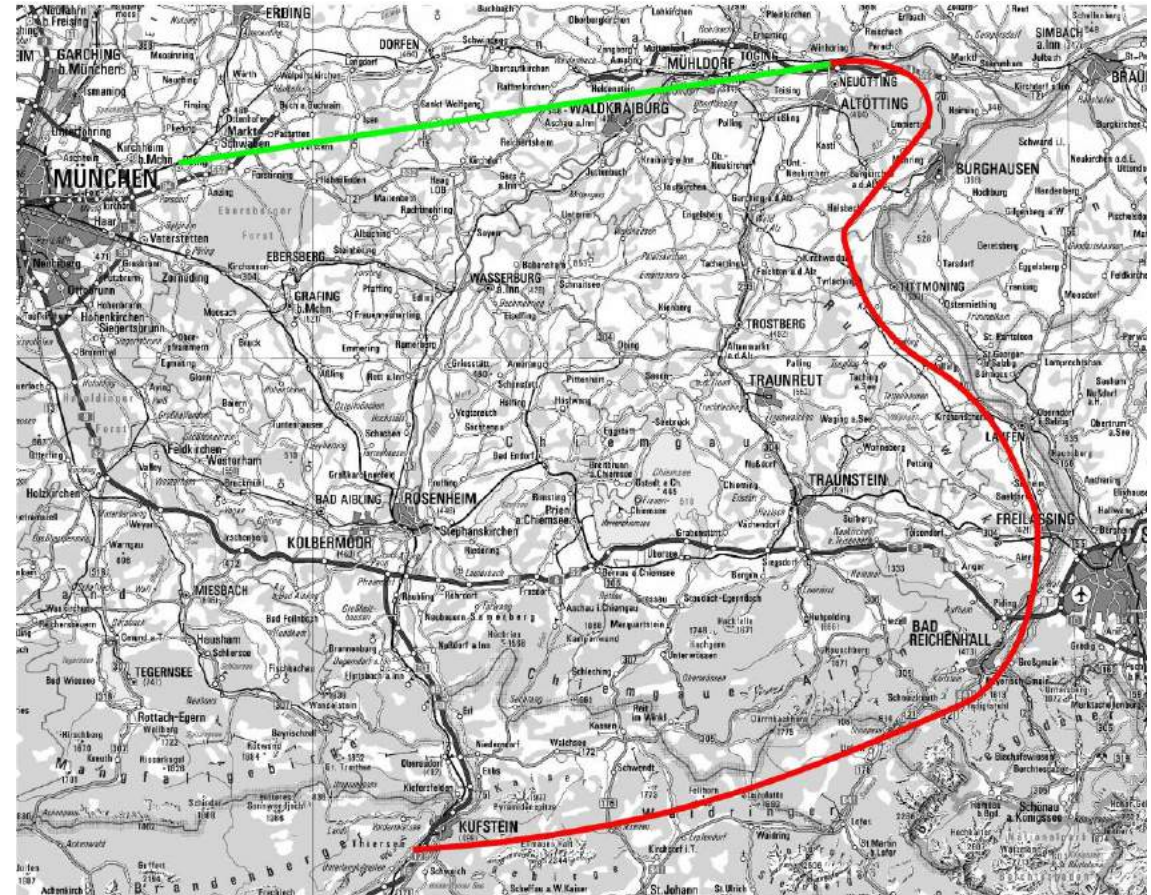
Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag Freilassing-Burghausen:
 - Trasse schwenkt südl. Kufstein nach West in Tunnel bis Bad Reichenhall
 - Oberirdische Führung Bad Reichenhall nach Burghausen und Altötting
 - Anschluss an die ABS 38 München-Freilassing östlich Mühldorf
 - Option: Alternative NBS zur ABS 38 durch dünner besiedeltes Gebiet

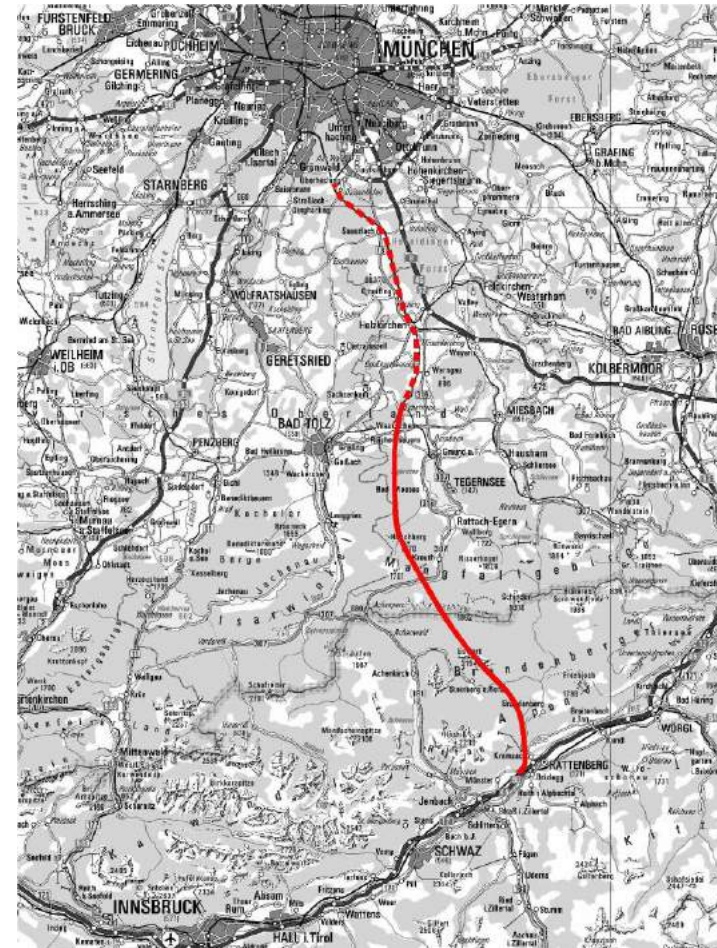


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trasse Holzkirchen - Kramsach:
 - Ausbau der Strecke München – Holzkirchen – Schaftlach
 - Neubaustrecke Schaftlach – Kramsach (Tunnel)



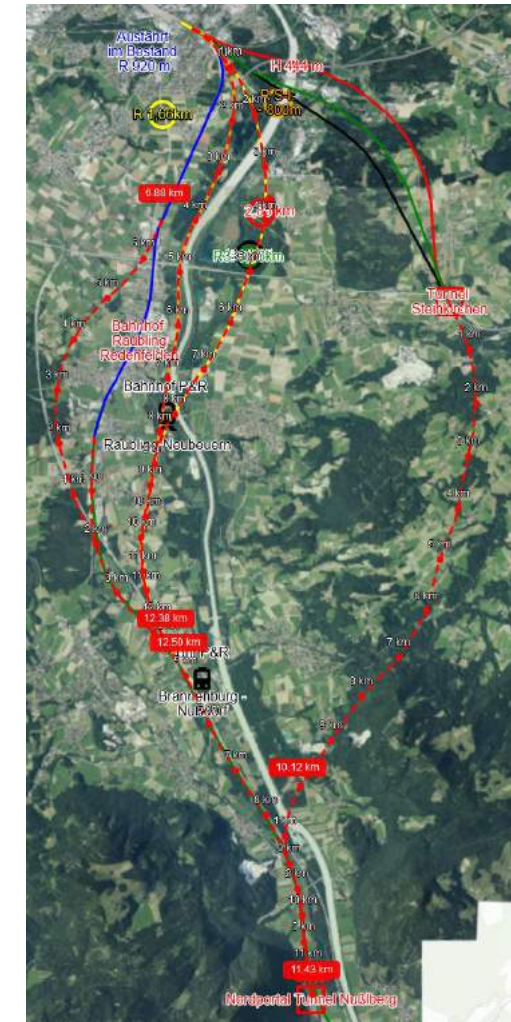
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de/de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschlag 4-gleisige NBS:

- Verlegung Bestandsstrecke gebündelt mit NBS westl. Rosenheim und neue Station Großkarolinenfeld
- Verknüpfung in Rosenheim
- Auflösung Bestandsstrecke und 4-gleisige NBS ab Rosenheim

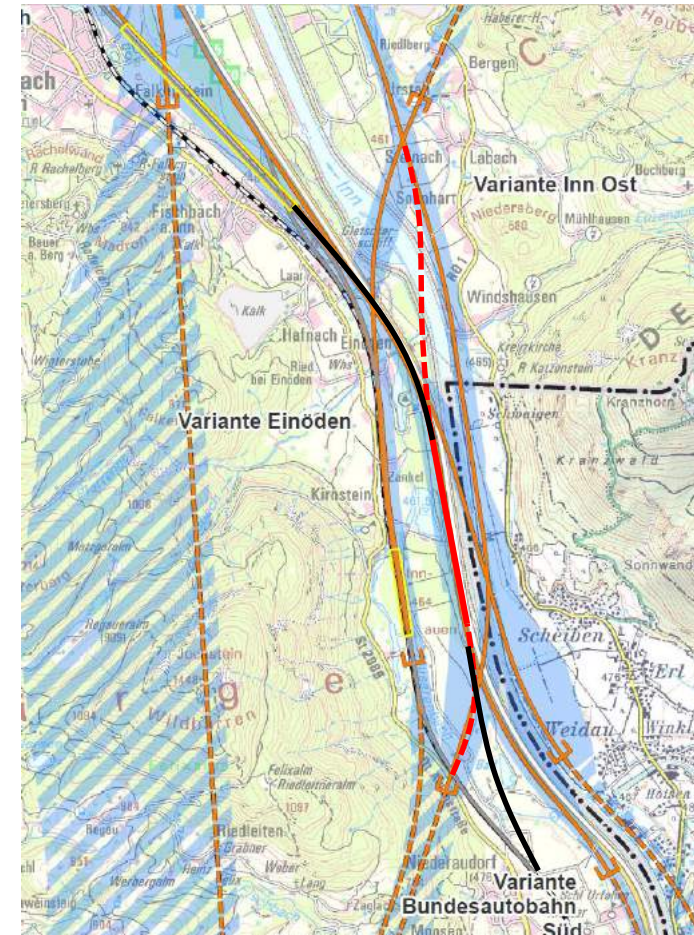


Quelle Kartenhintergrund : Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag Niederaudorf:
 - Tunnel von Süden kommend bis zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
 - Verknüpfungsstelle bei der BAB
 - Weiterer Verlauf der Trasse auf der Ostseite des Inns (Wechsel der Innseite möglichst gleich nach der Verknüpfungsstelle)



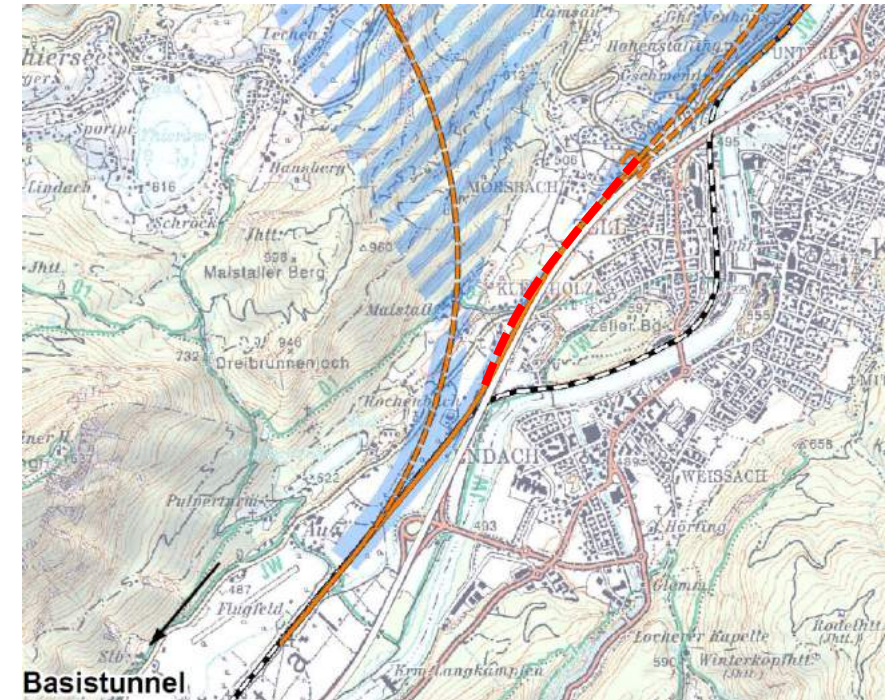
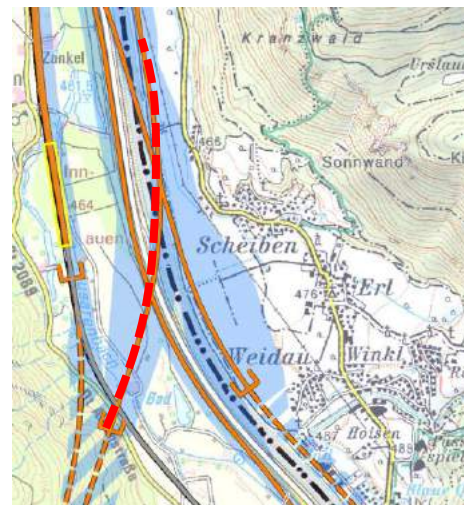
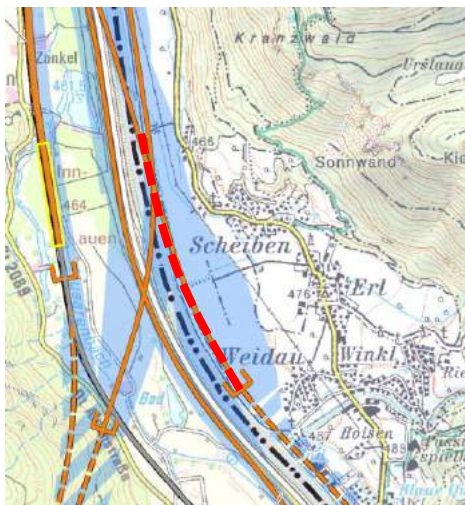
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschläge Tunnel:

- Untertunnelung Morsbach; wenn in derzeitig vorgesehener Lage nicht möglich, dann wechseln auf die östliche Seite des Inns (Unterqueren des Inns)
- Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl / Tunnel Laiming: Verlängerung Tunnel bis nach Siedlungsgebiet bei Scheiben / Erl
- Variante Tunnel Kitzwand: Innquerung interirdisch und Tunnel bis nach dem Siedlungsgebiet Erl



Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

- ❖ Sammlung der Grobtrassenvorschläge (bis Ende 2018)
- ❖ Bündelung ähnlicher Vorschläge
 - Erfassung des gemeinsamen Grundgedankens / der Idee des Vorschlagenden
 - ggf. Entwicklung einer Grobtrasse je Grundidee
- ❖ Vorprüfung, ob Projektanforderungen grundsätzlich erfüllt werden können, z.B.
 - Planungsauftrag
 - gesetzliche Anforderungen
 - Lage im Planungsraum

Ausblick Zusammenarbeit

**Bis Ende 2018:
Diskussion und Vorschläge für neue
Grobtrassen**

- ❖ **ForenteilnehmerInnen**
 - Vorschläge/Ideen für mögliche, alternative Grobtrassen
 - Hinweise zu Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte etc.)
- ❖ **Planungsteam**
 - Prüfen von Vorschlägen und Rückmeldungen
 - ggf. Aufnahme als Grobtrasse

**Ab 2019:
Diskussion und Reduktion der Grobtrassen;
vertiefende Planung**

- ❖ **ForenteilnehmerInnen**
 - Informationen zu fachlicher Analyse, Bewertung und Reduktion der Grobtrassen (Nachvollziehbarkeit)
 - Hinweise zu Trassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte etc.)
- ❖ **Planungsteam**
 - Fachliche Analyse und Reduktion
 - Vertiefende Planung
 - Bewertung nach dem Kriterienkatalog

Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ **Weitere Informationen und Diskussion**
- ❖ Ausblick und Abschluss

Weitere Informationen & Diskussion

- ❖ EPR: bei der 9. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 27.09.2018 äußerten mehrere Teilnehmer die Forderung, die Bundesverkehrswegeplanung, grundlegende verkehrspolitische Fragen sowie die Planungsvorgaben durch verantwortliche politische Vertreter klären zu lassen und bis zur Klärung der Fragen durch die Politik die Arbeit des Gemeindeforums auszusetzen. Die Deutsche Bahn respektiert das Meinungsbild des Forums und wird das Gemeindeforum Rosenheim Süd bis auf weiteres nicht mehr einberufen. Interessierte aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd erhalten weiterhin Zugang zu den laufenden Informationen über einen Informationsaustausch.
- ❖ Erkundungsbohrung in Neubeuern – Duldungsantrag
- ❖ Informationen zum Thema Masterplan Schienengüterverkehr

Masterplan Schienengüterverkehr Deutschland – BMVI (1/2)

- ❖ Der Masterplan Schienengüterverkehr wurde gemeinsam von BMVI, Allianz pro Schiene, BDI, DB AG, DSLV, DVF, kombiverkehr, NEE, SGKV, Wirtschaftsvereinigung Stahl, VDB, VDV und VPI erarbeitet. Als Bahnexperten aus der Wissenschaft und der Digitalwirtschaft waren Prof. Clausen/Fraunhofer IML und Dr. Lucke/DXC Technology beteiligt.
- ❖ Herausgabe durch das BMVI im Juni 2017
- ❖ Ausgangssituation – Politischer Anlass für die Initiative:
starkes Verkehrswachstum im EU Binnenmarkt und globalen Maßstab erwartet – rund 40% Verkehrsleistungszuwachs im Güterverkehr bis 2030 (Bezugsjahr 2010)
 - Dadurch sind erhebliche verkehrs- und umweltpolitische Probleme zu erwarten sofern strukturelle Maßnahmen zur deutlichen Verbesserung des Modal Split zugunsten der Schiene ausbleiben.
 - Der Koalitionsvertrag sieht vor, den Verkehrsträger Schiene weiter zu stärken und auszubauen.
 - Der verkehrsbedingte Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen. Der Verkehrsbereich nimmt daher in dem am 14. November 2016 vom Bundeskabinett verabschiedeten Klimaschutzplan 2050 eine zentrale Rolle ein.

Masterplan Schienengüterverkehr Deutschland – BMVI (2/2)

Zielsetzung

- ❖ Erschließung nicht ausgeschöpfter Leistungs- und Entwicklungspotenziale des Schienengüterverkehrs (SGV), die maßgeblich zur Bewältigung der verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen beitragen können.
- ❖ Dauerhafte Stärkung des Schienengüterverkehrs und der verladenden Wirtschaft.
- ❖ Angebot einer preislich wettbewerbsfähigen und qualitativ hochwertigen Transportleistung auf der Schiene.

Im Vordergrund stehen hierbei

- die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur,
- die umfassende Nutzung von Innovationspotenzialen und
- die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs Freistaat Bayern – STMB

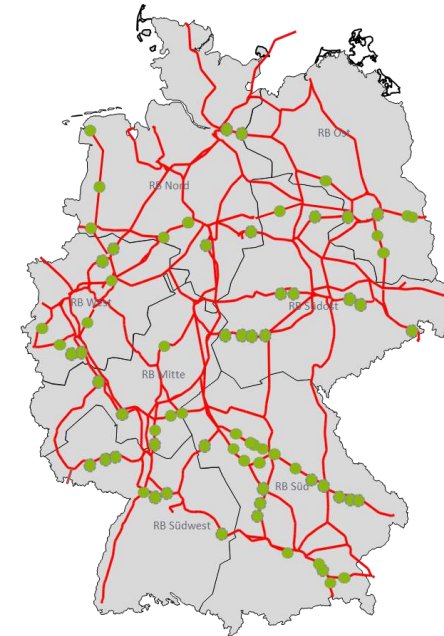
- ❖ Bayern fördert die technische und betriebliche Innovationen in Bezug auf den Schienengüterverkehr.
- ❖ Intermodaltransport-Konzept Bayern als Angebot für die Transportwirtschaft mit den Schwerpunkten Standardisierung, Automatisierung, Vernetzung und Digitalisierung.
- ❖ geförderte Projekten zur Stärkung der Schiene bzw. des Kombinierten Verkehr:
 - NIKRASA
 - Future Trailer
 - Future Terminal
 - AlpInnoCT (Alpine Innovation for Combined Transport)
 - (Internet-)Informationsplattform Güterverkehr und Logistik in Bayern
- ❖ Forderung nach einem bedarfsgerechten Ausbau eines landesweiten Netzes an Umschlaganlagen und Güterverkehrszentren.
- ❖ Konzept „BRECO.Train – An innovative train for the Brenner Corridor“ zur Umsetzung eines marktfähigen, gemischten Intermodalzuges für den Brenner-Korridor (unbegleiteter kombinierter Verkehr mit Sattelanhängern, Containern und Wechselbrücken als gemischte Züge) – Ziel erster Zug im Herbst 2018

Masterplan Schienengüterverkehr

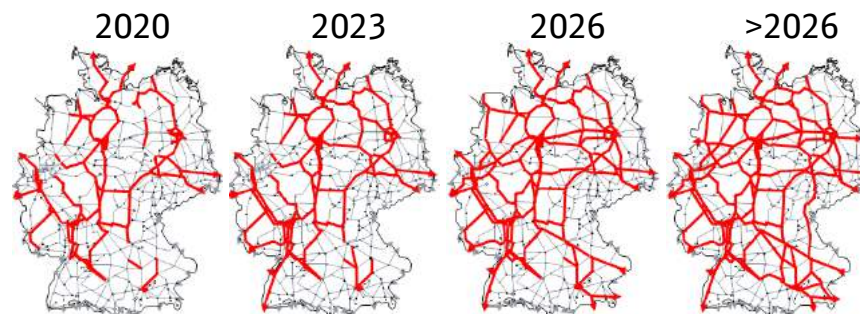
Entwicklung Schienenprojekte – DB Netz AG

- ❖ Projekte für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur im BVWP verankert
 - Neu- und Ausbaumaßnahmen (z.B. Brenner-Nordzulauf/ABS 36)
 - Maßnahmen in Knoten (z.B. Großknotenbereich München)
 - Weitere Maßnahmen (z.B. 740m-Netz Bundesweit)

- ❖ Maßnahmen 740m Netz - Bundesweit
 - 740m-Züge nach Stand der Technik grundsätzlich zulässig
 - Aber: 740m-Züge betrieblich nur teilweise umsetzbar, da Infrastruktur des Netzes (Überholgleise) nicht ausreichend vorhanden ist
 - Übernahme aufgrund volkswirtschaftlichen Nutzens in „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans bestätigt - Realisierung von bundesweit 75 Einzelmaßnahmen geplant
 - Finanzierung der Planungen und teilweise der Realisierung mit BMVI vereinbart – Planungsbeginn für Lph 1/2 ist erfolgt – Ziel Realisierung Großteil der Maßnahmen bis 2026
 - Entwicklung des 740m Netzes



— 740 m-Netz ● Einzelmaßnahme



Gemeindeforum

Tagesordnung 13. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 12. Sitzung
- ❖ Informationen geologische Erkundungen
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ **Ausblick und Abschluss**

Ausblick und Abschluss

Nächste Termine

- ❖ Nächster Forentermin: **26. November 2018**
- ❖ Weitere Forentermine geplant: 21. Januar 2019
- ❖ Präsentation wird auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM