

Projekt Brenner-Nordzulauf

Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

Vorplanung mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	3. Sitzung des Dialogforums Kirnstein–Grenze D/A
Datum/Uhrzeit:	29.09.2022, 15:30 bis 17:30 Uhr
Ort:	Pfarrsaal Erl
Teilnehmende:	Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach) Benno Schmid (Gemeinde Flintsbach) Prof. Dr. Matthias Bernhardt (Bürgermeister Oberaudorf) Anna Pichler (Gemeinde Oberaudorf) Magnus Waller (Gemeinde Oberaudorf) Markus Gschwendtner (Gemeinde Kiefersfelden) Josef Pirchmoser (Gemeinde Kiefersfelden) Georg Aicher-Hechenberger (Bürgermeister Erl) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Katja Kuck (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Martin Eckert (PG TKS) Anna Hennig (ifok) Anna Schwietering (ifok) Sabine Volgger (clavis)

Agenda

1. Begrüßung
2. Aktuelle Themen
3. Blick in die Planungswerkstatt
4. Parlamentarische Befassung

1. Begrüßung

Die Moderatorin Sabine Volgger eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden zur Präsenzsitzung.

Manuel Gotthalseder, Projektabschnittsleiter für den Abschnitt Innleiten–Kirnstein bei der DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder im Namen des gesamten Projektteams der DB Netz AG und dankt für die Teilnahme.

Sabine Volgger stellt die Tagesordnung vor (s.o.).

2. Aktuelle Themen

Manuel Gotthalseder gibt einen Überblick über aktuelle Themen aus dem Gesamtprojekt. Er berichtet, dass im nördlichen Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen am 13. Juli die Auswahltrasse vorgestellt worden sei. Damit stehe der gesamte Verlauf des Brenner-Nordzulaufs fest (Folie 5). Zum Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens (TAV) habe am 9. September zudem ein weiterer Runder Tisch bei Staatsminister Christian Bernreiter stattgefunden.

Weiter berichtet er von dem kürzlich stattgefundenen Informationstermin zur Vorstellung des Prüfungsergebnisses einer bergmännischen Innquerung nördlich von Rosenheim und rekapituliert die wichtigsten Erkenntnisse der Untersuchung (Folien 6-8).

Fragen und Diskussion

- Mehrere Mitglieder merken an, dass die geschätzten Mehrkosten von drei Milliarden Euro für eine bergmännische Innquerung angesichts des politischen Gesamtkontextes des Projektes keine Rechtfertigung sein dürfe diese nicht zu realisieren. Manuel Gotthalseder antwortet, die Bahn habe keinen Handlungsspielraum die Variante der bergmännischen Innquerung weiterzuverfolgen, allerdings sei genau für diesen Zweck das Mittel der Kernforderungen in der Parlamentarische Befassung eingerichtet worden, sodass diese Forderung auf politischer Ebene adressiert werden könne.

3. Blick in die Planungswerkstatt

Martin Eckert, Teilprojektleiter Verkehrsanlagen der PG TKS, berichtet vom aktuellen Planungsprozess. Er stellt das Untersuchungsergebnis zu dem am 2. Dialogforum vom Bürgermeister Oberaudorfs geäußerten Vorschlag bezüglich der Verknüpfungsstelle im Bereich Kirnstein vor (Folien 10 bis 13). Nächstens erläutert Martin Eckert die Weiterentwicklung der Planung zu den Trassierungsalternativen zur Lage der Verknüpfungsstelle im Be-

reich Kirnstein. Es folgt die ausführliche Erläuterung der Lagemöglichkeiten der zwei Varianten (Lage der Verknüpfungsstelle gebündelt mit der Autobahn bzw. gebündelt mit der Bestandsstrecke) (Folien 15 bis 19). Weiterhin stellen Martin Eckert und Manuel Gotthalseder am Beispiel des Grenztunnels den Einfluss der Geologie auf die Untersuchung des Tunnelverlaufs vor (Folie 21).

Manuel Gotthalseder stellt die Regelquerschnitte bei Tunnelbauwerken mit maschinell bzw. konventionell vortrieb vor (Folien 23 bis 24).

Als Nächstes gibt Manuel Gotthalseder einen Überblick über die wesentlichen Planungsthemen des kommenden halben Jahres (Folie 26).

Abschließend berichtet Sabine Volgger zu aktuellen Entwicklungen aus den ÖBB-Abschnitten Grenze D/A–Schaftenau–Knoten Radfeld (Folien 28 bis 29).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied möchte wissen, woraus die Vorgabe der maximalen Steigung resultiere und ob diese mit der Geschwindigkeitsvorgabe von 230 km/h zu tun habe. Martin Eckert erläutert, die Vorgabe der maximalen Steigung hänge nicht von der Geschwindigkeitsvorgabe ab, sondern richte sich nach der maximalen Steigungsbeschränkung der Güterzüge.
- Ein Mitglied fragt, ob es angesichts der Planungen der Bahn für die Verknüpfungsstelle, die einen optimalen Betriebszustand ermögliche, wirklich noch notwendig sei, dass auch die Bestandsstrecke weiterhin mit allen Zugtypen befahren werde. Manuel Gotthalseder antwortet, die Bestandsstrecke müsse auch künftig für alle drei Verkehrsarten (Fern-, Güter- und Nahverkehr) weiter zu befahren sein. Es sei immer gesagt worden, dass hier ein viergleisiges Streckennetz gebaut werde, andernfalls sei kein restriktionsfreier Betrieb zu gewährleisten.
- Ein Mitglied fragt, was der Sinn dahinter sei, dass auch die Neubaugleise in der Verknüpfungsstelle miteinander verbunden würden. Manuel Gotthalseder erläutert, Überleitstellen seien für den reibungslosen Betrieb auf der Neubaustrecke notwendig. Die Überleitstellen dienten beispielsweise dazu, bei etwaigen anstehenden Wartungsarbeiten nur möglichst kurze Abschnitte im Gleiswechselbetrieb fahren zu müssen.
- Ein Mitglied fordert, es müsse auch für das Inntal und die Gemeinden Oberaudorf und Flintsbach eine gute Lösung gefunden werden, aufgrund der großen zu befürchtenden Konsequenzen und etwaigen Betriebsaufgaben im Bereich Landwirtschaft und Tourismus. Hier müsse der klare Wille von allen Seiten erkennbar werden. Manuel Gotthalseder antwortet, die Bahn könne nur in dem vom Bund als

Auftraggeber vorgegeben Rahmen planen. In diesem Rahmen sei man bestrebt, gemeinsam mit der Region eine möglichst verträgliche Lösung zu finden.

- Mehrere Mitglieder zeigen sich erstaunt darüber, dass die Verknüpfungsstelle nun weiter im Süden liege. Martin Eckert antwortet, dies sei der Stand, mit dem das Planungsteam in die Vorplanung gestartet sei. Manuel Gotthalseder ergänzt, zu beachten sei hier zudem, dass die Lage der Verknüpfungsstelle von der Ausplanung der Innunterquerung im Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein und den dort einzuhaltenden technischen Vorgaben abhängt. Das Planungsteam sagt zu, eine Erklärung für die Verschiebung nach Süden zum nächsten Dialogforum mitzubringen.
- Ein Mitglied erklärt, dass es das Planungsziel der Bündelung mit der Autobahn als nicht erfüllt ansehe. Martin Eckert antwortet, die Bündelung mit der Autobahn sei erfüllt, so weit wie diese technisch möglich sei.
- Ein Mitglied zeigt sich angesichts der enormen Belastungen für die Region und Anlieger:innen entsetzt über die derzeitige Planung der Verknüpfungsstelle in gebündelter Lage mit der Autobahn.
- Ein Mitglied sagt, aufgrund der hydrologischen Beschaffenheit des Gebiets sei schwer vorstellbar, dass die Lage der Verknüpfungsstelle gebündelt mit der Autobahn so realisiert werden könne. Martin Eckert antwortet, das Thema der hydrologischen Herausforderungen in diesem Gebiet sei dem Planungsteam bewusst. Manuel Gotthalseder ergänzt, Voraussetzung dafür, dass die hydrologischen und statischen Fragestellungen genauer betrachtet werden könnten, sei der Abschluss der Trassierung.

4. Parlamentarische Befassung

Manuel Gotthalseder gibt einen Überblick über die gesetzlichen Hintergründe und den prozessualen Ablauf des Verfahrens zur Parlamentarischen Befassung bei Bahnprojekten und stellt das Angebot der DB Netz AG zur Koordination des Prozesses vor (Folien 31-34).

Sabine Volgger gibt einen Ausblick zum Dialog (Folie 35).

Manuel Gotthalseder dankt den Teilnehmenden für die Zeit, die sie dem Projekt widmen, den guten Austausch und die gute Zusammenarbeit.

Erstellt durch: Anna Schwietering, ifok

Abgestimmt mit allen anwesenden Teilnehmenden zum Ende der Sitzung.

Anlagen

- Präsentation zur 3. Sitzung des Dialogforums Kirnstein–Grenze D/A am 29.09.2022



NETZE

Brenner-Nordzulauf

3. Dialogforum

Planungsabschnitt Kirnstein–Grenze D/A

29.09.2022 | Erl



Kofinanziert von der
Europäischen Union

- 1. Begrüßung**
- 2. Aktuelle Themen**
- 3. Blick in die Planungswerkstatt**
- 4. Parlamentarische Befassung**
- 5. Ausblick**

Begrüßung

Aktuelle Themen

A thick red horizontal line underlining the title.

Aktuelle Themen

Trassenauswahl im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

- Im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen wurde am 13. Juli die Auswahltrasse *Limone* vorgestellt
- Damit steht der komplette Trassenverlauf des Brenner-Nordzulaufs fest.
- Alle Informationen zur Auswahltrasse *Limone* finden Sie zusammengefasst unter:

<https://infomarkt.brennernordzulauf.eu/>



Aktuelle Themen

Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung

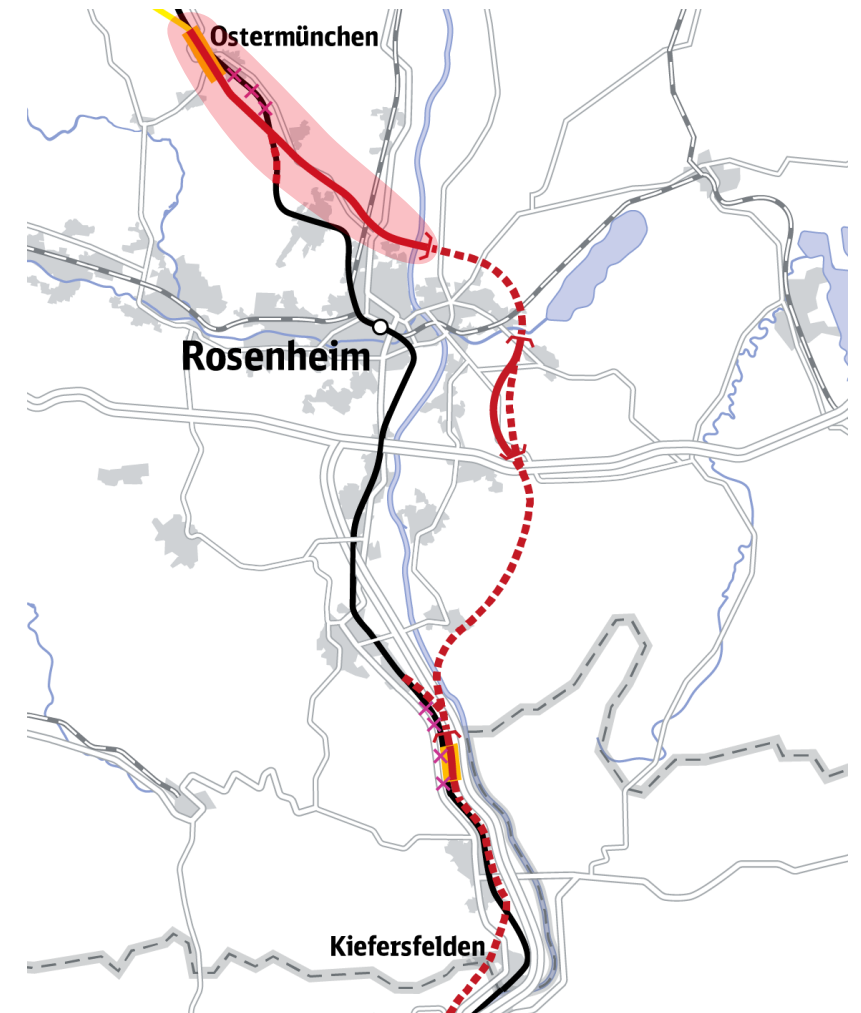
Übersicht und Ausgangssituation

- Trassenauswahl in den Abschnitten Ostermünchen–Grenze D/A–Schaftenau im April 2021 abgeschlossen
- Im Anschluss an die Trassenauswahl: Beginn der Prüfung einer bergmännischen Innunterquerung nördlich von Rosenheim inklusive ihrer Auswirkungen auf den weiteren Streckenverlauf
- Hintergrund: Maßgabe „M V1“ der Regierung von Oberbayern aus dem Raumordnungsverfahren:

d. Variante Violett

M V1 Bei Weiterverfolgung der Variante Violett ist im Bereich der Innquerungen eine Tunnelführung in bergmännischer Bauweise zu prüfen.

Quelle: Regierung von Oberbayern: Landesplanerische Beurteilung (28.01.2021)

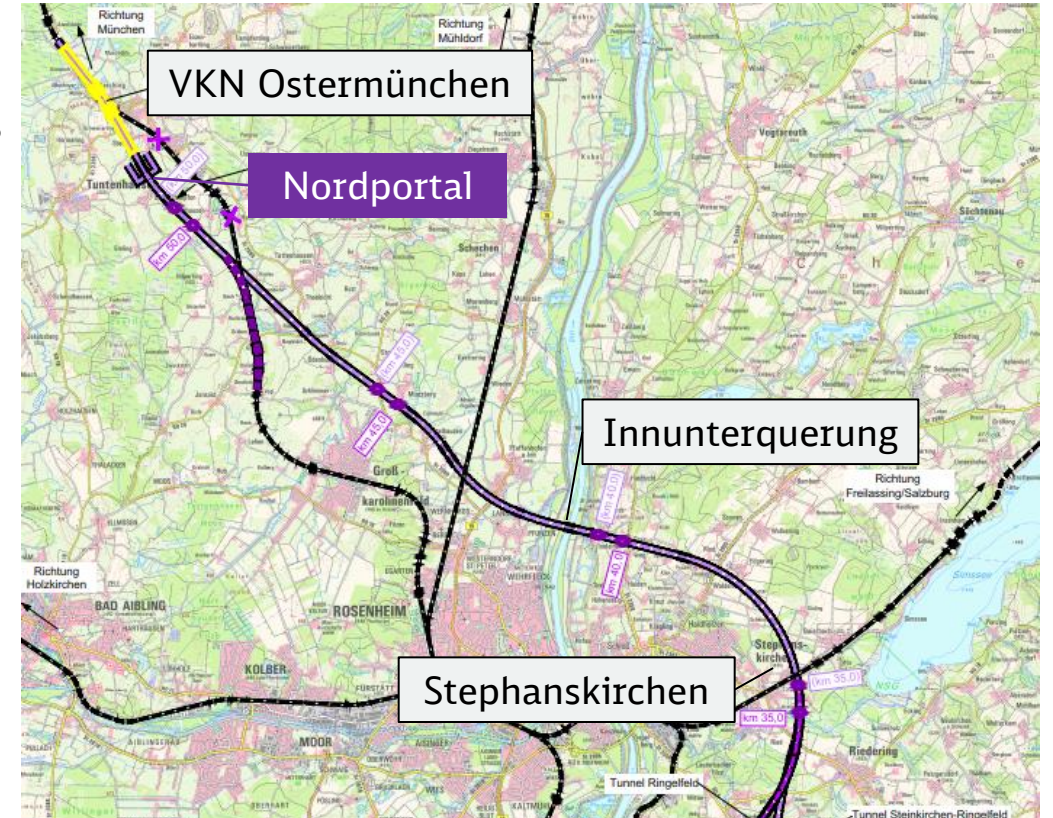


Aktuelle Themen

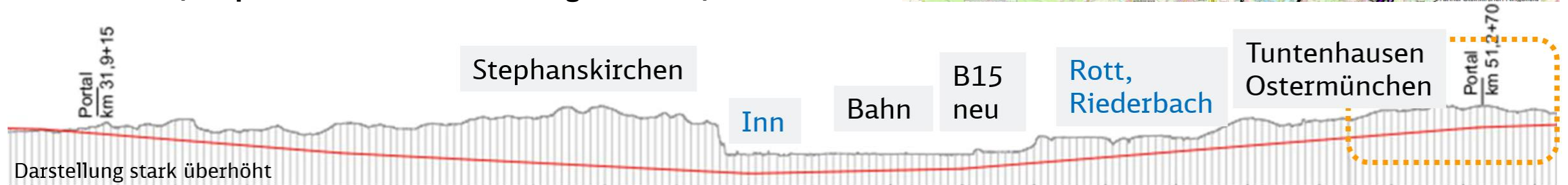
Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung

Planung, Analyse, Bewertung

- Im Anschluss an die Innquerung sind Siedlungsbereiche, Gewässer, Schutzgebiete und Erdgasspeicher zu berücksichtigen
- Bergmännische Unterquerung würde sich auf den Streckenverlauf bis Ostermünchen auswirken
- Tunnellänge bei offener Strecke Riedering-Rohrdorf: **19,4 km**
- Tunnellänge bei geschlossener Strecke Riedering-Rohrdorf: **34,3 km**



Höhenverlauf (Beispiel offene Strecke Riedering-Rohrdorf):



Vergleich zur oberirdischen Innquerung

- Mehrkosten:
 - rund 3 Mrd. € (im Vergleich zu Violet 1/2)
- Verlängerung Gesamtbauteit:
 - Bauteitverlängerung um etwa 2-3 Jahre (im Vergleich zu Violet 1/2)
 - Fertigstellung 2038 wäre nicht zu halten
- Risiken (Auswahl):
 - Baugrundrisiken
 - Statisch-konstruktive Risiken
 - Bauteitrisiken (z. B. Verfügbarkeit von Maschinen und Arbeitskräften)
 - Finanzierungsrisiko
 - Erhebliche Genehmigungsrisiken (z. B. Gewässerquerungen)

Handlungsrahmen

„Die EIU führen die PROJEKTE / VORHABEN als Vorhabenträger zur Erreichung des jeweiligen Projektziels unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit durch.“

(§ 1 Abs. I BUV)

- Die DB hat das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu berücksichtigen. Es besteht kein Freiraum zur Planung übergesetzlicher Maßnahmen.
- Mit der oberirdischen Innquerung liegt eine wirtschaftlichere Variante mit weniger Risiken vor. Diese Variante wird in der Vorplanung optimiert.
- **Die Kommunen und Landkreise haben im Rahmen der Parlamentarischen Befassung die Möglichkeit, den Vorschlag als Kernforderung einzubringen.**

Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle im Bereich Kirnstein:
Untersuchung zum Vorschlag Bgm. Bernhard

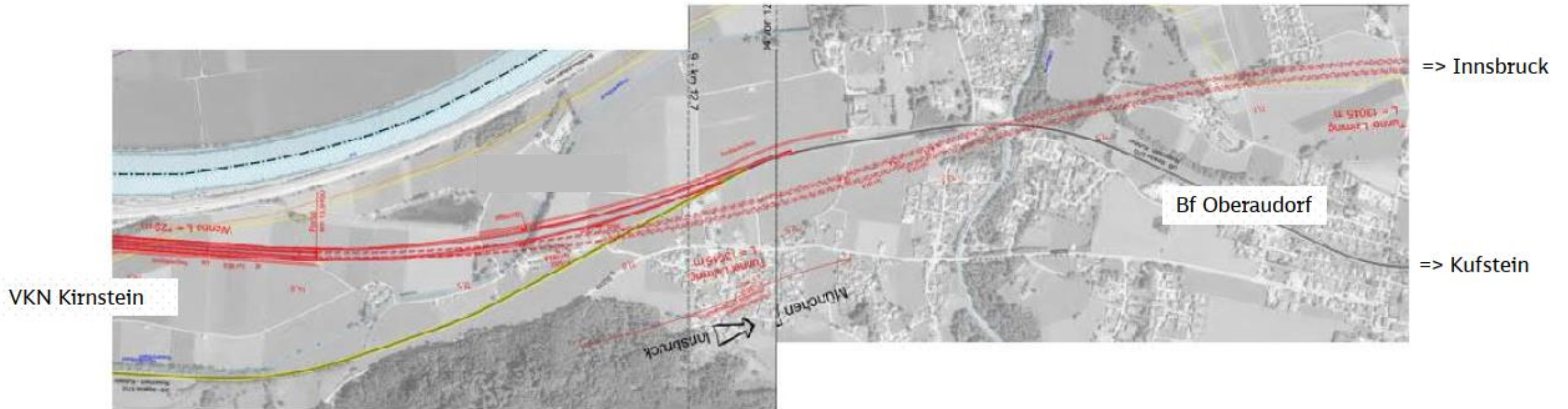
Blick in die Planungswerkstatt

Untersuchung zum Vorschlag Bgm. Bernhard (1/4)

- Neubaustrecke (NBS)
- - - NBS Tunnel
- Verlegte Bestandsstrecke (BS)
- - - BS Tunnel



**Konzept Trassenauswahlverfahren:
Bestandsstrecke zwischen VKN und Bf Oberaudorf oberirdisch**



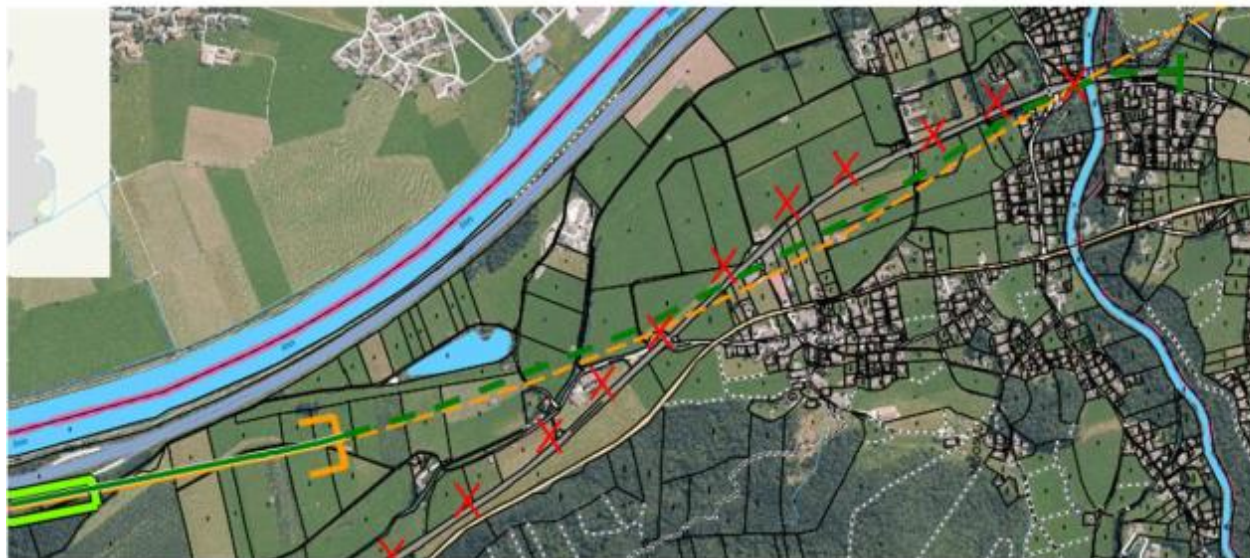
Blick in die Planungswerkstatt

Untersuchung zum Vorschlag Bgm. Bernhard (2/4)

Vorschlag 1. Bgm. Oberaudorf:

Bestandsstrecke zwischen VKN und Bf Oberaudorf im Tunnel - - - - -

Ziel: Vermeidung der Zerschneidung der Felder Niederaudorfs durch die Bestandsstreckenverlegung

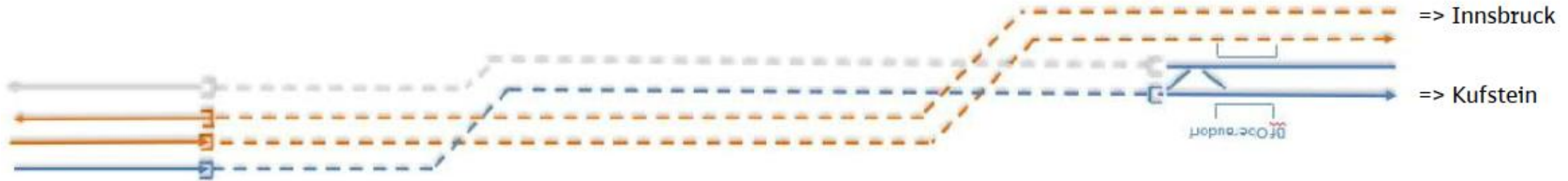


Blick in die Planungswerkstatt

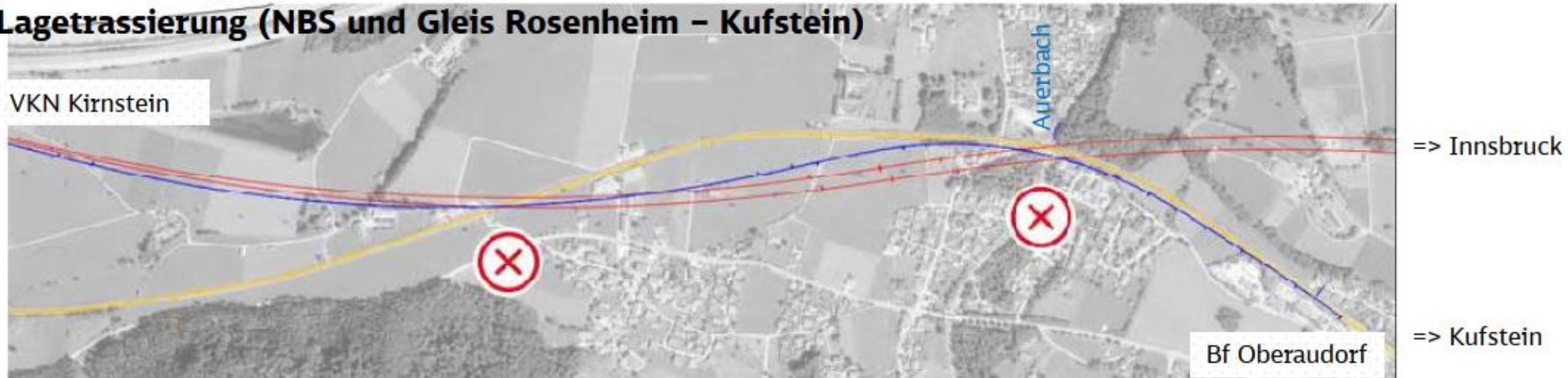
Untersuchung zum Vorschlag Bgm. Bernhard (3/4)

- Neubaustrecke (NBS)
- - - NBS Tunnel
- Verlegte Bestandsstrecke (BS)
- - - BS Tunnel

Vorschlag 1. Bgm. Oberaudorf schematisch (unmaßstäblich)



Lagetrassierung (NBS und Gleis Rosenheim – Kufstein)



Anschluss an VKN
(Lage- und
Höhenzwangspunkt)

Kreuzung Bestandsstreckengleis BS mit NBS
(Höhenzwangspunkt)

Unterquerung Auerbach
und Kreuzung BS/NBS
(Höhenzwangspunkte)

Anschluss an Bf Oberaudorf
(Lage- und Höhenzwangspunkt)

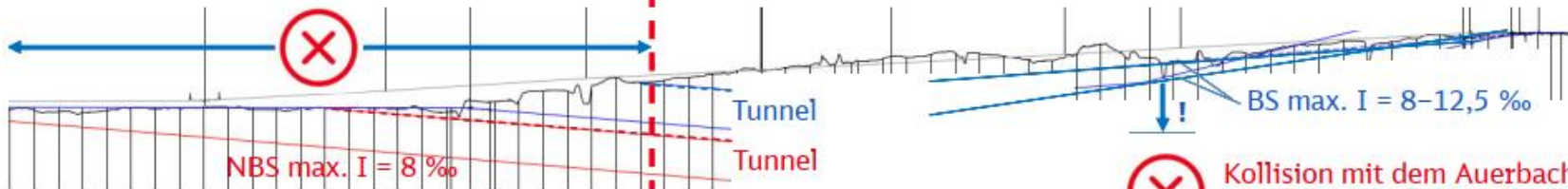
Blick in die Planungswerkstatt

Untersuchung zum Vorschlag Bgm. Bernhard (4/4)

Grenzwertbetrachtung Höhentrasseierung und trassierungstechnische Bewertung des Vorschlags



Bestandsstrecke muss NBS-Tunnel überqueren.
=> **Oberirdische Bestandsstreckenführung ist hier trassierungstechnisch nicht vermeidbar**



Kollision mit dem Auerbach.
Selbst mit maximal zulässiger Gleislängsneigung kann der Auerbach nicht unterquert werden.
=> **Konflikt ist trassierungstechnisch nicht lösbar**

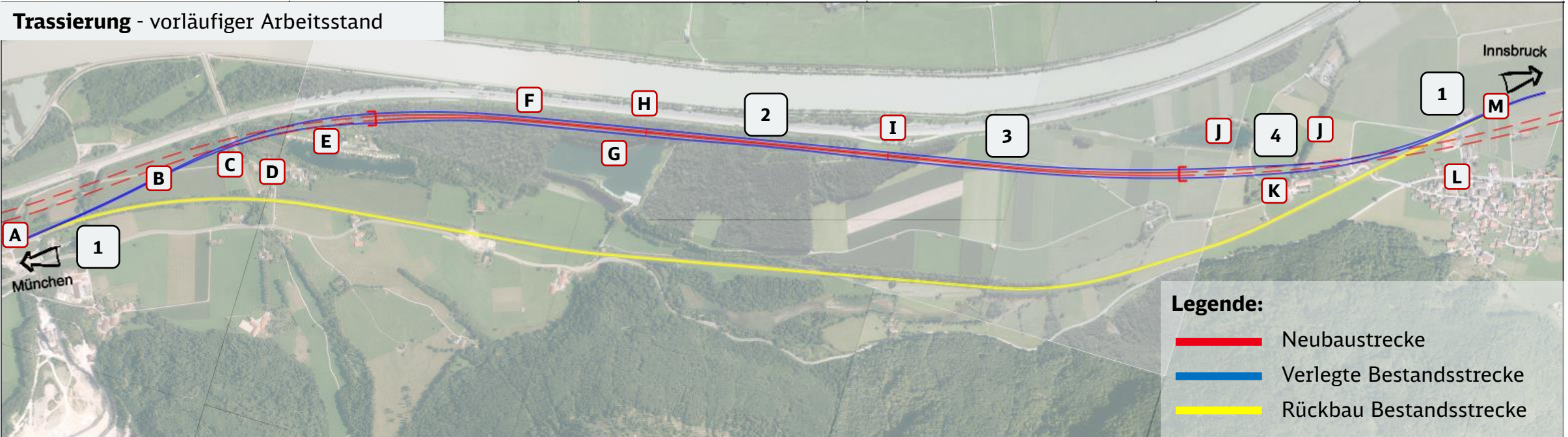
Blick in die Planungswerkstatt



Verknüpfungsstelle im Bereich Kirnstein:
Untersuchung Planungsvarianten

Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Kirnstein: Alternative Lage an der Autobahn (1/2)



- 1** Hafnach, Laar bis Niederaudorf: oberirdische Verlegung der Strecke Rosenheim-Kufstein zur Autobahn
- 2** Weichenverbindungen (Streckenverknüpfung)
- 3** NBS taucht im Trog zum Tunnel (D/A) ab
- 4** NBS im Tunnel (D/A)

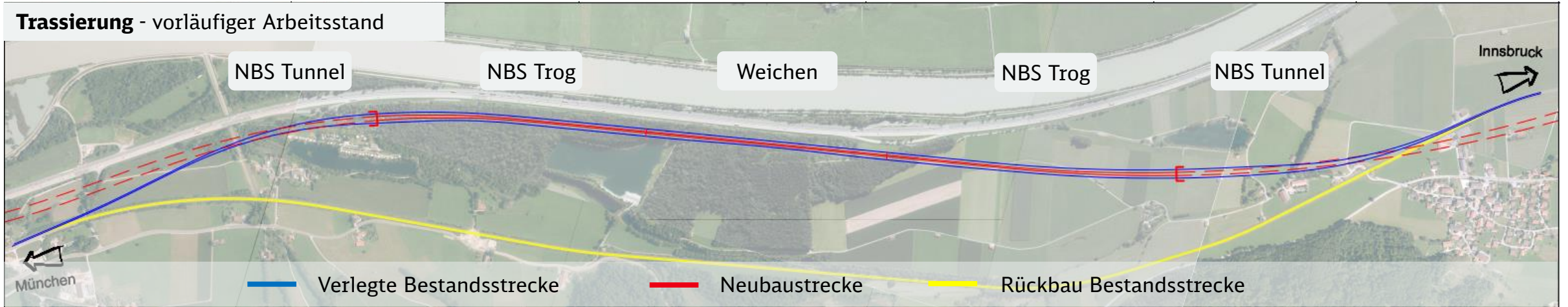
Örtlich zu beachten (Auswahl)

- A** Anschluss an Bestandsstrecke
- B** Verschwenk zur Autobahn
- C** Einödbach
- D** Wohnbebauung Einöden
- E** Campingplatz, Kirnstein West
- F** Bündelung mit BAB
- G** Kirnsteiner See
- H** Anschluss an Trog zum Inn-Tunnel
- I** Wildbarren West, Kranzhorn Ost
- J** Schindlberger See, Husarenbach
- K** Einfangstraße
- L** Wohnbebauung Niederaudorf
- M** Anschluss an Bestandsstrecke
- N** Umweltaspekte (nicht dargestellt)

Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Kirnstein: Alternative Lage an der Autobahn (2/2)

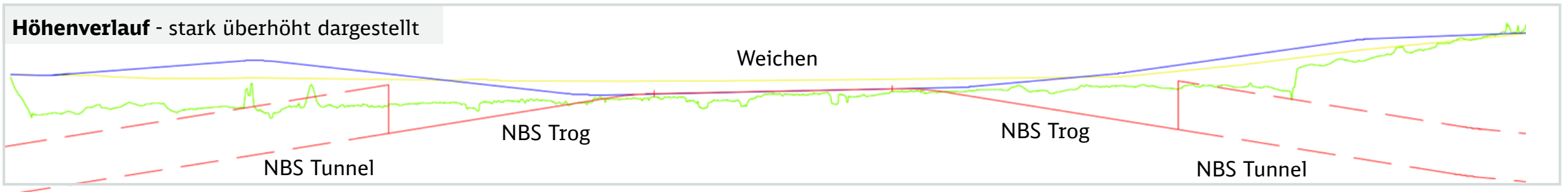
Trassierung - vorläufiger Arbeitsstand



Gleisplan Draufsicht - schematisch



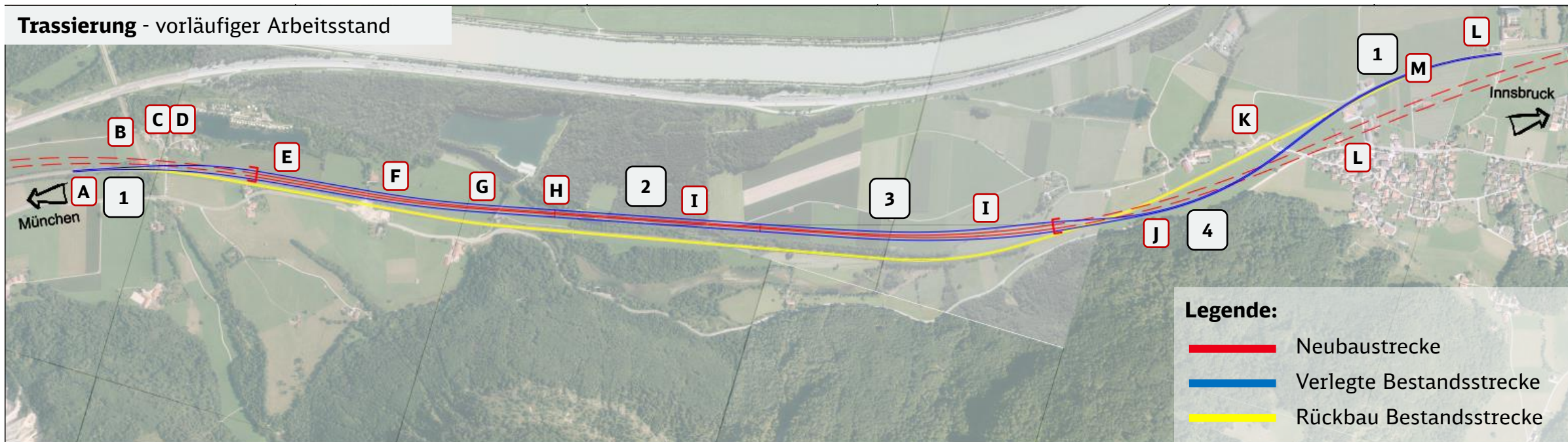
Höhenverlauf - stark überhöht dargestellt



Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Kirnstein: Alternative Lage an der Bestandsstrecke (1/2)

Trassierung - vorläufiger Arbeitsstand



Legende:

- Neubaustrecke
- Verlegte Bestandsstrecke
- Rückbau Bestandsstrecke

- 1** Hafnach, Laar bis Niederaudorf: oberirdische Anpassung / bestandsnahe Verlegung der Strecke Rosenheim-Kufstein
- 2** Weichenverbindungen (Streckenverknüpfung)
- 3** NBS taucht im Trog zum Tunnel (D/A) ab
- 4** NBS im Tunnel (D/A)

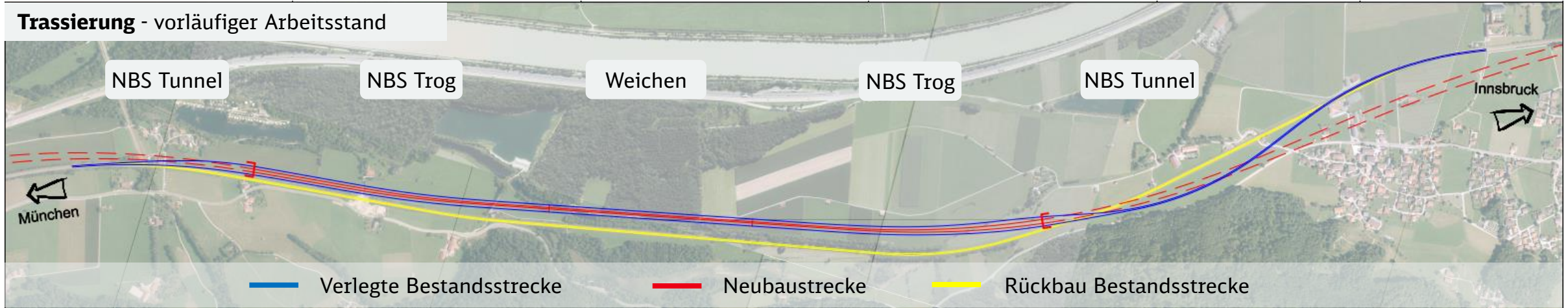
Örtlich zu beachten (Auswahl)

- A** Anschluss an Bestandsstrecke
- B** Einödbach
- C** Wohnbebauung Einöden
- D** Kranzhornweg
- E** TAL, Gasleitung
- F** Zankel mit Zufahrt
- G** Wohnbebauung mit Zufahrt
- H** Anschluss an Trog zum Inn-Tunnel
- I** Husarenbach
- J** St2089, Kufsteiner Straße
- K** Einfangstraße
- L** Wohnbebauung Niederaudorf
- M** Anschluss an Bestandsstrecke
- N** Umweltaspekte (nicht dargestellt)

Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Kirnstein: Alternative Lage an der Bestandsstrecke (2/2)

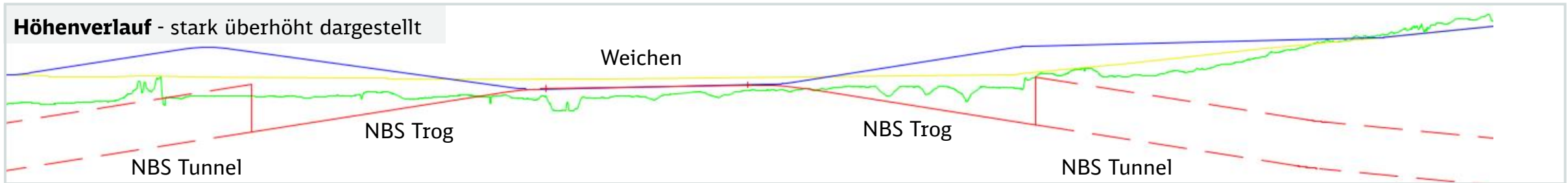
Trassierung - vorläufiger Arbeitsstand



Gleisplan Draufsicht - schematisch



Höhenverlauf - stark überhöht dargestellt



Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Kirnstein: Nächste Untersuchungsschritte

Die beiden Alternativen werden als Grundlage für eine fachliche Analyse und Bewertung weiterentwickelt, z.B.

- Weiterentwicklung der Gleis- und Weichentrassierung in Lage und Höhe
- Querschnittsbetrachtung, Konzeption Dammbreiten
- Konzeption Straßen- und Wegenetz mit Bauwerken (Straßen- und Eisenbahnbrücken)
- Konzeption Anpassung Hauptleitungen (TAL, Gas)

Die Bewertung der Alternativen erfolgt vrsl. zum Ende der Vorplanung.

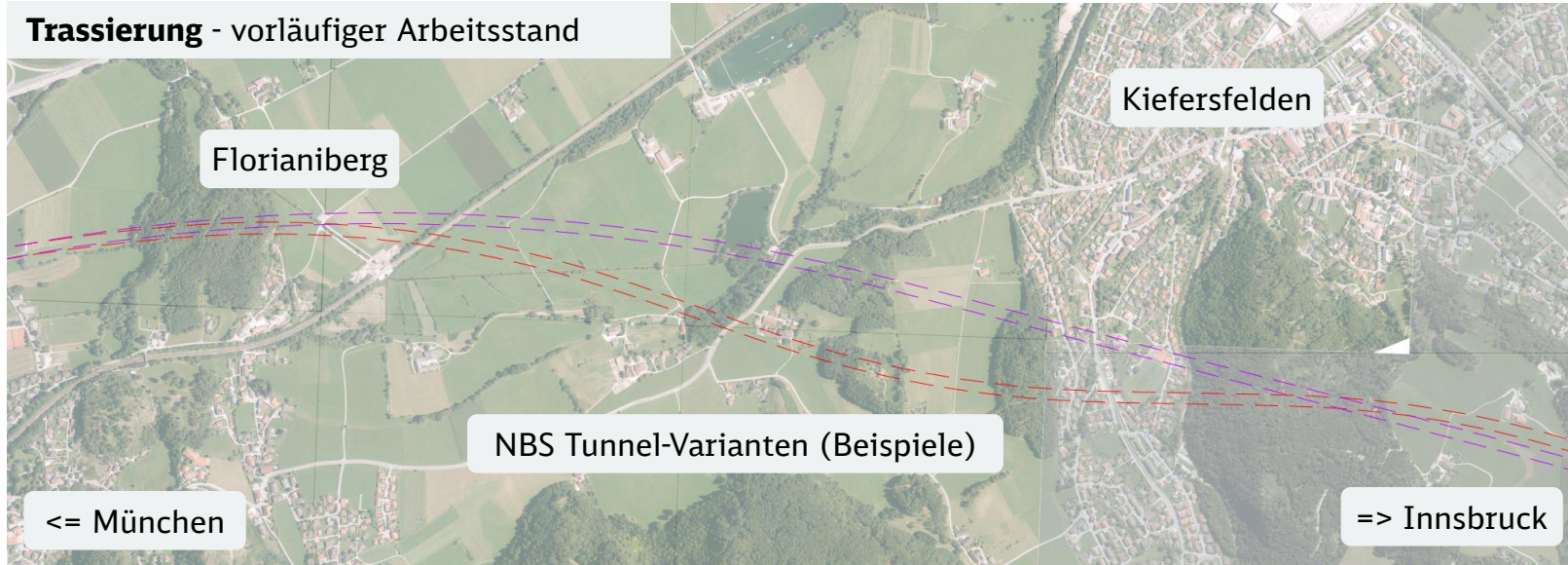
Blick in die Planungswerkstatt

Bereich Kiefersfelden

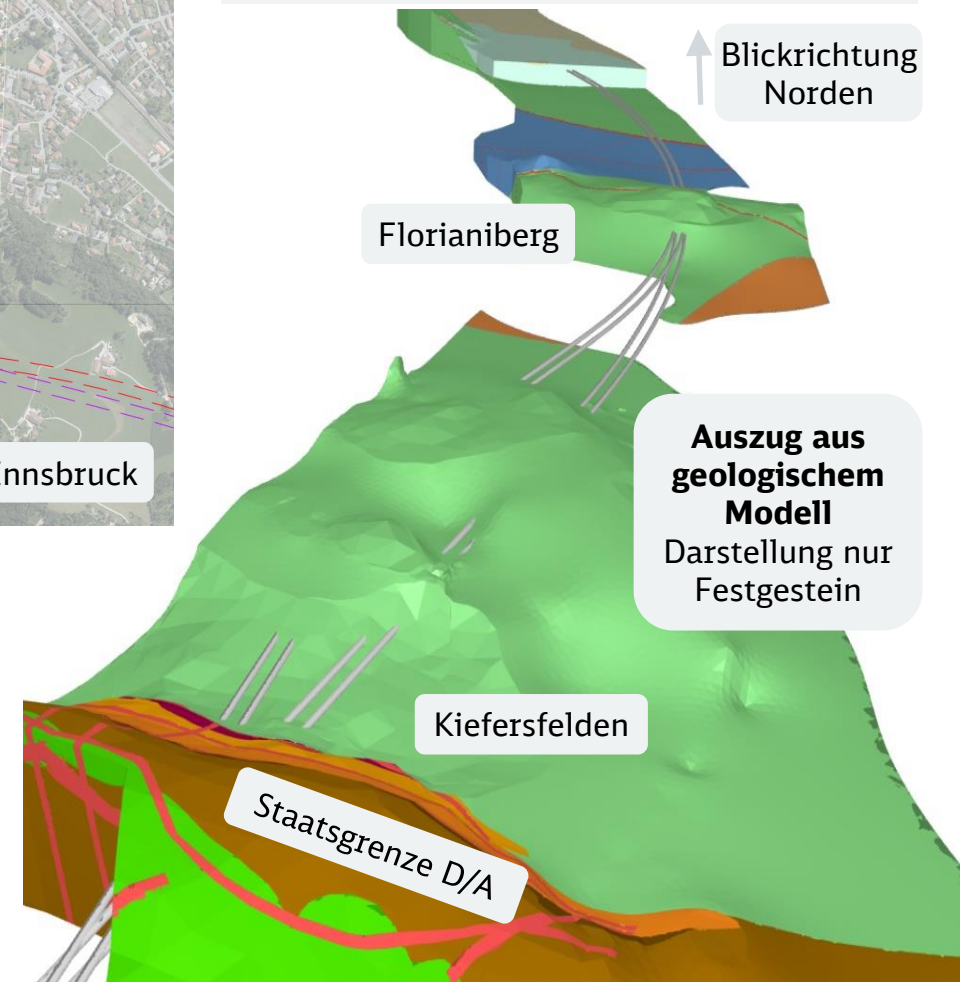
Blick in die Planungswerkstatt

Einfluss der Geologie auf den Tunnelverlauf: Beispiel Kiefersfelden

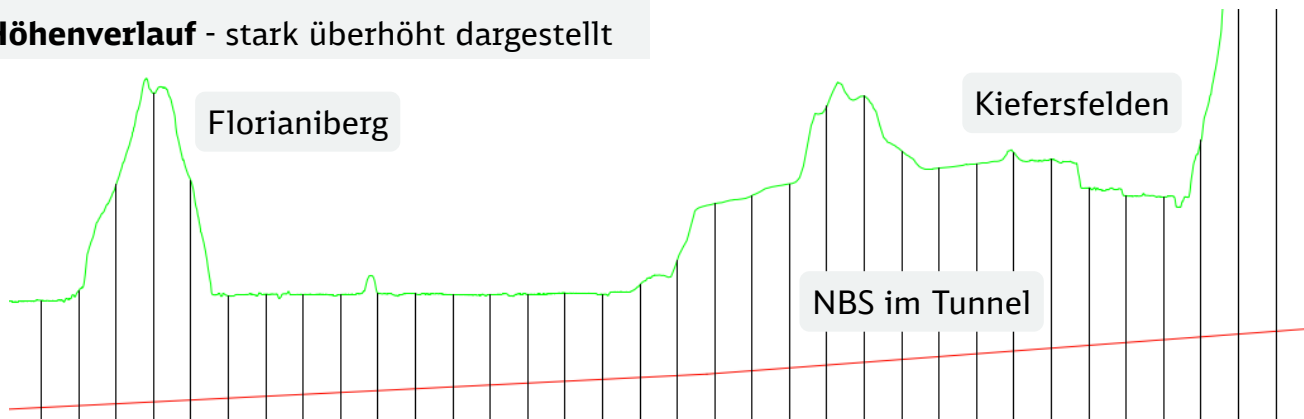
Trassierung - vorläufiger Arbeitsstand



Untersuchung möglicher Tunnelverläufe



Höhenverlauf - stark überhöht dargestellt



Blick in die Planungswerkstatt

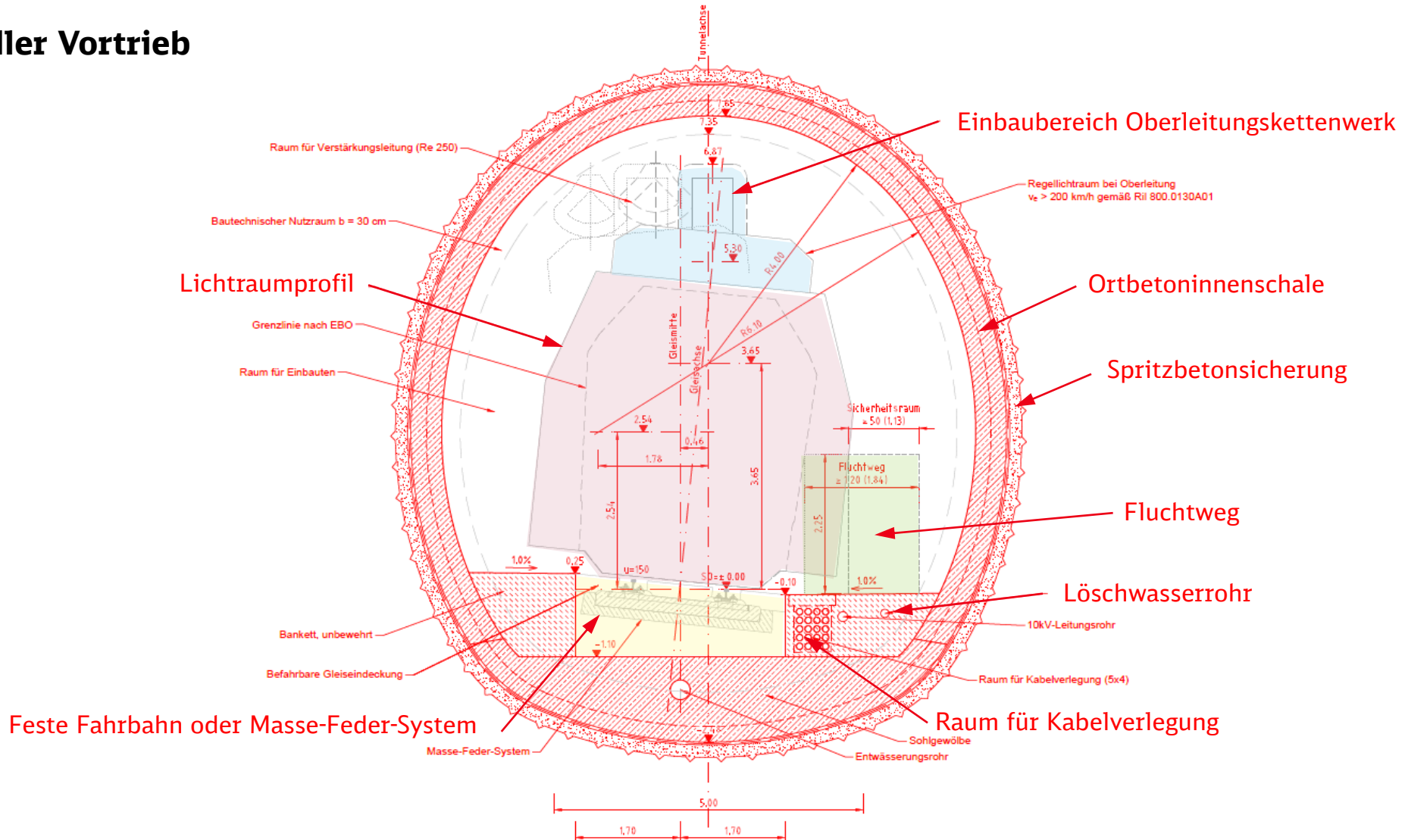
A thick red horizontal bar located below the main title.

Tunnelbauwerke: Regelquerschnitt

Blick in die Planungswerkstatt

Tunnelbauwerke Regelquerschnitt

Konventioneller Vortrieb



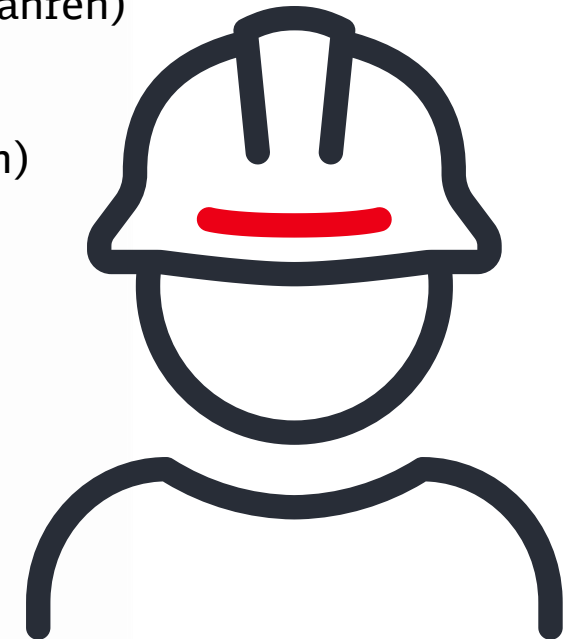
Blick in die Planungswerkstatt

Ausblick in der Planung

Wesentliche Planungsthemen im kommenden Halbjahr

Beide Planungsvarianten werden als Grundlage für eine fachliche Analyse und Bewertung weiterentwickelt, z.B.

- Weiterentwicklung der Gleis- und Weichentrassierung in Lage und Höhe
- Vertiefung Tunnelplanung (Regelquerschnitte, Verbindungsbauwerke, Vortriebsverfahren)
- Querschnittsbetrachtung, Konzeption Dammbreiten
- Konzeption Straßen- und Wegenetz mit Bauwerken (Straßen- und Eisenbahnbrücken)
- Konzeption Anpassung Hauptleitungen (TAL, Gas)
- Auswertung Erkenntnisse Bohrungen am Buchberg
- Betrachtung der Auswirkung der Varianten auf z. B.
 - Umwelt- und Naturschutz
 - Geologie und Hydrogeologie
 - Schall und Erschütterungen



Die Bewertung der Varianten erfolgt zum Ende der Vorplanung.

Blick in die Planungswerkstatt

Information ÖBB-Streckenabschnitte
Grenze D/A–Schaftenau–Knoten Radfeld

UVE-Planung

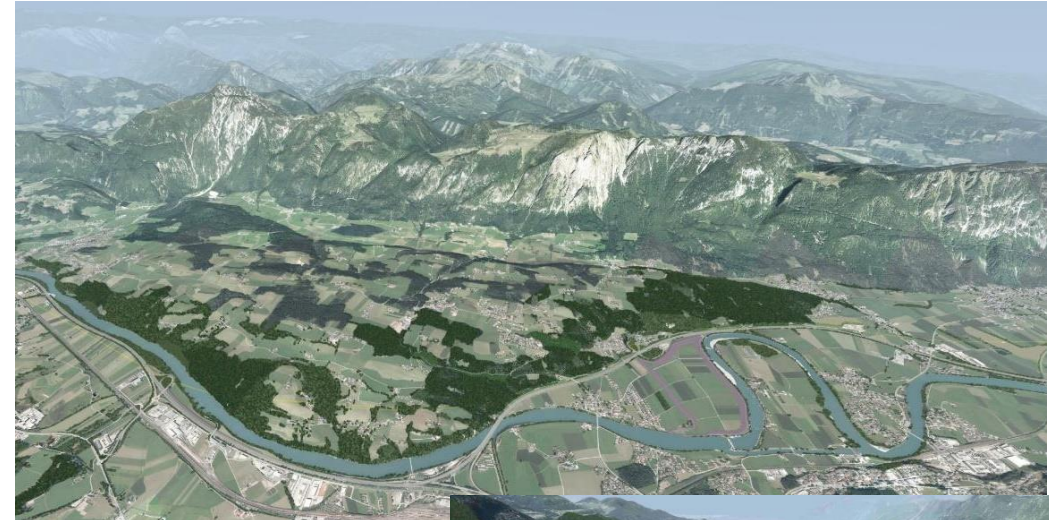
- Einreichung UVE-Konzept bei zuständiger Behörde erfolgt, Genehmigungsprozess ist damit gestartet. Die UVP-Behörde hat das Vorverfahren mit Schreiben vom 08.08.2022 für abgeschlossen erklärt.
- Planungen für UVP-Verfahren gestartet.
- Vertiefende Erkundungsbohrungen im Projektraum sind gestartet und werden bis zum Frühjahr durchgeführt. (ca. 1600 Meter Bohrkern, 21 Bohrpunkte mit Bohrtiefen zwischen 30 und 170 Meter)
- Die ÖBB-Bohrkampagne ist abgestimmt auf die geologischen Untersuchungen der Deutschen Bahn im Raum Kiefersfelden.



Planungsabschnitt Schaftenau-Knoten Radfeld

Detailgenehmigungsverfahren und Vorarbeiten Rohbaustollen

- Bescheid zur Umweltverträglichkeitsprüfung liegt seit Herbst 2021 rechtskräftig vor.
- Planungsteams erstellen aktuell alle erforderlichen Einreichunterlagen. Öffentliche Verhandlung im Detailgenehmigungsverfahren Frühjahr 2023 geplant.
- Alle Genehmigungen für den Bau des Rohbaustollens liegen vor. Vorbereitende Arbeiten zur Erschließung der Baustelle im April 2022 gestartet.
- Intensive Kommunikationstätigkeit in der Region: Projektsprechstunden, Informationsabende, Regionalforum, Ombudsmann, Erlebnisbahnsteig.
- Baumaßnahmen Rohbaustollen ab 2023 vorgesehen.



Parlamentarische Befassung

Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Der Weg von der Vorplanung ins Parlament



Rechtliche Grundlage: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

- Regelt die Finanzierung aller Bedarfsplanprojekte des Bundesverkehrswegeplans.
- Wichtiger Bestandteil: Parlamentarische Befassung nach Abschluss der Vorplanung.
- Unterrichtung des Bundestags
 - Vorzugsvariante
 - Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Gesetzgeber wird in die Lage versetzt, Beschlüsse zu fassen

**Angestrebter Termin:
Mitte des Jahrzehnts**



Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Übergesetzliche Forderungen bei der Planung des Schienennetzes

- Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung kann die Region Empfehlungen für Maßnahmen aussprechen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen („Kernforderungen“).
- Der Deutsche Bundestag entscheidet im Einzelfall über die Finanzierung bestimmter Kernforderungen.
- Grundsätzliche Voraussetzung einer Bundesfinanzierung ist ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen (NKV) des Gesamtvorhabens (§ 9 BSWAG, § 5 Abs. 3 BUV).

Beschluss des Deutschen Bundestages, dass...

„[...] in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit [...] künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen.“

„[...] aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.“

Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 18/7365

Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Prozessuale Betrachtung

Vorplanung

- Vorschlag der DB zur gesetzlich gebotenen wirtschaftlichen Vorzugsvariante.
- Beurteilung übergesetzlicher Forderungen aus der Region nach Kosten, planrechtliche und technische Machbarkeit, Wirksamkeit.
- Zusammenfassung in Bericht der DB an EBA/BMDV (§ 5 Abs. 1 S. 2 BUV).

Unterrichtung
des Bundestages
durch das BMDV



Parlamentarische Befassung

- Das BMDV stellt dem Deutschen Bundestag die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagene Vorzugsvariante und ihre gesamtwirtschaftliche Bewertung vor.
- Beinhaltet Erläuterung, welche Vorschläge aus den öffentlichen Beteiligungsprozessen in der Planung berücksichtigt und welche nicht berücksichtigt werden konnten („übergesetzliche Forderungen bzw. Kernforderungen“).
- Sowie Erläuterung der Bewertung der übergesetzlichen Forderungen.

Entscheidung des
Bundestages über
Vorzugsvariante

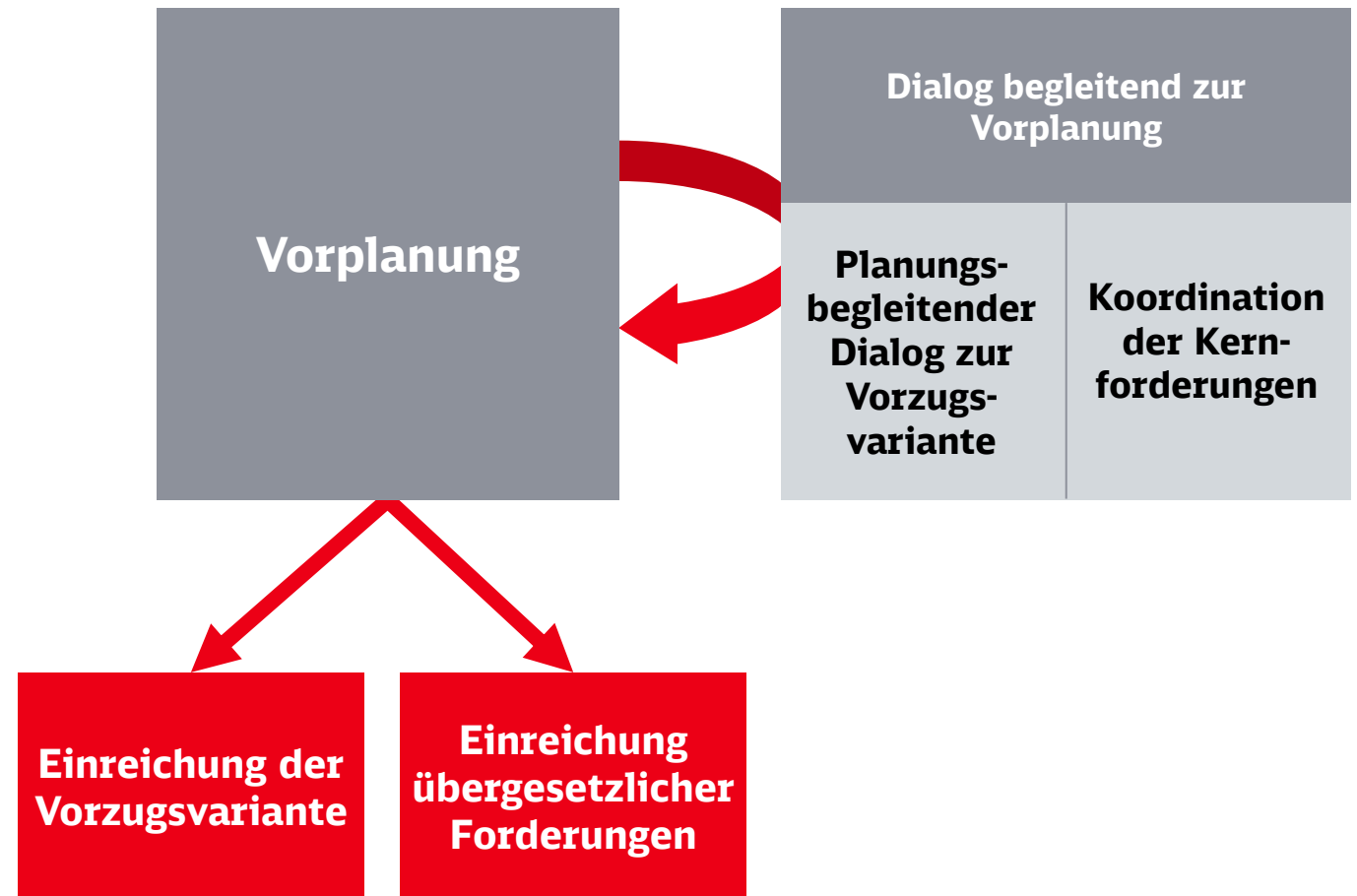


**Entwurfs- und
Genehmigungs-
planung auf Basis
der Bundestags-
entscheidung**

Die Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Koordinationsangebot der DB

- Die Region ist für die Erarbeitung der Kernforderungen zuständig.
- Die Aufgabe der DB ist es, diese nach den Vorgaben der Machbarkeit, Kosten, Nutzen etc. zu bewerten und in einem die Vorzugsvariante begleitenden Bericht darzustellen.
- Sinnvoll ist daher eine Koordination zwischen der DB und den Kommunen und Landkreisen, als Teil des Dialogprozesses zur Vorplanung. An deren Ende sollte eine konsolidierte Rückmeldung stehen, z. B. geführt durch die Landkreise.
- Die Gestaltung dieser Abstimmung wird in diesem Jahr mit den Kommunen und Landkreisen besprochen.



- Das **Protokoll und die Präsentation** werden per E-Mail versendet und auf **www.brennernordzulauf.eu** zur Verfügung gestellt.
- Fragen und Rückmeldungen? Bitte schreiben Sie an **brennernordzulauf@ifok.de**
- **Vierte Sitzung des Dialogforums:**
Voraussichtlich im Frühjahr 2023
 - ✓ Die Einladung erfolgt spätestens zwei Wochen vorab.

Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!



Infobüro Rosenheim

Salinstraße 1, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu