

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen und erweiterten

Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	19. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	03. Februar 2020, Teil I: 14:15 – 15:15 Uhr (regionale VertreterInnen) Teil II: 15:15 – ca. 16:45 Uhr (alle Mitglieder inkl. BürgermeisterInnen)
Ort:	Fachhochschule Kufstein, Andreas Hofer-Straße 7, A-6330 Kufstein
	Regionale VertreterInnen (gesamte Sitzung): Georg Dudek (INNTAL Gemeinschaft e.V.) Peter Kasperczyk (BUND Kreisgruppe Rosenheim) Josef Lanzinger (Bezirkslandwirtschaftskammer Kufstein) Walter J. Mayr (Euregio Inntal-Chiemsee-Kaisergebirge-Mangfalltal) Günther Polz (ProBahn Kreisgruppe Rosenheim) Patrick Schönauer (Wirtschaftskammer Tirol) Josef Steingraber (Bayer. Bauernverband) Bernhard Warentkin in Vertr. für Thomas Riederich (Brennerdialog e.V.) Gerhard Wieland (Referent Schienenverkehr, ihk München / Oberbayern) Zagler, Johann (Landratsamt Rosenheim)
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	BürgermeisterInnen und deren StellvertreterInnen (nur Teil II): Auer, Rainer (Bürgermeister Stephanskirchen) Helmut Cybulska, in Vertretung Gabriele Bauer (Oberbürgermeisterin Rosenheim) Andreas Ehrenstrasser (Bürgermeister Langkampfen) Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld) Hajo Gruber (Bürgermeister Kiefersfelden) Georg Huber (Bürgermeister Samerberg) Matthias Jokisch (Bürgermeister Brannenburg) Olaf Kalsperger (Bürgermeister Raubling) Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim) Erwin Kühnel (Bürgermeister Bad Aibling) Marianne Loferer (3. Bürgermeisterin Riedering) Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach) Karl Leistner (Vertreter Samerberg)

Christian Praxl (Bürgermeister Rohrdorf)
Sepp Oberauer (Bürgermeister Nußdorf)
Sebastian Obermeier in Vertr. für Anton Wallner (Bürgermeister Bad Feil-
nbach)
Josef Ritzer (Bürgermeister Ebbs)
Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen)

Projektteam (gesamte Sitzung):

Martin Eckert (IPBN)
Ralf Eggert (IFOK GmbH)
Arnold Fink (ÖBB-Infrastruktur AG)
Maria Hahn (IPBN)
Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG)
Sven Madlung (DB Netz AG)
Matthias Neumaier (DB Netz AG)
Julia Schönhärl (IFOK GmbH)
Wieland Steigner (IPBN)
Christian Tradler (DB Netz AG)
Sabine Volgger (clavis GmbH)

Agenda

Teil I, 14:15 bis 15:15 Uhr (regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung
2. Rückblick und allgemeine Informationen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - FORSA Umfrage Ergebnisse
 - Ergebnis der Bestandsstreckenuntersuchung
 - Anmerkungen zum Ausbaukonzept Vieregg-Rössler
 - Weitere Informationen
3. Blick in die Planungswerkstatt

Teil II, 15:15 bis 16:45 Uhr (alle Mitglieder)

4. Begrüßung
5. Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
6. Bericht aus den Gemeindeforen
7. Fragen und Diskussion
8. Abschluss und Termine

Teil I, 14:15 bis 15:15 Uhr (regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung

Die Moderatorin Sabine Volgger begrüßt die Teilnehmenden und gibt das Wort an den Projektleiter bei der ÖBB-Infrastruktur AG, Arnold Fink, der ebenfalls begrüßt und seine Freude

ausdrückt, sich in den kommenden Regionalforen mit den Teilnehmenden auszutauschen. Matthias Neumaier, Projektleiter bei der DB Netz AG äußert, dass er den Staffelnstab von Torsten Gruber übernommen habe und mit seiner langjährigen Projekterfahrung bei der DB den weiteren Planungsprozess gerne begleiten wird.

Die Moderation stellt die Agenda vor und erläutert kurz Ablauf und Inhalt für den ersten und zweiten Sitzungsteil. Die Agenda wird ohne Änderungen angenommen.

2. Rückblick und allgemeine Informationen

Information Raumordnungsverfahren

Moderator Ralf Eggert gibt einen kurzen Rückblick über die Veranstaltung zum Raumordnungsverfahren (ROV), die auf Einladung der DB Netz AG als Austausch-Veranstaltung mit der Regierung von Oberbayern (OB) und den Mitgliedern der Foren durchgeführt worden war. Dort seien viele Fragen zum Vorgehen und dem Ansatz des Verfahrens beantwortet worden. Wesentlich sei, dass das ROV ein Verfahren zur Feststellung der grundsätzlichen Raumverträglichkeit ist, jedoch kein Planrechtsverfahren und in der Detailtiefe der Planung nicht einem späteren Planfeststellungsverfahren entspreche. Im Rahmen des ROV würde kein Ranking der Trassenverläufe vorgenommen und nur die Varianten geprüft, die der Vorhabenträger einbringt, daher würden keine Bestandsstreckenvarianten geprüft. Auch werde nicht geprüft ob und wie ein einzelner Hof betroffen ist. Ob die Landwirtschaft der Region insgesamt betroffen sei, jedoch schon. Die Veranstaltung ermöglichte einen gelungenen Austausch mit klaren Antworten der Regierung.

Die Moderatorin Sabine Volgger gibt bekannt, dass die Unterlagen vom Vorhabensträger am 06.12.2019 bei der Regierung von Oberbayern eingereicht wurden. Eine Rückmeldung von Regierung ob die Unterlagen vollständig sind, stehe noch aus. Sobald die Projektleitung die Moderation informiere wann das Verfahren eröffnet sei, würden die Forenmitglieder entsprechend informiert werden.

FORSA Umfrage: Ergebnisse

Die Projektleitung der DB berichtet, dass die Intention der erneuten FORSA Umfrage Erkenntnisse über die Akzeptanz in der Bevölkerung gewesen seien. Die FORSA Umfrage habe gezeigt, dass die Kommunikationsmaßnahmen der DB Wirkung zeigen, aber immer noch ein großes Informationsbedürfnis bei der Bevölkerung bestehe. Die Daten auf Folie 6 werden erläutert. Die Fragen der Umfrage seien im Vergleich zur ersten Befragung konkretisiert und auch die Frage zur Neubaustrecke neu aufgenommen worden: Das Ergebnis zeige, dass 6 von 10 der Befragten für den Neubau sind. Mit Blick auf den Güterverkehr wünschten sich 9 von 10 Befragten eine Veränderung des Güterverkehrs.

Ein Mitglied fragt ob die Projektleitung die Petition wahrgenommen hat, die von 19 Bürgerinitiativen unterstützt wurde und mit der die Bestandsstrecke als Alternative zur Neubaustrecke in die Prüfung aufgenommen werden soll. Mit Stand Mitte Januar hätten mehr als 30.000 Unterstützer unterschrieben. Das stehe im Widerspruch zu den mitgeteilten Ergebnissen der FORSA Umfrage. Die Umfrage

habe eine viel geringere Befragtenzahl als die Petition. Die DB würde aber die Petition nicht berücksichtigen, obwohl sie als Beitrag der Bürgerinitiativen aus der Bevölkerung stamme und die Stimmung widerspiegle.

Das Mitglied äußert, dass zwar momentan die Bestandsstrecke nicht überprüft werde, doch abzuwarten sei ob nicht aufgrund der Petition der Bundestag eine neue Entscheidung treffe und sich der Auftrag dahingehend ändere, dass auch der Ausbau der Bestandsstrecke berücksichtigt werden müsse. Mit der Einreichung der Planungsunterlagen für das ROV zum jetzigen Zeitpunkt drohe ein grober Verfahrensfehler. Es sei unverständlich, dass die Planer nicht die Petition abwarten, sondern die Unterlagen schon vor Ende der Petition eingereicht hätten. Das Mitglied sieht hierin ein Signal, dass die Meinung der Bevölkerung nicht wertgeschätzt werde.

Ein anderes Mitglied zeigt sich erzürnt über die FORSA Umfrage. Die Mitglieder des Regionalforums hätten bereits nach der ersten Befragung 2018 interveniert. Nun fühle man sich vor den Kopf gestoßen und nicht ernst genommen, da die Umfrage ohne vorherige Information des Regionalforums durchgeführt wurde. Das sei kontraproduktiv für die Zusammenarbeit. Das Mitglied verweist auf das Protokoll von 2018 in dem man sich verständigt hätte, dass das Regionalforum informiert werde. Das Vertrauen sei durch das Vorgehen der DB gestört worden. Das Mitglied mahnt an, dass der sich im Umgang miteinander etwas ändern muss.

Ein Mitglied stellt die Repräsentativität der FORSA Umfrage in Frage, der die Petition mit nun fast 40.000 Unterzeichnern/innen entgegenstehe. Das Mitglied fordert Transparenz über die Auswahl der Befragten. Auch die Aufteilung zwischen Befragungen in Deutschland und Österreich sei nicht transparent.

- Die Projektleitung versichert, dass die Petition bei ihr als Initiative angekommen sei und man nachvollziehen könne, dass sich die Initiatoren mit der Petition direkt an die Raumordnungsbehörde gewandt haben. Nun sei es an der Regierung von OB dazu Stellung zu nehmen.
- Die Projektleitung sagt zu, die nächste Umfrage im Regionalforum ankündigen.
- Die Projektleitung gibt zu verstehen, dass im Protokoll vom Juli 2018 steht, „dass die Umfrage zu einem späteren Zeitpunkt wiederholt werden kann“; darauf habe man sich in der erneuten Befragung bezogen. Die Frageninhalte würden nicht zur Diskussion gestellt werden, da diese in Zusammenarbeit mit dem Umfrageinstitut erstellt seien. Um Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu haben und Tendenzen feststellen zu können, müsse die Kontinuität der Fragestellung gewährleistet sein.

Die Moderation stellt fest, dass die FORSA Umfrage eine Initiative der DB ist und nicht zu den Aufgaben im Rahmen des Planungsdialogs und damit des Regionalforums gehöre.

Ein Mitglied äußert Unverständnis über die Umfrage, die einen Keil in den Dialog treibe, da genau die Bevölkerung, die schon jetzt Angst vor starken Beeinträchtigungen durch den Neubau hat, nun über die Medien informiert worden sei, dass ein großer Prozentsatz der Bevölkerung für den Neubau sei. Das Mitglied fragt, warum die DB solche Mittel des Marketings und der Werbung nutze und die

Betroffenen dadurch eher verunsichere. Außerdem seien die Fragestellungen nicht hilfreich für die Situation vor Ort.

- Die Projektleitung erklärt, dass solche Umfragen zum Standard für internationale Großprojekte gehören, egal ob in Deutschland, Österreich oder der Schweiz. Von Beginn bis zur Fertigstellung sind prozessbegleitende Befragungen vorgesehen, durch die man mit handwerklich sauberen Verfahren ein repräsentatives Stimmungsbild erhalten wolle. Laut Umfrage könnte Information der Öffentlichkeit über das Projekt noch intensiviert werden. Die Anzahl der Befragten sei repräsentativ.

Ein Mitglied wünscht, dass die Hauptschlagzeile der Umfrageergebnisse nicht aussagen sollte, dass viele Befragte für den Neubau sind, da dies die Betroffenen nur noch mehr verunsichere und verärgere.

- Die Moderation gibt zu bedenken, dass Umfrageergebnisse der Transparenz willen nicht gefiltert werden dürfen.

Ein Mitglied gibt zu bedenken, dass FORSA Umfragen meist nicht parallel zu einer Petition laufen. Die Petition an den Bundestag sei viel gewichtiger.

- Die Moderation äußert, dass die Petition auch in den Gemeindeforen diskutiert wurde. Die Teilnahme an der Petition sei beachtlich und werde sicher Resonanz bei der Politik finden.

Ein Mitglied fragt, ob eine Zuordnung der ja/nein-Antworten auf die jeweilige Gemeinde vorgenommen werden kann, damit die Bürgermeister wüssten, was ihre GemeindebürgerInnen meinen und die Zustimmung zu den einzelnen Trassen erkennen könnten.

- Die Projektleitung antwortet, dass sich die DB um die Rohdaten aus den Gemeinden bemühen und diese nach Erhalt nachreiche. Grundsätzlich liege bei der Befragung die Vorgehensweise des FORSA Instituts zugrunde. Es seien nur Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinden des Planungsraums befragt worden ; die Anzahl der Befragten insgesamt sei proportional zur Bevölkerung des deutschen bzw. österreichischen Teil des Planungsraumes.

Ergebnis der Bestandsstreckenuntersuchung

Die Moderation verweist mit Folie 7 darauf, dass die Ergebnisse der Bestandsstreckenuntersuchung auf der Website <https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html> veröffentlicht wurden. Die Projektleitung erklärt, dass die Ergebnisse der Bestandsstreckenanalyse seit 01. Juli 2019 veröffentlicht und seit 21.12.2019 Unterlagen auf der Website eingestellt seien. Der Ausbau der Bestandsstrecke werde nicht weiterverfolgt.

Anmerkungen zum Ausbaukonzept Vieregg-Rössler

Die Projektleitung gibt an, dass die im Ausbaukonzept Vieregg-Rössler angegebenen Baumaßnahmen massive Eingriffe in den Bestand bedeuteten: Auf einer Strecke von 20 km würde man zweigleisig bleiben. Hier gebe es keine Engpassauflösung. An diversen Stellen komme es zu Widersprüchen zum Regelwerk. Vieregg-Rössler habe eine Machbarkeitsstudie

geliefert, die DB Planer müssten hingegen konkret planen und die verkehrlichen Ziele mit der erforderlichen Kapazität berücksichtigen.

Ein Mitglied fragt, ob das bedeute, dass die nächsten 25 Jahre nicht mehr LKW auf die Schiene kommen werden.

- Die Projektleitung verweist auf das veröffentlichte Stufenkonzept. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Brenner-Basis-Tunnels sei die 1. Stufe des Stufenkonzepts realisiert. Man gehe davon aus, dass dadurch täglich bis zu 320 Züge fahren könnten. Kapazitätssteigerung könnten mit der Ertüchtigung der Bestandsstrecke nach dem Stufenkonzept möglich gemacht werden. Das Stufenkonzept würde bei Umsetzung durch alle Länder den gewünschten Nutzen bringen.

Ein Mitglied äußert, dass bisher nicht bekannt sei, wieviel vom Brennerverkehr auf die Schiene verlagert werden könnte. Die Tonnage der LKW nehme ab, d.h. es werde weniger Gewicht pro Fahrt transportiert. In der Besteuerung des Treibstoffs und weiterer Gebühren (Maut) sieht das Mitglied wirkungsvolle und notwendige Maßnahmen zur Verringerung des Güterverkehrs auf der Straße.

- Die Projektleitung gibt zu bedenken, dass die Diskussion über Güterverkehr auf Straße oder Schiene schon lange intensiv geführt würde und langsam eine Verlagerung stattfinde. Die Schiene biete auch mit Blick auf den Klimawandel bessere Optionen.

Ein Mitglied fragt, wie die Situation nach Fertigstellung des Tunnels aussehe und ob man nicht besser mit dem Ziel möglichst weniger Einschränkungen planen sollte. Hierzu gebe es unterschiedliche Angaben von der vorigen und jetzigen Projektleitung.

- Die Projektleitung gibt an, dass man bei abschnittsweiser Eingleisigkeit mit Kapazitätseinbußen von ca. 30 % rechnen müsste. Das Ausbaukonzept nehme hierzu Stellung, erkläre den Sachverhalt und zeige die Einschränkungen auf. Die Projektleitung bittet, die Angaben im Ausbaukonzept nachzulesen.

Ein Mitglied verweist auf die unterschiedliche Steuerpflicht von Gütertransporten/Wirtschaftsverkehr in Deutschland und Österreich bzw. Italien.

Ein Mitglied fragt ob die Probleme nicht leichter lösbar wären, wenn die Geschwindigkeit der Züge niedriger angesetzt und in der Planung und Bewertung der DB weniger stark herangezogen würde.

- Die Projektleitung verweist auf den Planungsauftrag, der Kapazitäten für den Bedarf der Zukunft schaffen müsse. Ein attraktiver Personen-Reiseverkehr solle erhalten werden. In der Bestandsstreckenuntersuchung seien die Geschwindigkeiten auch deshalb berücksichtigt worden. Die DB-Untersuchungen seien zu anderen Ergebnissen gekommen als Vieregg-Rössler.

3. Blick in die Planungswerkstatt

Martin Eckert von IPBN stellt Beispiele für erste trassierungstechnische Überlegungen zum Höhenverlauf und den zu beachtenden Konfliktbereichen vor (Folien 10 bis 26). Anhand der Folien erläutert er das grundsätzliche Vorgehen der Planer bei der Entwicklung von Höhenlinien für die Trassen.

Über- oder Unterquerung der BAB A 8

- Herr Eckert erklärt den Stand der Überlegungen für die Über- oder Unterquerung der BAB A 8 bei den Varianten Gelb/Oliv/Türkis (Folie 12-18).

Über- oder Unterquerung des Inns

- Herr Eckert erklärt den Stand der Überlegungen für die Über- oder Unterquerung des Inns bei der Variante Violett (Folien 19-26). Die Planer würden sich Schritt für Schritt (iterativ) an eine Lösung heranarbeiten für die wie auf den Folien dargestellten Konfliktbereiche. Erste trassierungstechnische Überlegungen würden angefertigt, aber noch keine fertigen Lösungen.
- Er erläutert, dass bei den Überlegungen zur Innunterquerung u.a. zu beachten ist, dass die südlich anschließende Verknüpfungsstelle Niederaudorf BAB nicht im Tunnel liegen kann. Deshalb betrachte man trassierungstechnisch zunächst eine möglichst flache Innunterquerung und unterstelle dabei erstmals eine offene Tunnelbauweise. Eine bergmännische Bauweise wäre erst in größerer Tiefe möglich, d.h. bei gutem Baugrund ab ca. 10 m Überdeckung. Welche Bauweisen in welcher Tiefe für die Innunterquerung möglich seien hänge von den geologischen und hydrologischen Verhältnissen ab.

Ein Mitglied fragt, ob Verknüpfungsstellen oberirdisch sein müssen oder ob sie auch im Einschnitt/Trog gebaut werden könnten.

- Herr Eckert gibt an, dass die sogenannte geländenahe und platzsparende Planung im Vordergrund stehe, insbesondere bei schwierigem Baugrund. Es gebe keine Vorschrift, die generell verbiete eine Verknüpfungsstelle in einen Geländeeinschnitt zu legen.

Ein Mitglied fragt, wie vorgegangen wird, wenn beim Vergleich beide Varianten möglich sind.

- Die Planungsgruppe IPBN antwortet, dass die Planer bei der Bewertung der Varianten sich an den Kriterienkatalog halten. Die Überlegungen zur Auswahl von (Unter-) Varianten würden nachvollziehbar in den Gremien kommuniziert.

Spielen die Kosten in der Bewertung eine Rolle?

- IPBN antwortete, dass die Bewertung auf der Grundlage des Kriterienkataloges erfolgt. Die Kosten spielten zunächst keine Rolle, würden jedoch in der weiteren Betrachtung für die Trassenauswahl einbezogen. Entsprechend der vorgegebenen Methodik werden die Trassenvarianten anhand der Teilkriterien bewertet und dann die Kosten ins Verhältnis zu den Nutzenpunkten gesetzt. IPBN plant die Trassenvarianten im gleichen Tiefgang und bewertet sie nach denselben Kriterien, um Vergleichbarkeit zu wahren.

- Die Projektleitung fügt an, dass bei zwei möglichen Lösungen auch die Optimierung für die Region berücksichtigt würde. Wenn beide Lösungen nicht möglich seien würden beide nicht weiterverfolgt.

Teil II, 15:15 bis 16:45 Uhr (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

4. Begrüßung

Der Moderator Ralf Eggert (IFOK) begrüßt die neu dazu gekommenen Mitglieder. Die Projektleitung der DB Netz AG, Matthias Neumaier, und der ÖBB Infra, Arnold Fink begrüßen die Forenmitglieder. Die Moderation stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird.

5. Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung

Das Protokoll wird mit einer Änderung zur Formulierung der Anmerkung eines Mitglieds zur Berücksichtigung des Alpenplans auf Seite 7/13 angenommen.

IPBN erklärt, dass der Alpenplan im Landesentwicklungsplan Bayern (LEP) verankert sei und drei Zonen, A, B, C definiere. Für die Zone A sind im LEP die geringsten Einschränkungen formuliert. Bisher seien in der Planung alle drei Zonen berücksichtigt worden, wobei in der Plandarstellung aus Gründen der Lesbarkeit nur die Zone C dargestellt sei. Bei der vertieften Trassenplanung würde der Alpenplan Berücksichtigung finden wie dies bereits in den Unterlagen für das Raumordnungsverfahren geschehen sei.

6. Bericht aus den Gemeindeforen (Sabine Volgger, Ralf Eggert)

Sabine Volgger (clavis GmbH) berichtet aus den Gemeindeforen (GF) des Gemeinsamen Planungsraums GPR. Insgesamt seien vor allem die Einblicke in die Planungswerkstatt stark diskutiert worden. Im Gemeindeforum Süd 1 sei die Umweltverträglichkeitsprüfung des Abschnitts Kundl-Schaftenau diskutiert worden. Insbesondere, wo genau der Übergang zum Gemeinsamen Planungsraum in der Gemeinde Langkampfen liegen wird. Im Gemeindeforum Süd 2 sei vorrangig die Innquerung diskutiert und seitens der landwirtschaftlichen Vertreterin Überlegungen zur Lage der Verknüpfungsstelle Niederaudorf BAB eingebracht worden. Insgesamt gäbe es in den Gemeinden kein Verständnis für das Ausbaukonzept der Bestandsstrecke von Vieregg-Rössler. Im Gemeindeforum Nord 1 seien die Innquerung diskutiert worden, insbesondere der Dissens über die Notwendigkeit der Verknüpfungsstelle. Im Gemeindeforum Nord 2 habe man Überlegungen für bessere Informationen an die Bürgerinnen und Bürger diskutiert. Der aktuelle Planungsstand sei sehr komplex und daher schwer zu vermitteln. Es habe einen Vorschlag einer Modellbahn gegeben, um die Kommunikation anschaulicher zu machen. Zu den beiden Planungsbeispielen sei stark diskutiert worden.

Ein Mitglied aus dem Gemeindeforum Süd 2 bringt die dringende Forderung vor endlich den bereits seit Jahren versprochene Lärmschutz an der Bestandsstrecke umzusetzen.

Ein Mitglied informiert, dass laut seinem Informationsstand der angedachte frühestmögliche Beginn für Lärmschutzmaßnahmen für 2022/23 gesetzt sei. Das sei aus seiner Sicht viel zu spät und würde die Glaubwürdigkeit des Vorhabensträgers nicht stärken.

Die Projektleitung zeigt Verständnis für die hohe Dringlichkeit; die habe aber selbst keinen Einfluss auf die Beschleunigung der Aktivitäten.

Ralf Eggert (IFOK) berichtet aus den Gemeindeforen des Erweiterten Planungsraums EPR:

Im Gemeindeforum Süd / EPR habe es eine Diskussion zur Bestandsstrecke gegeben. Der Vorhabenträger DB habe erinnert, dass ein bestandsnaher, überwiegend dreigleisiger Ausbau, wie ihn das Ausbaukonzept der Vieregg-Rössler GmbH vorsehe, nicht dem Planungsauftrag des Bundes und den Anforderungen an die Planung der DB entspreche. Insbesondere im Gemeindeforum Süd hätten sich Mitglieder zu dieser Aussage enttäuscht geäußert. Auch die Inntalquerungen sei stark diskutiert worden.

7. Fragen und Diskussion

Ein Mitglied gibt zu bedenken, dass die Mehrzahl der Varianten mit „martialischen“ Bauwerken bestückt werden, weil enorme Hindernisse zu überqueren seien. Es weist darauf hin, dass im Süden/Italien laut Artikel am 24.1. 2020 in der Südtiroler Zeitung, der Südzulauf Brennerbasistunnel mit 90% Tunnel geplant werde (immer linkseitig von der Etsch). Dadurch würden keine landwirtschaftlichen/Naturschutz- Flächen verbaut. Es fragt, warum das nicht auch in Deutschland möglich sei und ob es gar eine Vorgabe für die Planer gebe, ohne Tunnel zu planen.

- IPBN stellt klar, dass es für die Planer keine entsprechende Vorgabe gebe, aus planungsrechtlichen Gründen müssten immer auch Alternativplanungen stattfinden, d.h. oberirdische als auch unterirdische Trassenverläufe. Herr Eckert weist darauf hin, dass jede der fünf Trassenvarianten Tunnelanteile enthalte, Variante Violett würde sogar überwiegend im Tunnel verlaufen.
Die Projektleitung ergänzt, dass die Vergleichbarkeit mit Italien nicht gegeben sei, da hier anderes Planrecht herrscht.
- Die Projektleitung erklärt, dass in der Phase des Trassenauswahlverfahrens kein „Denkverbot“ in Österreich bestanden habe und alle Optionen betrachtet wurden, was z.B. in Tirol 17 Trassenoptionen hervorbrachte. Die Kosten für Tunnelbau müssten berücksichtigt werden. Der zitierte Zeitungsartikel hinterfrage auch kritisch, ob der italienische Staat die Kosten für die Tunnel südlich vom Brenner übernehmen würde.
- Die Projektleitung ergänzt, dass Verknüpfungsstellen nicht im Tunnel verlaufen dürften. Gerade im Seetongebiet seien Tunnel höchst schwierig. Die Planung müsse genehmigungsfähig sein und am Ende entscheide der Bundestag.

Ein Mitglied fragt, warum in Italien andere Planungsrechte gelten als in Deutschland?

- Die Projektleitung erklärt, dass jedes Land der Europäischen Union ggf. eine eigene Rechtslage hat.

Ein Mitglied fragt, warum bei der Planung nach Vorgabe des Bundesverkehrswegeplans zwar die Geschwindigkeit von 230 km als grundlegend genommen wird, aber nicht die dort erwähnte Westumgehung Rosenheims.

- Die Projektleitung verweist auf die Aufgabenstellung für die DB. Die Lage im Raum sei im BVWP nicht festgelegt. Dort sei notiert „im Westen von Rosenheim“, ohne konkrete Lage im Raum.

- Die Moderation fasst zusammen, dass die DB die Geschwindigkeit als eine Planungsgrundlage berücksichtigt, da bei dem europäischen Projekt alle Länder ähnliche Geschwindigkeit planen müssten um z.B. die Attraktivität im Personenfernverkehr sicherzustellen.

Ein Mitglied fragt, warum nicht überall die kürzeste Strecke genommen würde, wenn die Reisezeit das Kriterium sei.

- Die Projektleitung erklärt, dass auch die Trassenlängen in die Bewertung eingehen. Der Ausbau der Bestandsstrecke würde derzeit nicht weiterverfolgt.

Ein Mitglied bittet um Präzisierung ob eine Untertunnelung im Seeton möglich ist oder nicht.

- Die Projektleitung gibt an, dass es in der aktuellen Planungsphase aus Gründen von Setzungsrisiken nicht zu vertreten sei, unter bebautem Gelände einen Tunnel im Seeton weiterzuverfolgen solange es Alternativen gäbe – daher wäre die Grobtrassenvariante mit Tunnel Kolbermoor entfallen. In einer späteren Planungsphase könnte geprüft werden ob und wo kurze Tunnelabschnitte im Seeton machbar seien.
- IPBN gibt an, dass bei der Trassenentwicklung Lösungen für die identifizierten Konfliktbereiche gefunden werden sollen. In der jetzigen Planungsphase können noch keine bestmögliche oder endgültige Lösung entwickelt werden. In der jetzigen Planungstiefe seien Lösungsansätze mit Tunnel im Seeton je nach örtlicher Situation mit einem relativ hohen Realisierungsrisiko zu bewerten. Daher seien aktuell möglichst keine längeren Tunnelabschnitte in ungünstigen Seetonbereichen vorgesehen. Für die Trassenbewertung und -auswahl werde eher ein oberirdischer Trassenverlauf unterstellt. So könnte man vermeiden, dass ein Trassenverlauf besonders schlecht bewertet wird, weil in ihm ein schwieriger Tunnelabschnitt im Seeton liege. Man würde auch vermeiden, dass eine Trasse als besonders gut bewertet würde, weil ihre Konfliktbereiche mit einem Tunnel zwar gut gelöst werden könnten aber ein besonders hohes Realisierungsrisiko bestehe. Bei allen Konfliktbereichen sei zu beachten, dass die Grobtrassen in der jetzigen Planungsphase nicht unterschiedlich tief beplant oder optimiert werden. Die Vergleichbarkeit müsse gewahrt werden.

8. Abschluss und Termine

Die Moderation stellt die kommenden Termine für die Sitzungen vor. Es wird nach der Kommunalwahl in Bayern auch in den Foren neue Gesichter gegeben.

- **Juni 2020:** Montag, 29.Juni 2020, etwa 14:00-17:00 Uhr
- **Oktober 2020:** Montag, 5.Oktober 2020, etwa 14:00-17:00 Uhr
- **November 2020:** Montag, 30.11.2020, etwa 14:00-17:00 Uhr

Erstellt am 3. Februar 2020

Julia Schönhärl, IFOK GmbH

Anlage:

- Präsentation zur 19. Sitzung des Regionalforums am 3. Februar 2020

REGIONALFORUM GPR & EPR

03.02.2020, KUFSTEIN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Regionalforum

Tagesordnung 19. Sitzung

Teil I

- **Begrüßung**
- Rückblick und allgemeine Informationen
- Blick in die Planungswerkstatt

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 19. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Rückblick und allgemeine Informationen**
- Blick in die Planungswerkstatt

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 19. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Rückblick und allgemeine Informationen**
 - **Information Raumordnungsverfahren**
 - **Ergebnisse FORSA-Umfrage**
 - **Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung**
 - **Anmerkungen zum Ausbaukonzept Vieregg-Rössler**
- Blick in die Planungswerkstatt

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Information Raumordnungsverfahren

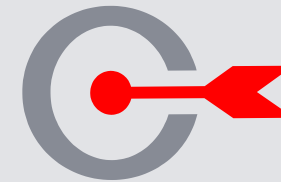
- Auf Einladung der DB Netz AG hat die Regierung von Oberbayern am 28. November in der Hochschule Rosenheim zum Raumordnungsverfahren informiert.
- Unterlagen zum Informationstermin sind auf der Projektwebsite abrufbar unter <https://www.brennernordzulauf.eu/regionalforum.html>.
- Aktueller Stand Raumordnungsverfahren: Unterlagen sind der Raumordnungsbehörde zur Prüfung auf Eignung für das Raumordnungsverfahren am 6. Dezember 2019 übergeben worden.

FORSA-Umfrage: Ergebnisse

Begleitende Erfassung der öffentlichen Wahrnehmung

▪ Ziele:

- Entwicklungen in der öffentlichen Meinung abbilden
- Identifikation der Kanäle, die Bürgerinnen und Bürger bevorzugt für Informationen nutzen



▪ Wichtige Erkenntnisse:

- Kommunikationsmaßnahmen zeigen Wirkung
- Gemeinden und Bürgerinitiativen sind beliebte Informationsquellen

▪ Alle **Ergebnisse** sind abrufbar unter:

www.brennernordzulauf.eu/files/mediathek/informationmaterial/presseinformationen/2019-11-13_PI_Forsa-Umfrage.pdf

58 % wünschen sich mehr Information

59 % sind für eine Neubaustrecke

87 % wünschen sich Veränderung des Güterverkehrs im Inntal

Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung

- Die Bestandsstreckenuntersuchung ist abgeschlossen.
- Die vollständigen Unterlagen sind seit 21. Dezember 2019 abrufbar unter <https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>.
- Die Untersuchung hat ergeben, dass der Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative zur Neubaustrecke nicht weiterfolgt wird, da er nicht zukunftsorientiert ist.

Anmerkungen DB zum Ausbaukonzept der Vieregg-Rössler GmbH

Das Ausbaukonzept stellt insgesamt keine Alternative dar

- Das Ausbaukonzept mit 29 km Neutrassierung entspricht einer **dreiviertel Neubaustrecke**.
- Ein **Engpass** durch über 20 km Zweigleisigkeit bleibt bestehen.
- Das Ausbaukonzept steht vielfach im **Widerspruch zu bestehendem Regelwerk** (u.a. Überhöhung, Sicherheit Tunnel) → Es wäre nicht genehmigungsfähig.
- Der Ausbau hätte **mehrjährige betriebliche Einschränkungen** zur Folge.

Brenner-Nordzulauf: Bahn weist Ausbaukonzept zur Bestandsstrecke im Inntal zurück +



Pressebericht im Oberbayerischen Volksblatt (OVV)

Ausführliche Unterlagen sind abrufbar unter www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html.

Regionalforum

Tagesordnung 19. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Rückblick und allgemeine Informationen
- **Blick in die Planungswerkstatt**

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Blick in die Planungswerkstatt

Prämissen für die folgenden Folien

Die Planung der Grobtrassen wird schrittweise vertieft und bildet die Grundlage für die Anwendung des Kriterienkatalogs zur Trassenauswahl.

- Die folgenden Folien zeigen Beispiele für erste **trassierungstechnische Überlegungen zum Höhenverlauf** der alternativen Neubaustrecken.
- Dabei sind unterschiedliche **Konfliktbereiche** zu beachten. Diese Konfliktbereiche werden in den Beispielen auszugsweise vorgestellt.
- **Weiteres Vorgehen:**
 - Suche nach Lösungen für die Konfliktbereiche.
 - Berücksichtigung der Lösung bzw. fortbestehender Konflikte bei der Bewertung der Trassenalternativen.
 - Falls ein schwerwiegender Konflikt nicht gelöst werden kann, wird die (Unter-)variante nicht weiterverfolgt.

Blick in die Planungswerkstatt

Vier beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und zu beachtender Konfliktbereiche (Auswahl)

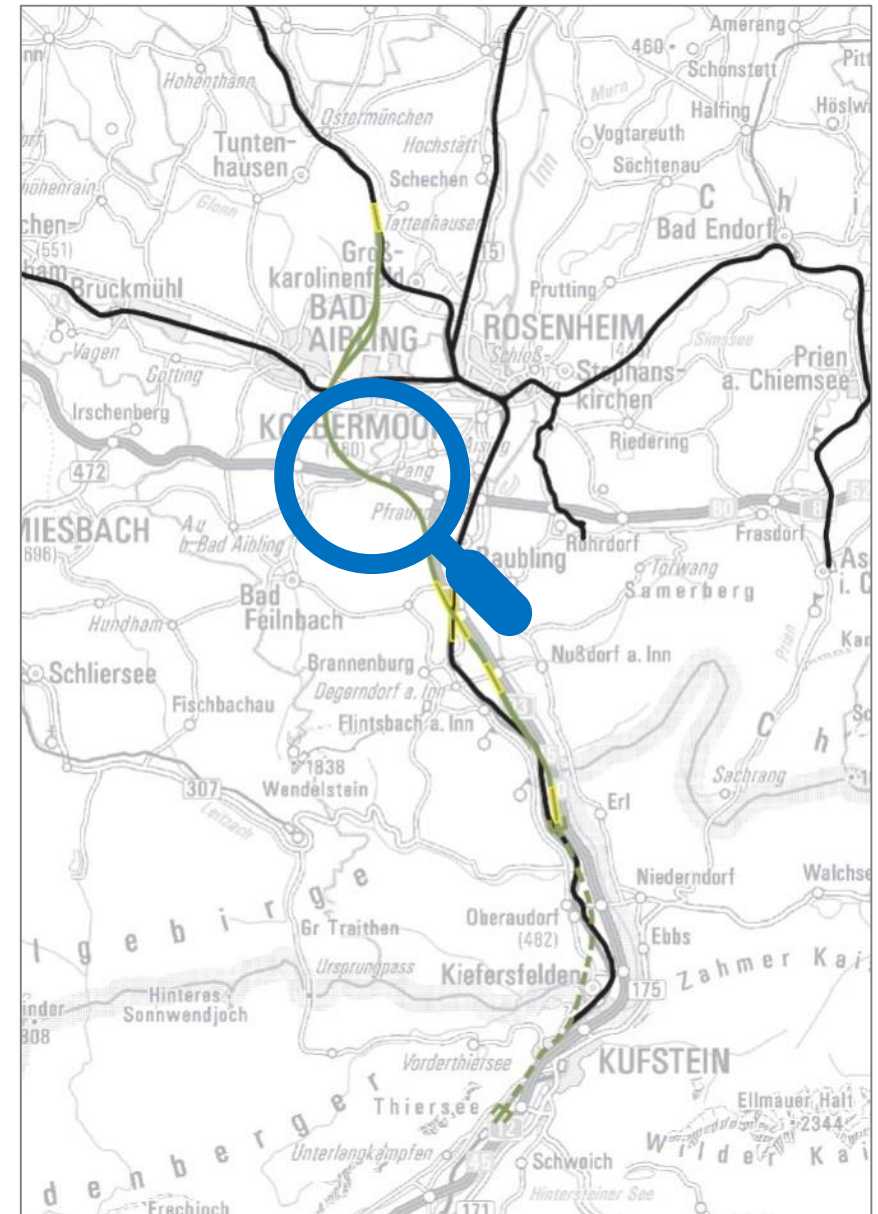
- Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**: NBS überquert BAB A 8
- Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** : NBS unterquert BAB A 8

- Variante **Violett**: NBS überquert den Inn bei Fischbach
- Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn bei Fischbach

Blick in die Planungswerkstatt Querung BAB A8 bei Wasserwiesen

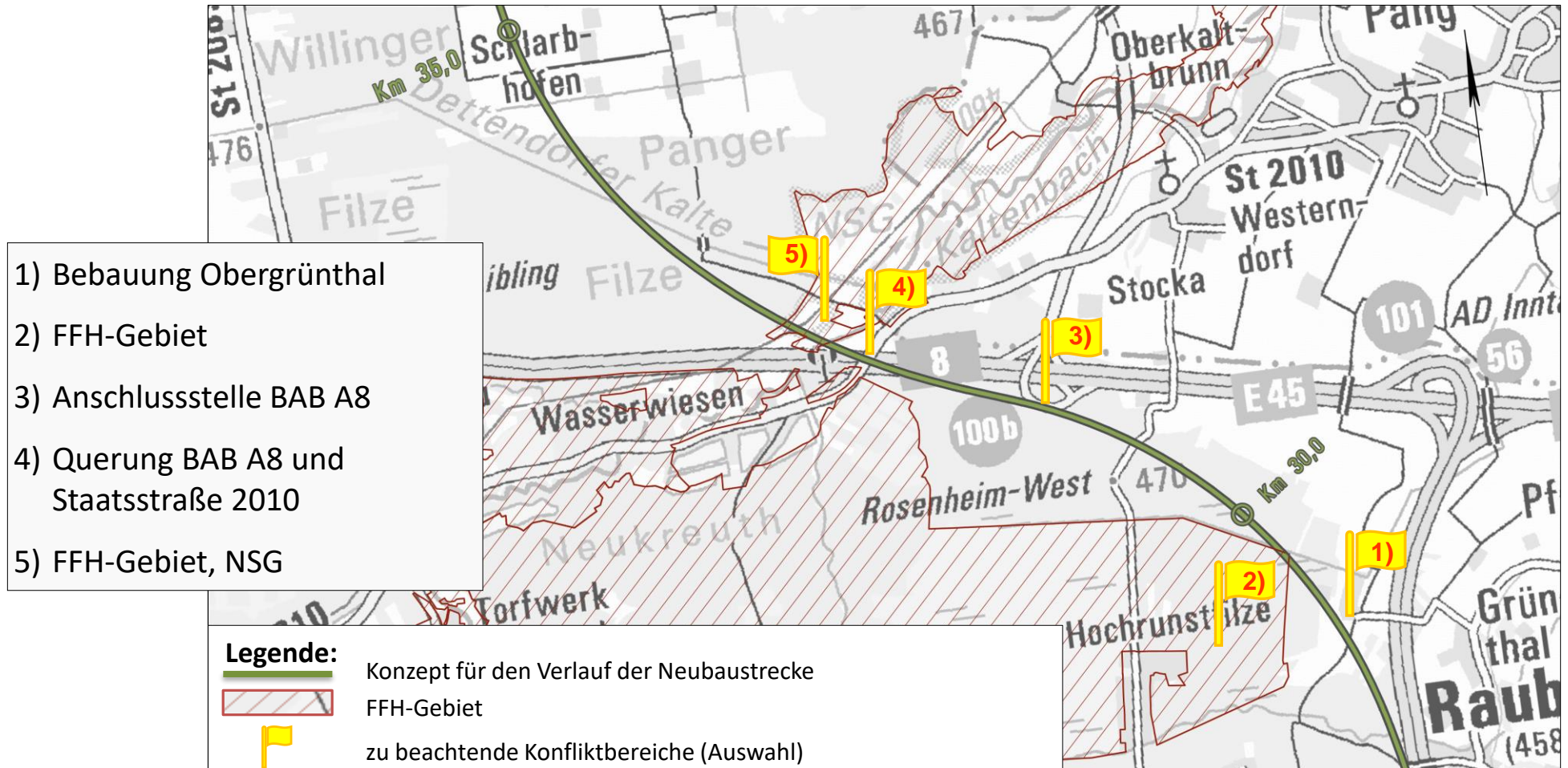
Zwei beispielhafte Überlegungen zum
Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden
Konfliktbereiche (Auswahl):

- Varianten Gelb/Oliv/Türkis :
- NBS überquert BAB A8
- Varianten Gelb/Oliv/Türkis :
- NBS unterquert BAB A8



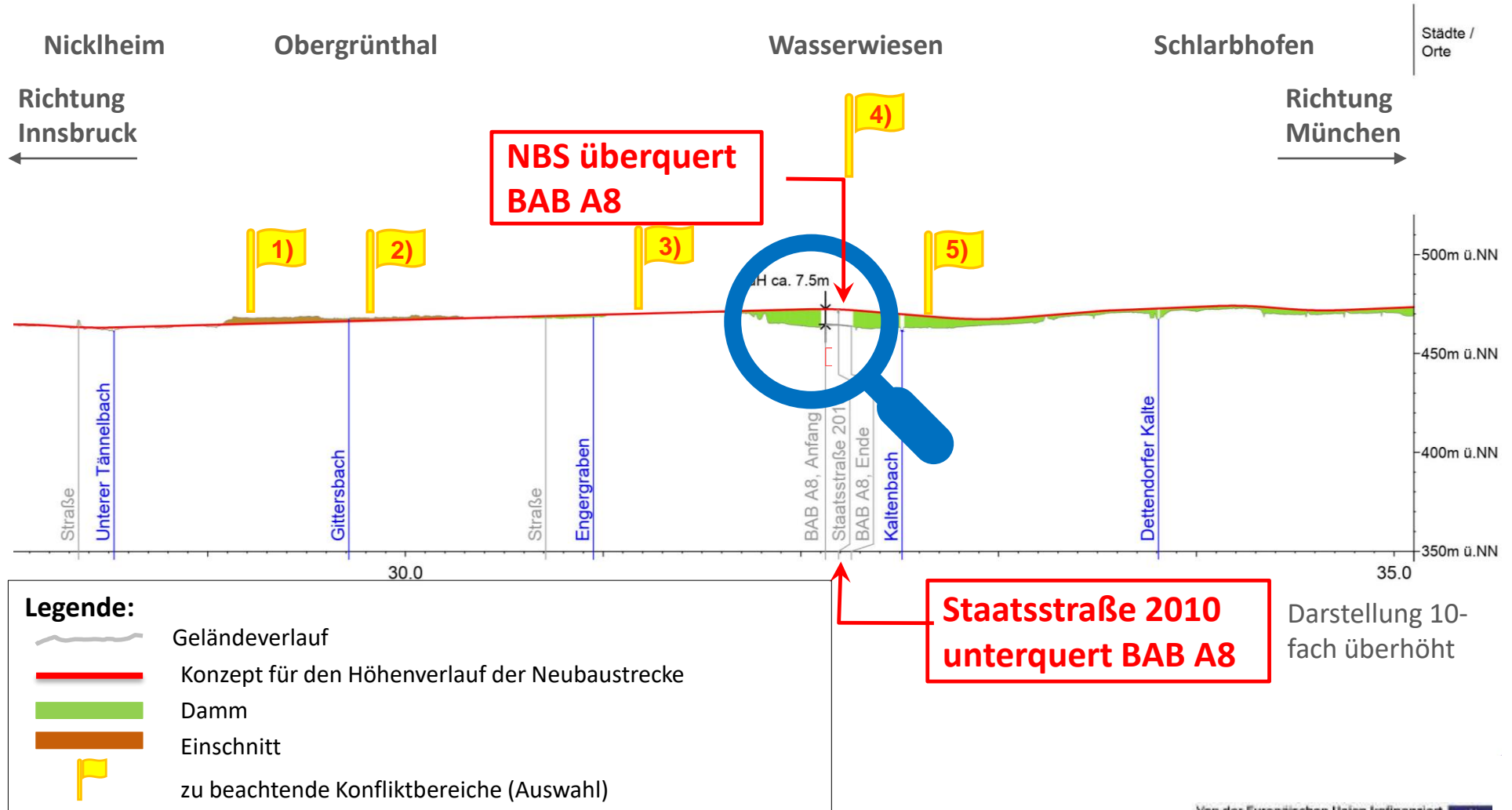
Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

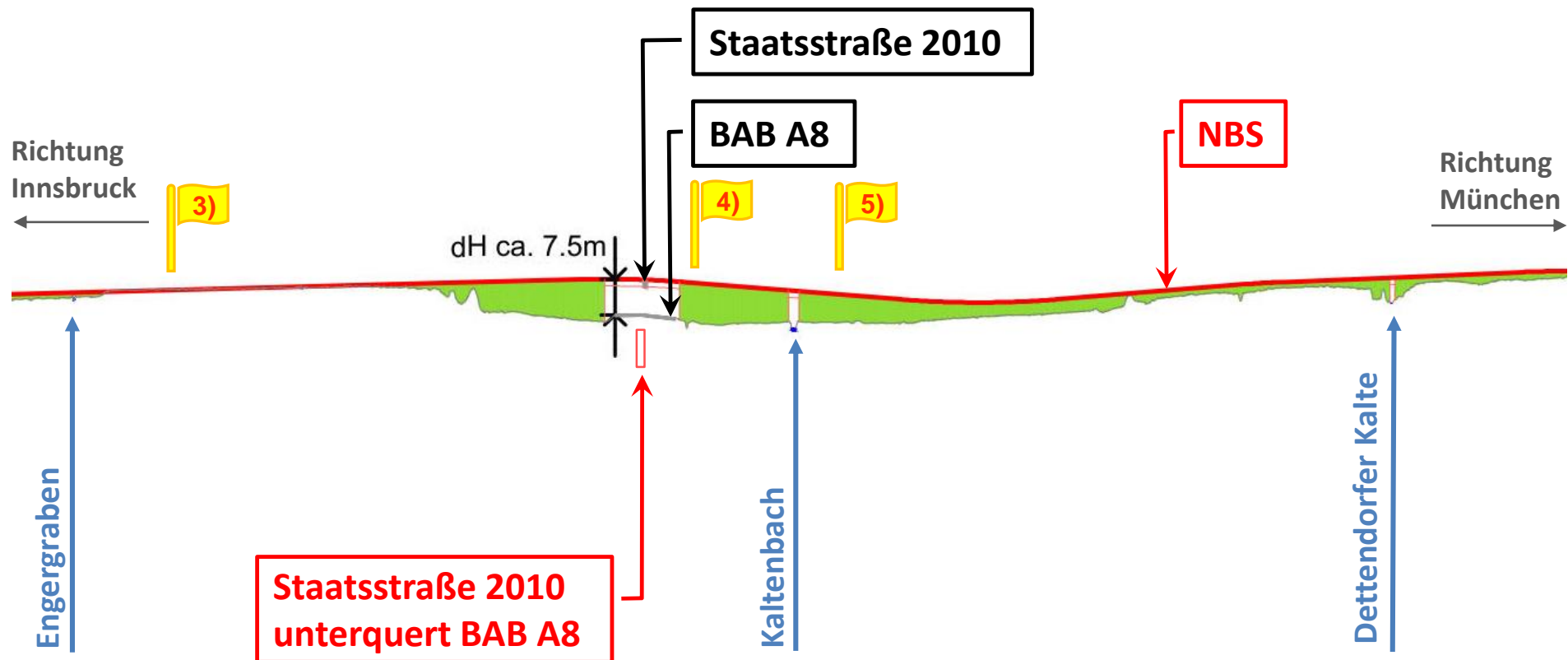
Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

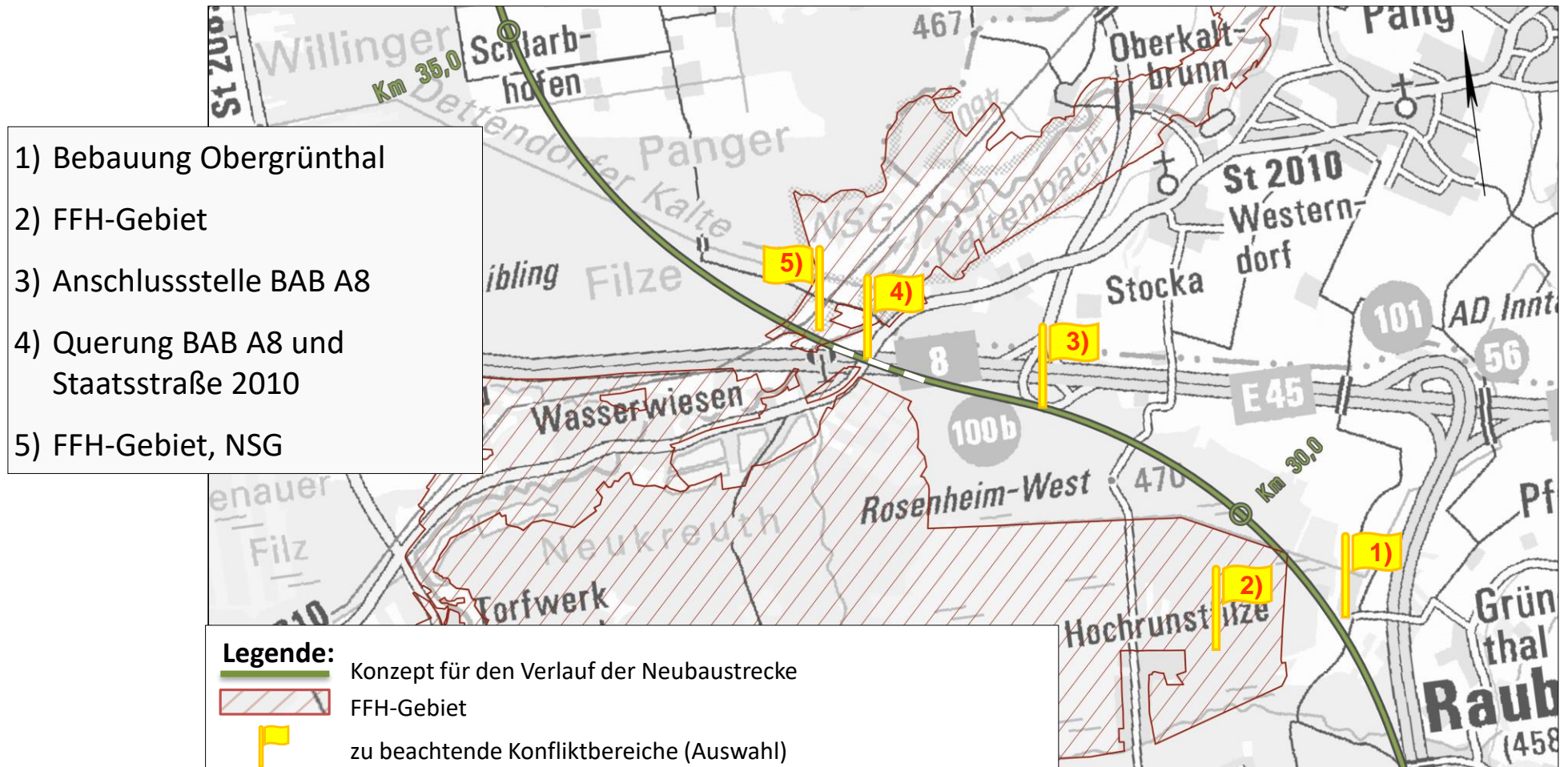
Kreuzungspunkt NBS mit BAB A8 und Staatsstraße 2010



Darstellung 10-fach überhöht

Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

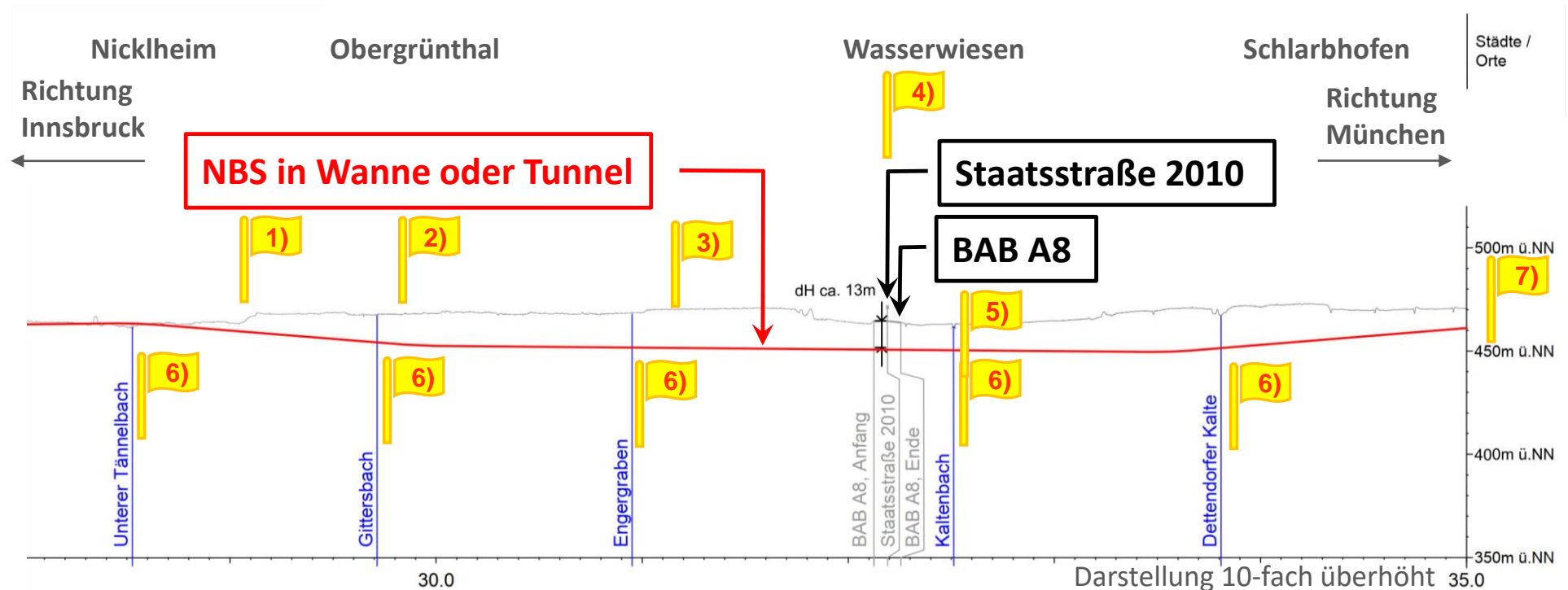
Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)




Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

Kreuzungspunkt NBS mit BAB A8 und Staatsstraße 2010



- 4) Querung BAB A8 und Staatsstraße 2010
- 6) Querende Gewässer
- 7) im weiteren Verlauf: Querung St 2078 & Mangfalltal

Legende:

-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)
- 

Blick in die Planungswerkstatt

Querung BAB A8 bei Wasserwiesen (Varianten **Gelb**/**Oliv**/**Türkis**)

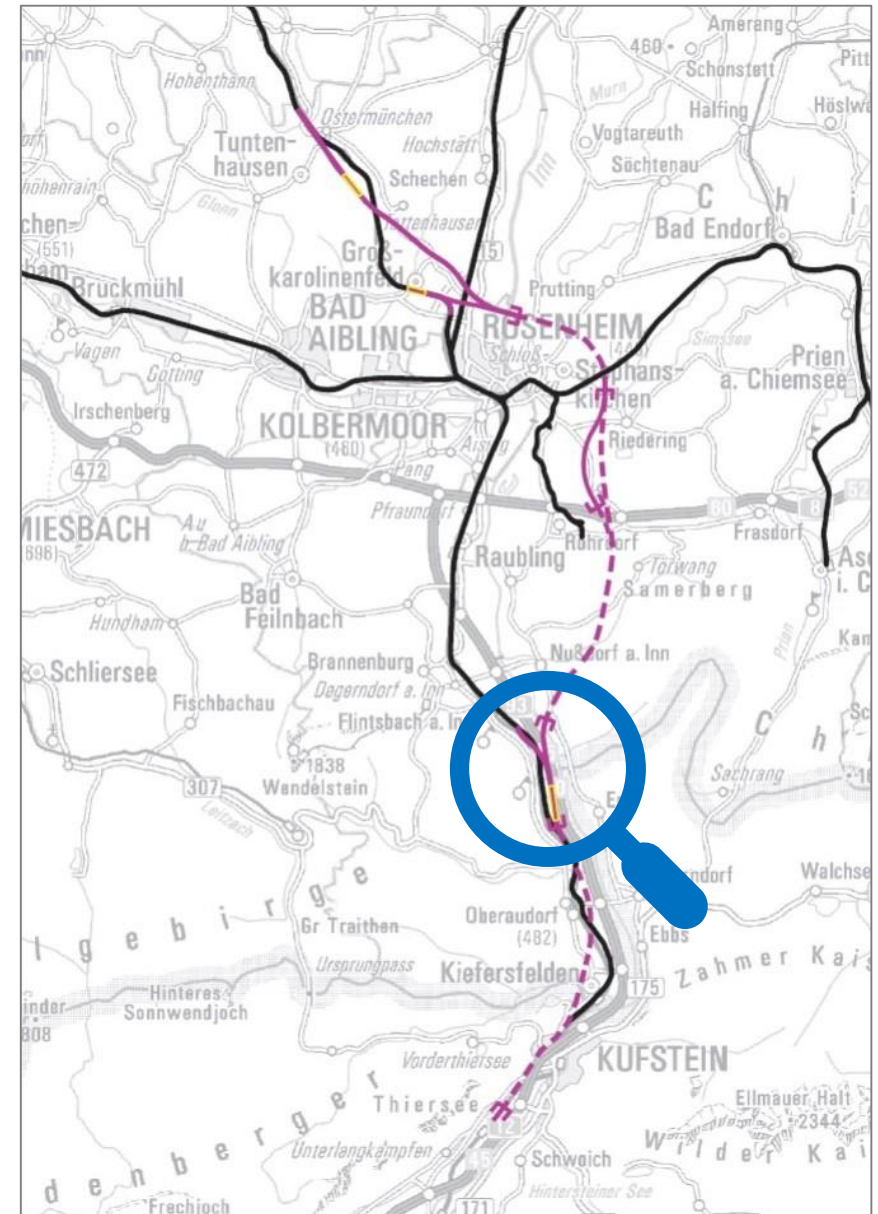
Lösungen müssen gefunden bzw. fortbestehende Konflikte bewertet werden u.a. für:

- Nähe zur Wohnbebauung: möglichst Abstand halten
- FFH-/Naturschutz-Gebiete:
Eingriffe möglichst vermeiden; umfahren, über- oder unterqueren
- Anschlussstelle Rosenheim-West: erhalten, möglichst umfahren
- Variante NBS überquert BAB A8: Tieferlegung Staatsstraße 2010, NBS-Brücke über A8
- Variante NBS unterquert BAB A8: Tunnel-/ Trogbauwerk für NBS,
Gewässerquerungen, Querung Staatsstraße 2078 und Mangfalltal im weiteren
Verlauf

Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

Zwei beispielhafte Überlegungen zum
Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden
Konfliktbereiche (Auswahl):



- Variante **Violett**: NBS überquert den Inn
- Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn

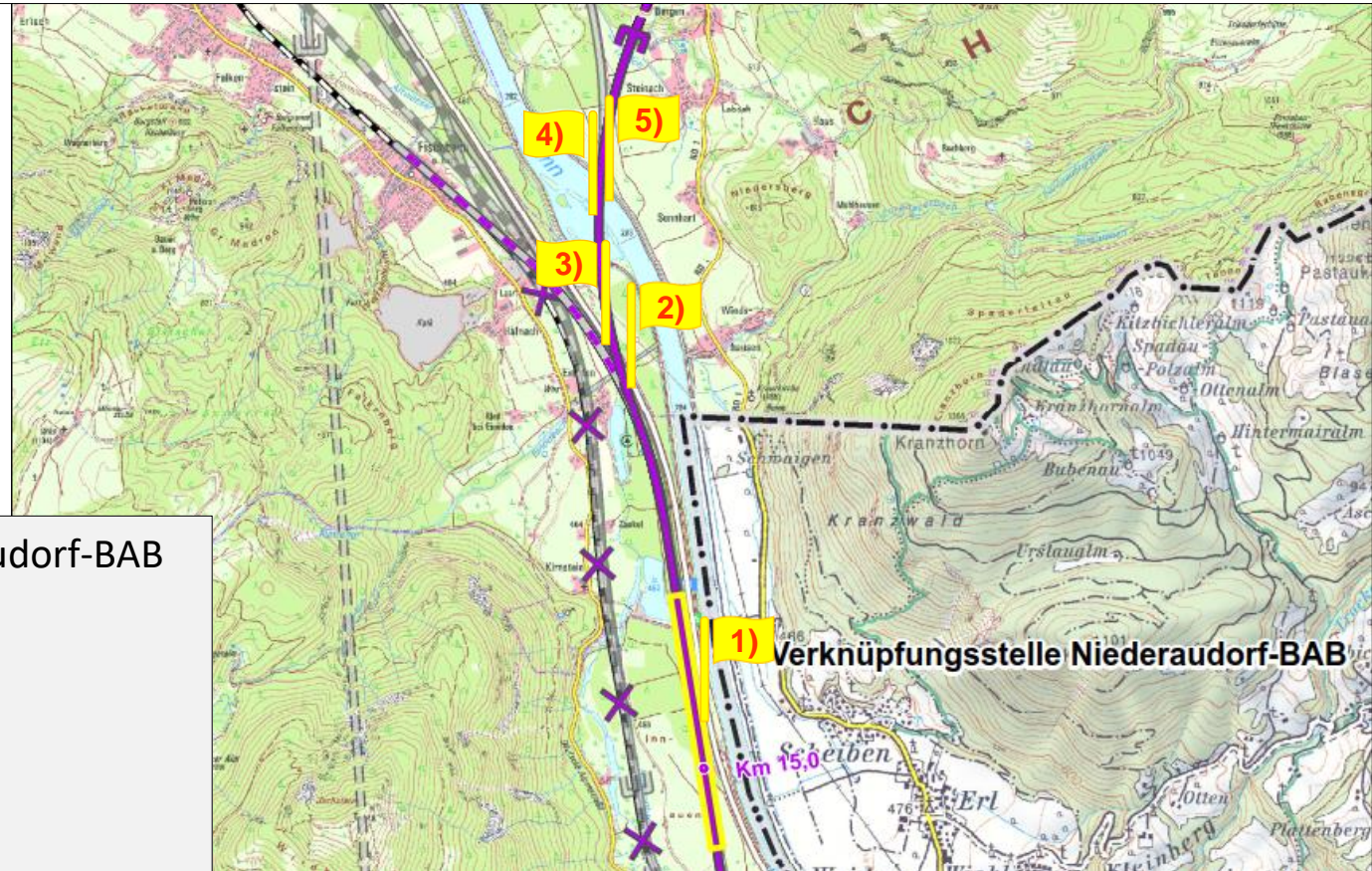


Werkstätten-Blick: Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

-  Konzept für den Lageverlauf der Neubaustrecke
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



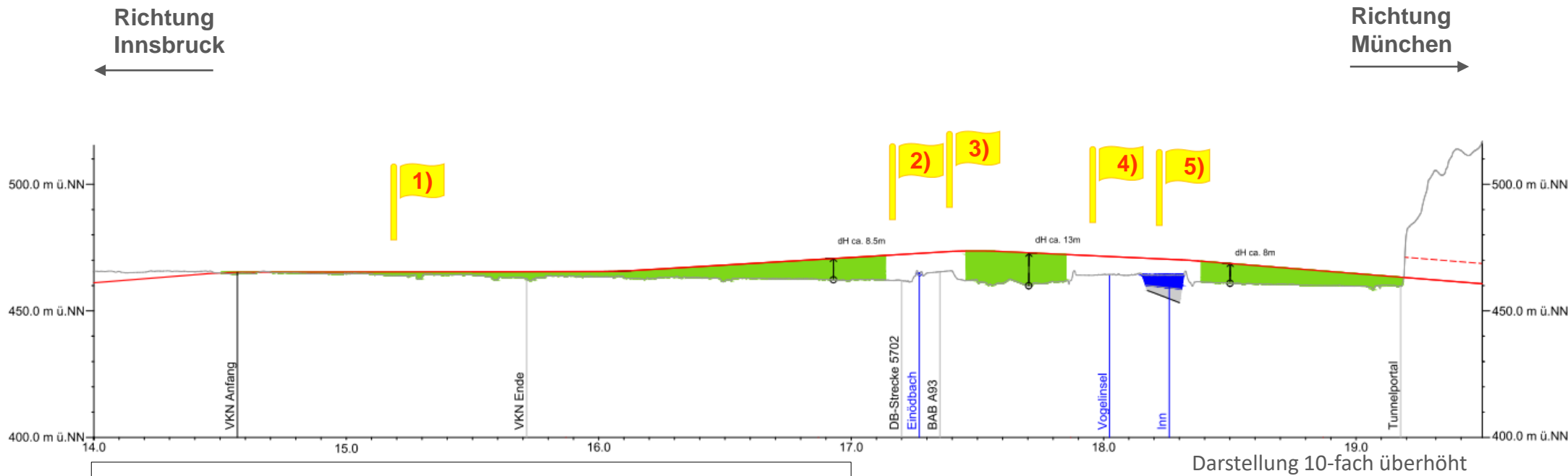
- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB





Km 15,0

Werkstätten-Blick: Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

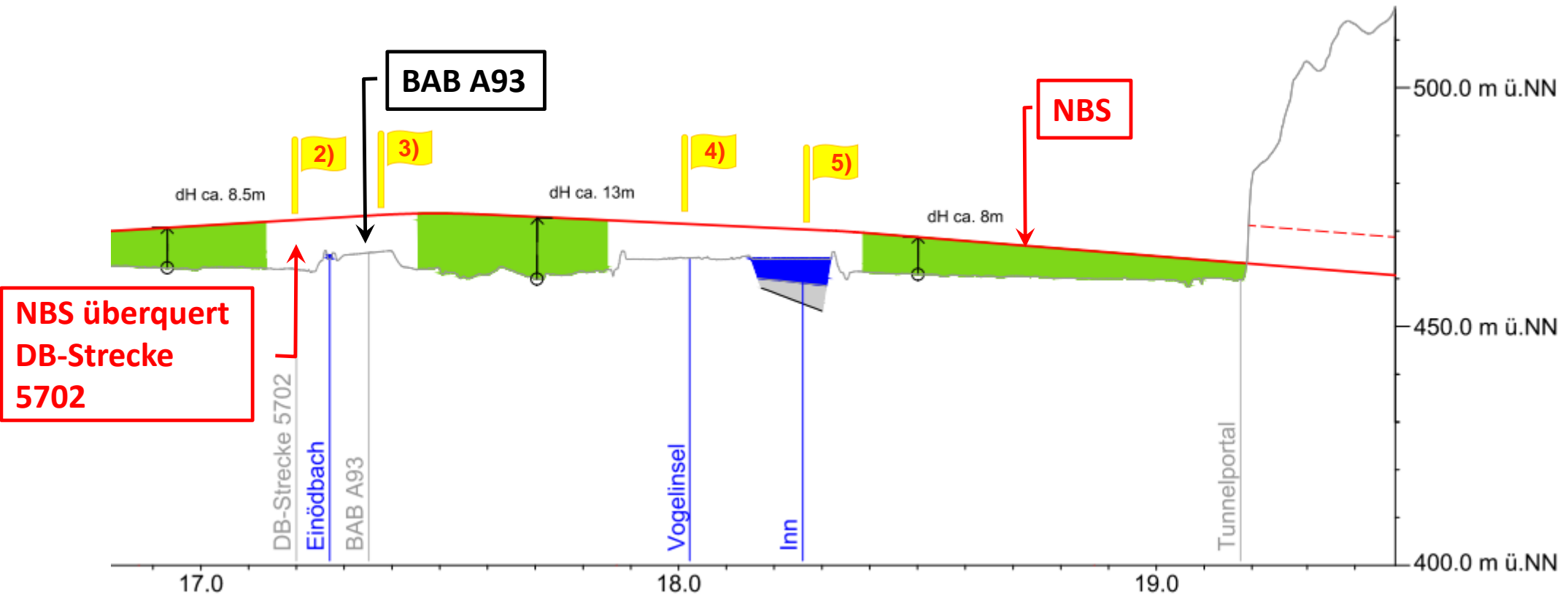


Legende:





-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
-  Damm
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

Werkstätten-Blick: Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



Legende:



-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
-  Damm
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

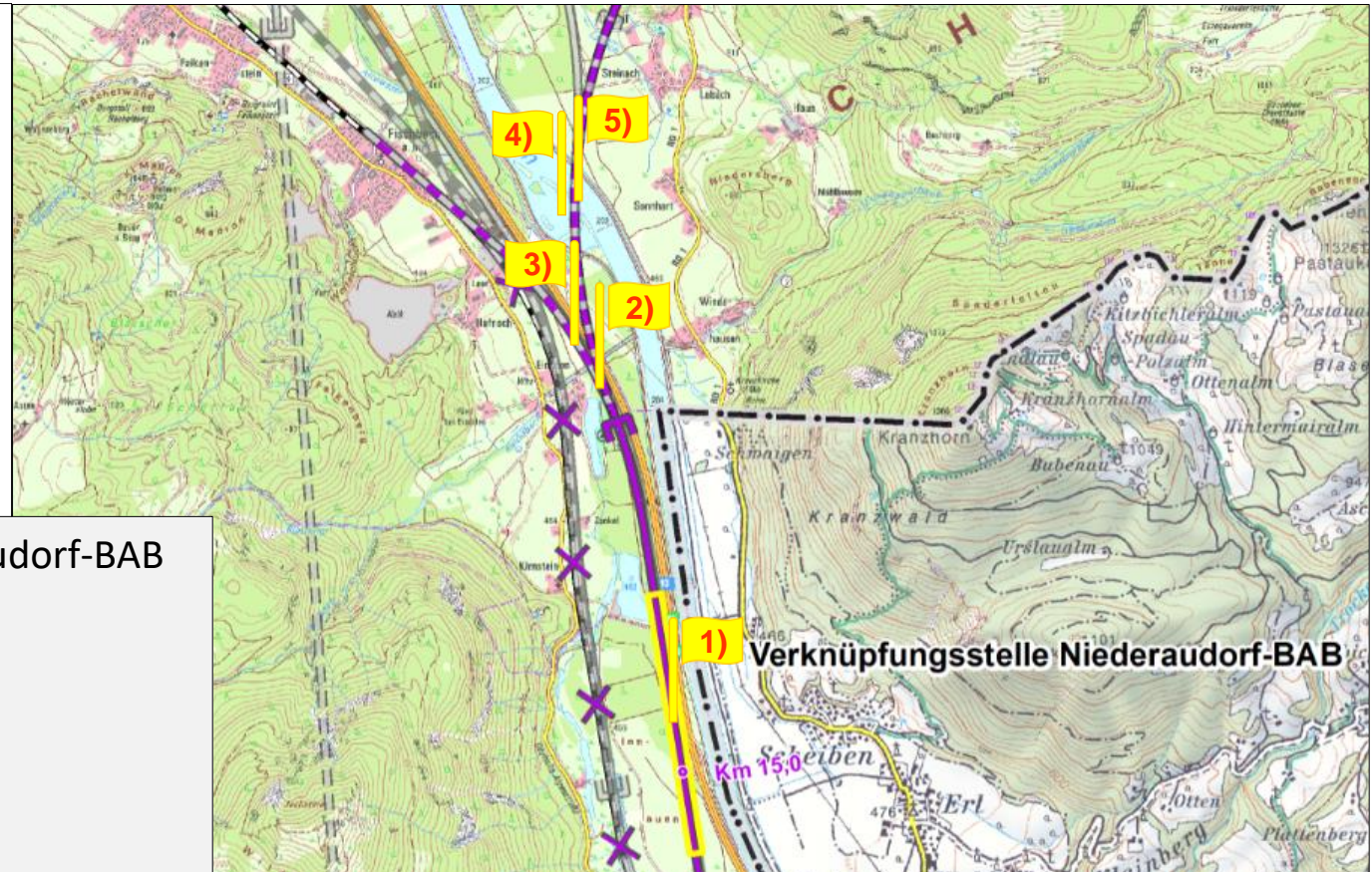
Darstellung 10-fach überhöht

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

-  Konzept für den Lageverlauf der Neubaustrecke
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

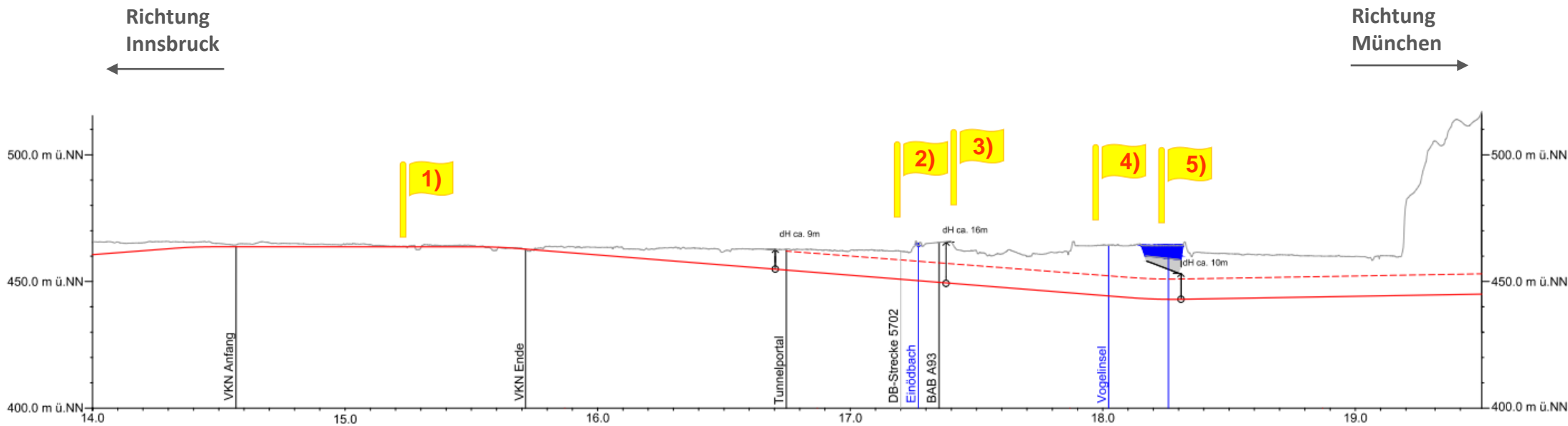


- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

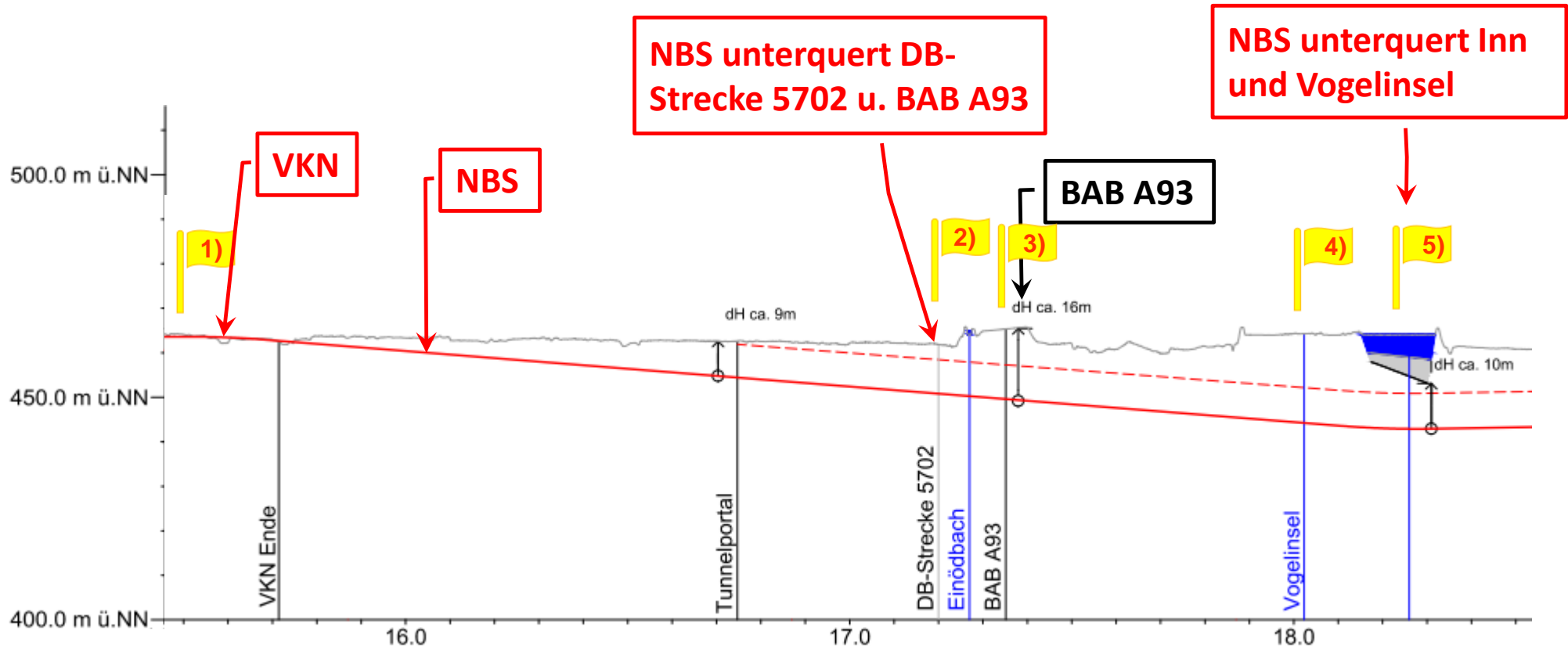


Legende:




- Geländeverlauf
- Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
- zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

Darstellung 10-fach überhöht

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**) Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



Legende:

-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

Darstellung 10-fach überhöht

Blick in die Planungswerkstatt

Innquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Lösungen müssen gefunden bzw. fortbestehende Konflikte bewertet werden u.a. für:

- Verknüpfungsstelle: genaue Ausbildung in Lage und Höhe unter Berücksichtigung der erforderlichen Gradienten (insbesondere bei Innunterquerung)
- Unter-/ Überquerung der DB-Strecke 5702 (umgelegte Bestandsstrecke): Abhängigkeit von der Ausbildung der Verknüpfungsstelle und der Gradienten der NBS
- Unterquerung BAB A93 / Inn / Vogelinsel: Tiefenlage in Abhängigkeit der Baumethode und der Geologie

Regionalforum

Tagesordnung 19. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Rückblick und allgemeine Informationen
- Blick in die Planungswerkstatt

Teil II

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 19. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Rückblick und allgemeine Informationen
- Blick in die Planungswerkstatt

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 19. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Rückblick und allgemeine Informationen
- Blick in die Planungswerkstatt

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- **Bericht aus den Gemeindeforen**
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 19. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Rückblick und allgemeine Informationen
- Blick in die Planungswerkstatt

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- **Fragen und Diskussion**
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 19. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Rückblick und allgemeine Informationen
- Blick in die Planungswerkstatt

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Fragen und Diskussion
- **Abschluss und Termine**

Abschluss und Termine

Termine Regionalforum 2020

- **Juni:** Montag, 29. Juni 2020, etwa 14:00-17:00 Uhr
- **Oktober:** Montag, 5. Oktober 2020, etwa 14:00-17:00 Uhr
- **November:** Montag, 30.11.2020, etwa 14:00 -17:00 Uhr

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM