



**NETZE**



INFRA

# Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

## 21. Lenkungskreis

---

12.09.2022 | Salzburg



Kofinanziert von der  
Europäischen Union

## **1. Begrüßung**

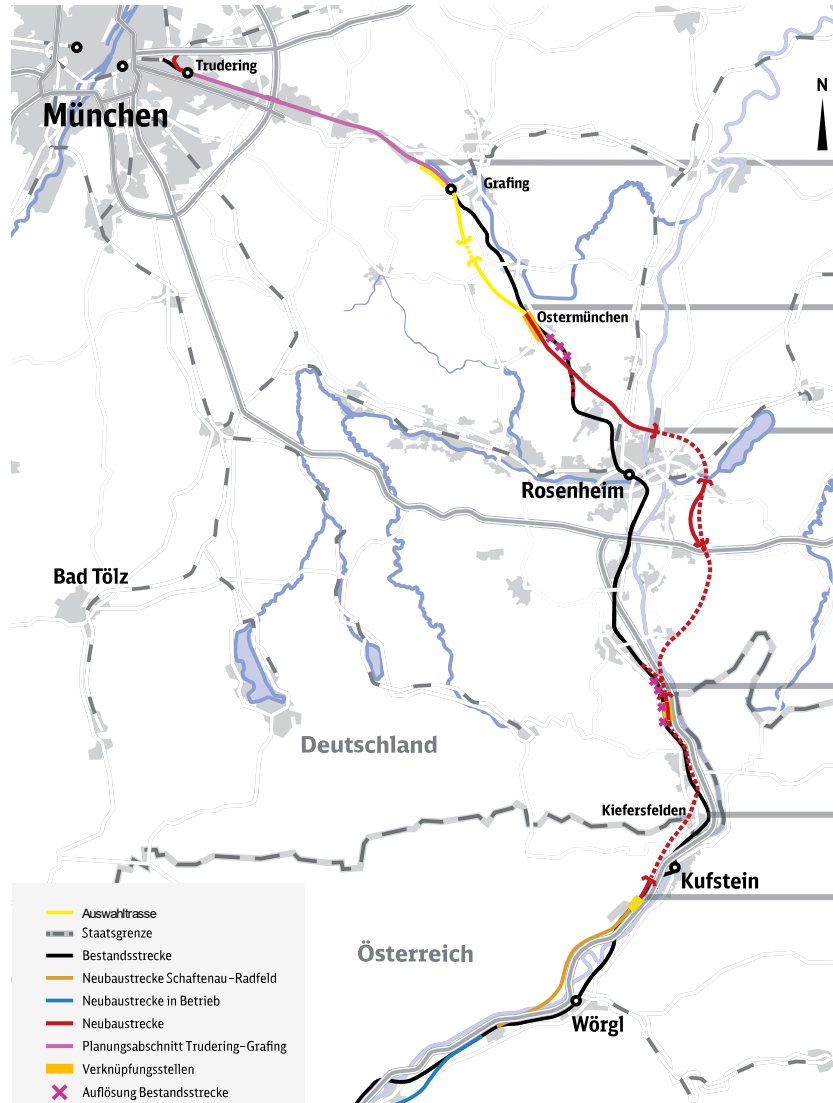
2. Verabschiedung des Protokolls vom 13.07.2022
3. Aktueller Bericht aus den Planungsabschnitten
4. Untersuchungsergebnis bergmännische Innunterquerung
5. Verschiedenes

1. Begrüßung
- 2. Verabschiedung des Protokolls vom 13.07.2022**
3. Aktueller Bericht aus den Planungsabschnitten
4. Untersuchungsergebnis bergmännische Innunterquerung
5. Verschiedenes

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls vom 13.07.2022
- 3. Aktueller Bericht aus den Planungsabschnitten**
4. Untersuchungsergebnis bergmännische Innunterquerung
5. Verschiedenes

# Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

## Planungsabschnitte ab der Vorplanung



### Planungsabschnitt

### Status

Trudering-Grafring

Vorplanung

Grafring-Ostermünchen

Beginn Vorplanung

Ostermünchen-Innleiten

Vorplanung

Innleiten-Kirnstein

Vorplanung

Kirnstein-Grenze D/A

Vorplanung

Grenze D/A-Schaftenau

UVE-Planung

Schaftenau-Knoten Radfeld

Detailplanung

# Planungsabschnitt Trudering–Grafing

## Vorplanung

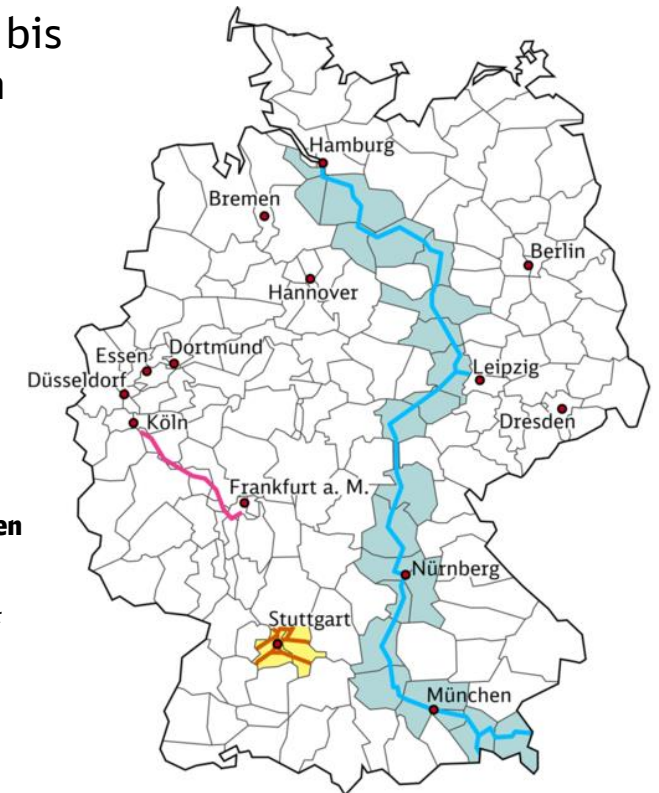
- Ermittlung der Projektgrundlagen abgeschlossen
- Vorplanung für die technische Streckenausrüstung abgeschlossen
- Zentrales Anliegen der Bürger:innen: Lärmschutz nach Neubaustandard



- Die Planungen des Abschnitts Trudering–Grafing werden in enger Abstimmung mit dem Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ erstellt und zusammengeführt
- Das „Starter-Paket“ soll bis 2030 umgesetzt werden und umfasst auch den ScanMed Korridor

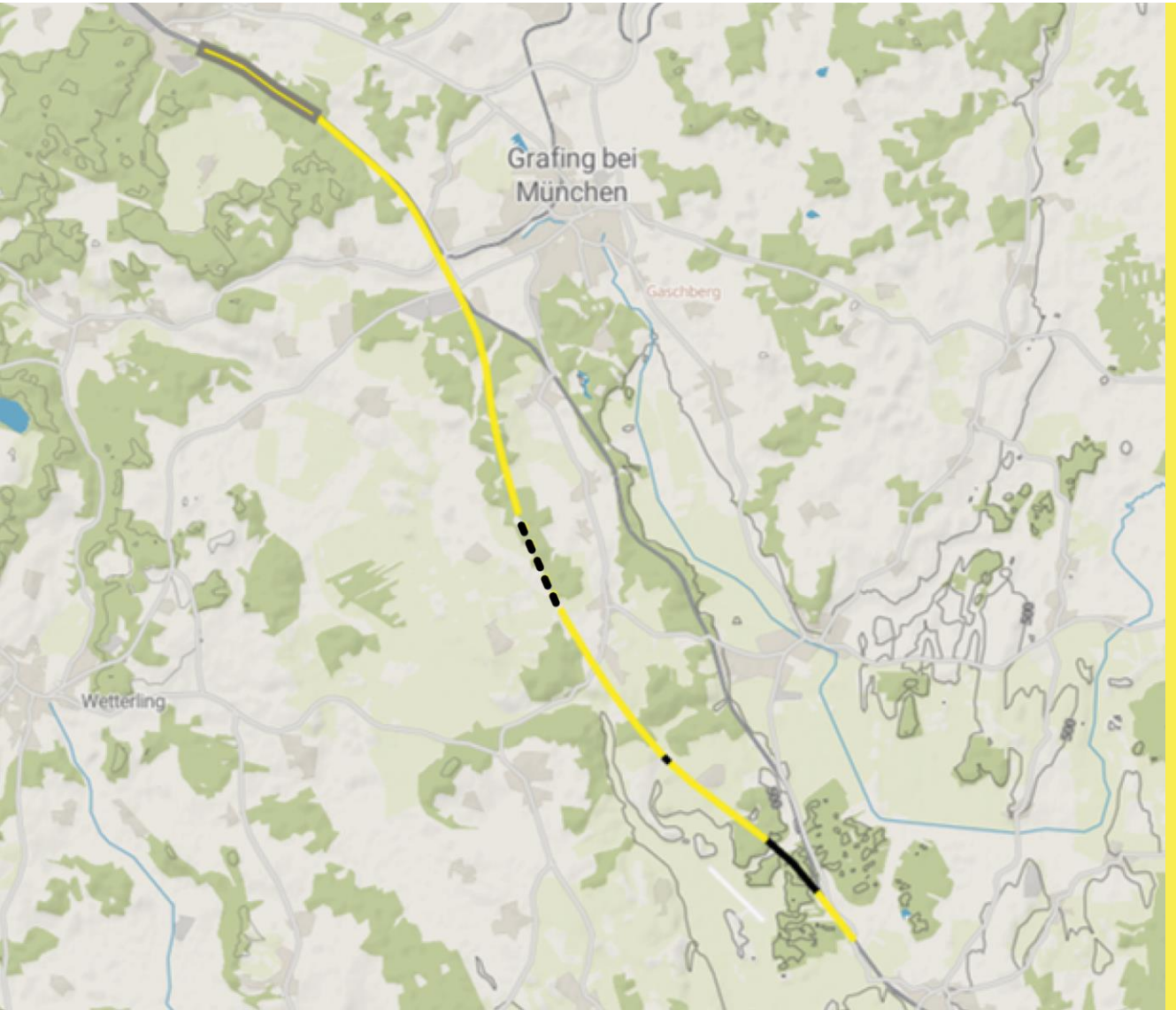
### Starterpaket der Digitalen Schiene Deutschland

- Städte > 500.000 Einwohner
- Korridor ScanMed
- SFS Köln–Rhein/Main
- Digitaler Knoten Stuttgart
- Umzurüstende Netzbezirke im Korridor ScanMed



# Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

Trassenauswahl: Limone verträglichste Lösung für die Region



## Zahlen und Daten



Streckenlänge  
ca. 15,7 km



Salachtunnel  
1,57 km



2 Brücken  
990m  
130m



**Verknüpfungsstelle** Ostermünchen  
**Anbindung** nördlich Grafing Bahnhof

## Berührte Gemeindegebiete:

Aßling  
Bruck  
Grafing  
Kirchseeon  
Tuntenhausen



Geplante  
Fertigstellung  
**2040**

# Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

## Entscheidung über ein Raumordnungsverfahren

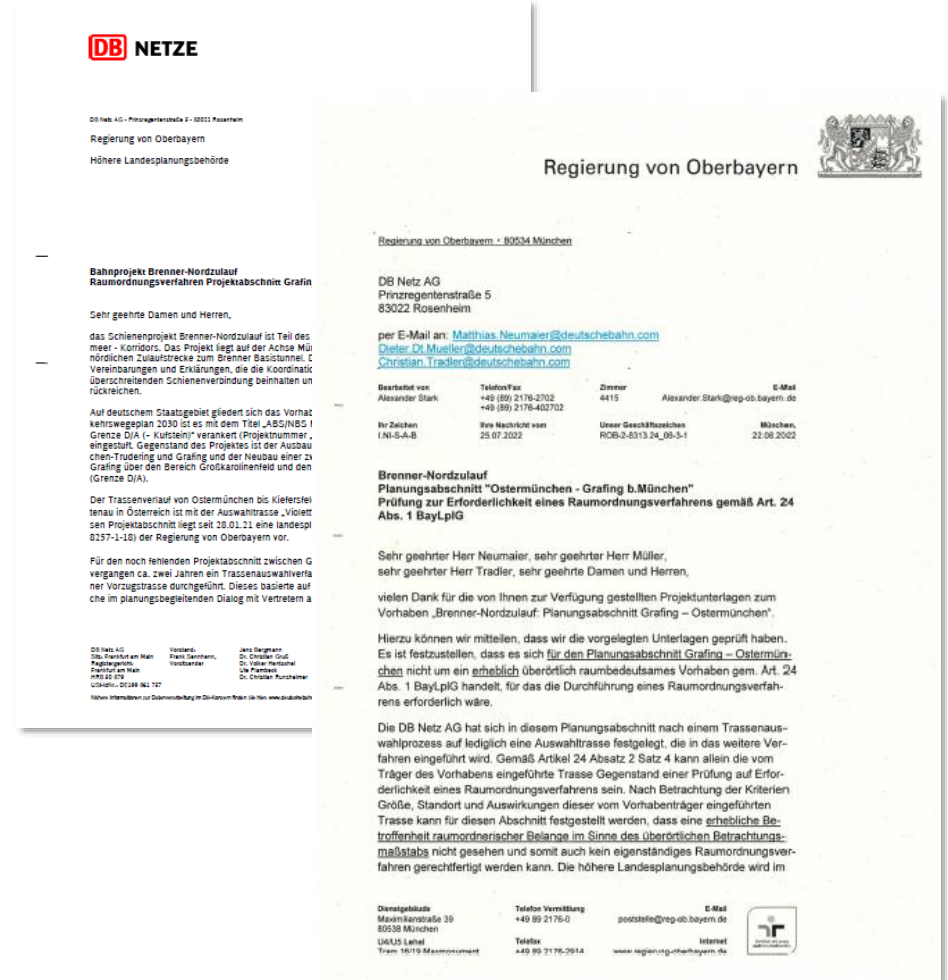
– Die DB ist auf die Regierung von Oberbayern als zuständige Raumordnungsbehörde zugegangen und hat am 25. Juli 2022 einen Antrag auf Prüfung gestellt, ob für diesen Projektabschnitt auf Grund der Gesetzeslage ein Raumordnungsverfahren für die Auswahltrasse gemäß Art. 24 Abs. 1 BayLpIG erforderlich ist

– Die Regierung von Oberbayern hat am 22. August 2022 mitgeteilt:

*„Es ist festzustellen, dass es sich für den Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen nicht um ein erheblich überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLpIG handelt, für das die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erforderlich wäre.“*

– Es kann nach Einschätzung der Raumordnungsbehörde kein eigenständiges Raumordnungsverfahren gerechtfertigt werden.

– Im Zuge der Beteiligung im Planfeststellungsverfahren erfolgt eine landesplanerische Stellungnahme seitens der höheren Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern





# Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

## Ergebnisse Runder Tisch Staatsminister Christian Bernreiter

- Erster konstruktiver Austausch zur Kritik an der fachlichen Beurteilung im Trassenauswahlverfahren.
- Bahn wird zur Kritik schriftlich Stellung nehmen und stellt das Ergebnis im Rahmen des Dialogforums vor.
- Ziel aller Beteiligten ist eine ergebnisoffene Prüfung der vorgebrachten Kritikpunkte und ein rechtssicheres Ergebnis.
- Staatsminister Christian Bernreiter begrüßt dieses Vorgehen und kündigt bei Bedarf einen weiteren Runden Tisch an.



# Planungsabschnitte Ostermünchen–Grenze D/A

## Vorplanung

- Die dritte Forenrunde zur Vorplanung findet am 28. und 29. September 2022 statt.
- Derzeit laufen weitere Erkundungsbohrungen.
- Problematik: Einzelne Kommunen kommen ihrer Mitwirkungsverpflichtung nicht nach. Dies steht der Chance einer Planungsbeschleunigung entgegen.

### **A** Untersuchung Beibehalt Bahnhof Ostermünchen

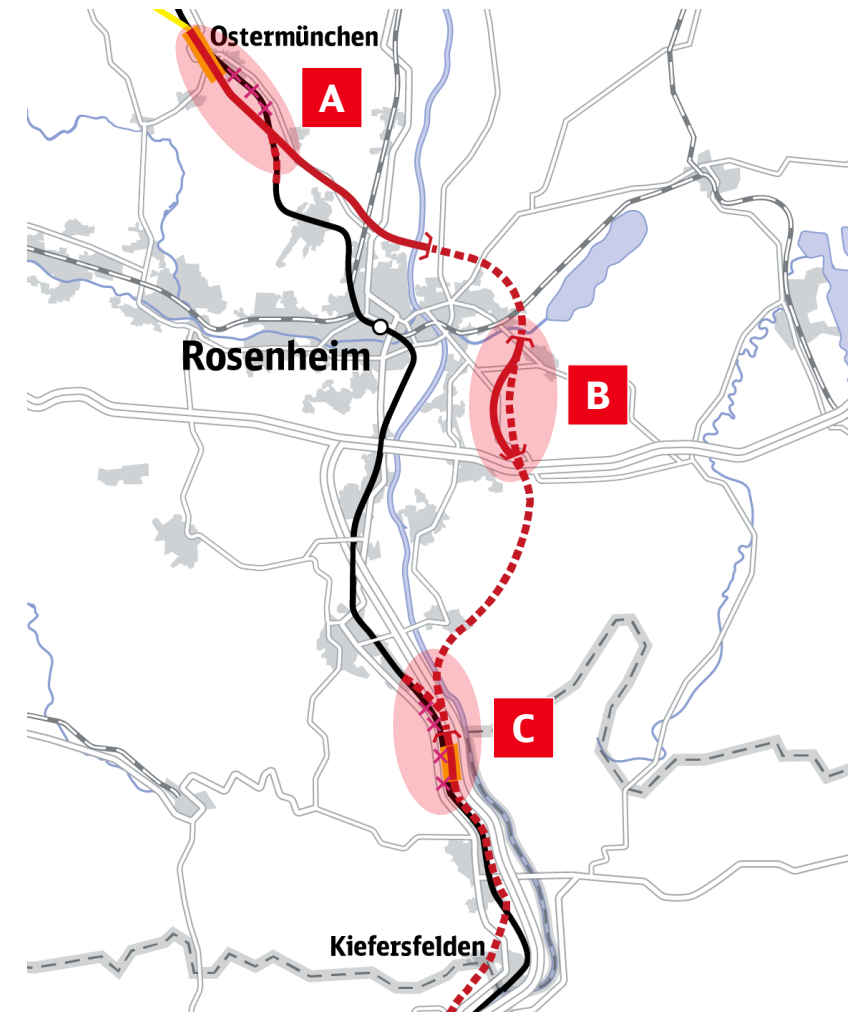
Nach Prüfung dieser Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren wird die Variante gleichwertig ausgeplant.

### **B** Untersuchung Trassierungsalternativen im Bereich Rohrdorf/Riedering

Alternative Streckenführungen im Bereich zwischen den beiden bisherigen Varianten aus dem TAV mit offener Streckenführung bzw. durchgehendem Tunnel werden untersucht.

### **C** Untersuchung Verknüpfungsstelle Kirnstein im Bereich der Bestandsstrecke

Nach Prüfung dieser Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren wird diese Variante gleichwertig ausgeplant.



# Planungsabschnitt Grenze D/A-Schaftenau

## Vorplanung bzw. 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
- Detailerkundung des Projektraumes
- Erste Sitzung des ÖBB-Regionalforums Kufstein-Langkampfen durchgeführt – Beteiligung der Region sichergestellt



# Planungsabschnitt Schafte nau–Knoten Radfeld

## Detailgenehmigungsverfahren



- Bescheid zur Umweltverträglichkeitsprüfung liegt seit Herbst 2021 rechtskräftig vor
- Planungsteams erstellen aktuell alle erforderlichen Einreichunterlagen
- Öffentliche Verhandlung im Detailgenehmigungsverfahren Anfang 2023 geplant



# Planungsabschnitt Schaftenau-Knoten Radfeld

## Vorarbeiten Rohbaustollen

- 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
- Vergabeverfahren für den Rohbaustollen (Allianzvertragsmodell) gestartet
- Hauptbaumaßnahmen Rohbaustollen ab 2023 vorgesehen



1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls vom 13.07.2022
3. Aktueller Bericht aus den Planungsabschnitten
- 4. Untersuchungsergebnis bergmännische Innunterquerung**
5. Verschiedenes

# Übersicht und Ausgangssituation

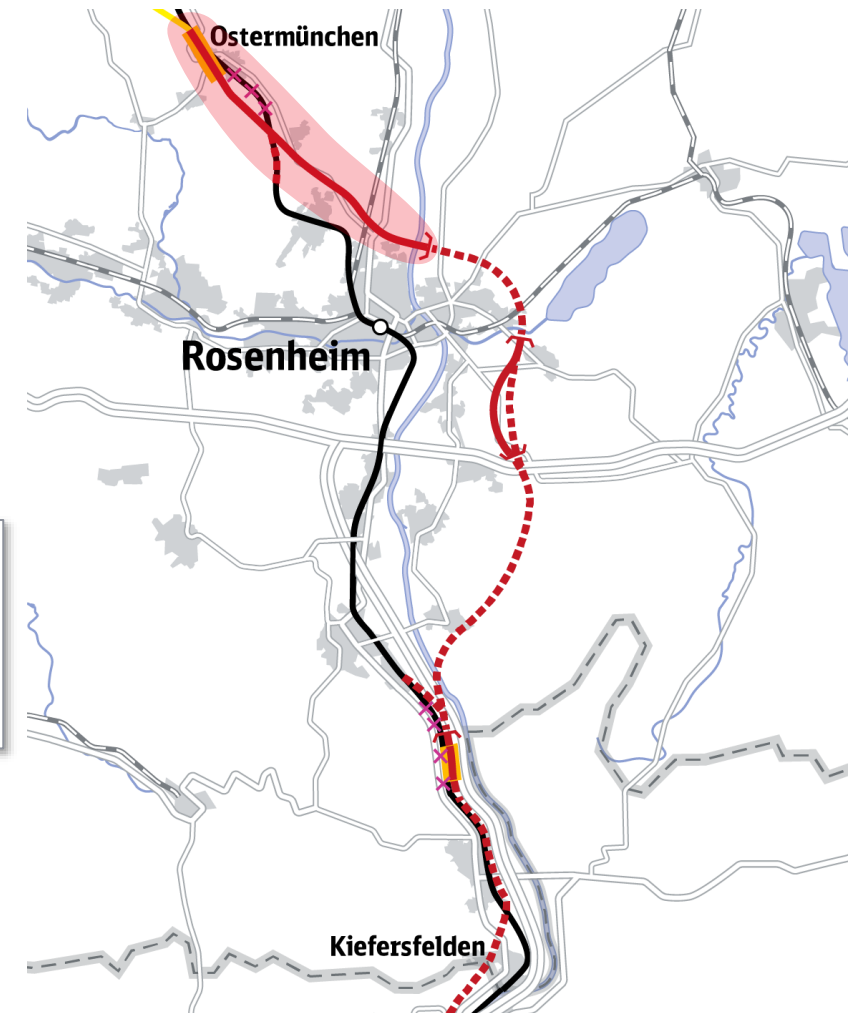
- Trassenauswahl in den Abschnitten Ostermünchen–Grenze D/A–Schaftenau im April 2021 abgeschlossen
- Im Anschluss an die Trassenauswahl: Beginn der Prüfung einer bergmännischen Innunterquerung nördlich von Rosenheim inklusive ihrer Auswirkungen auf den weiteren Streckenverlauf
- Hintergrund: Maßgabe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

- Grundsätzliche Schwierigkeit: Auftauchen der Strecke bei ansteigendem Gelände



# Untersuchungsstufen

**Stufe 1: Grenzwertbetrachtung**  
zur Eingrenzung des Variantenspektrums



Entscheidung über die Weiterverfolgung in Stufe 2



**Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung**

- Lage- und Höhenrassierung Grobtrassen (M 1:25.000)
- Grenzwertbetrachtungen Höhenentwicklung
- Analyse + Bewertung hinsichtlich relevanter Bewertungsaspekte (ohne Investitionskosten)

- Lage- und Höhenrassierung Trassen (M 1:5.000)
- Kostenschätzung analog Trassenauswahlverfahren
- Analyse + Bewertung hinsichtlich relevanter Bewertungsaspekte mit Methodik „Wirkungsanalyse“



# Untersuchte Varianten



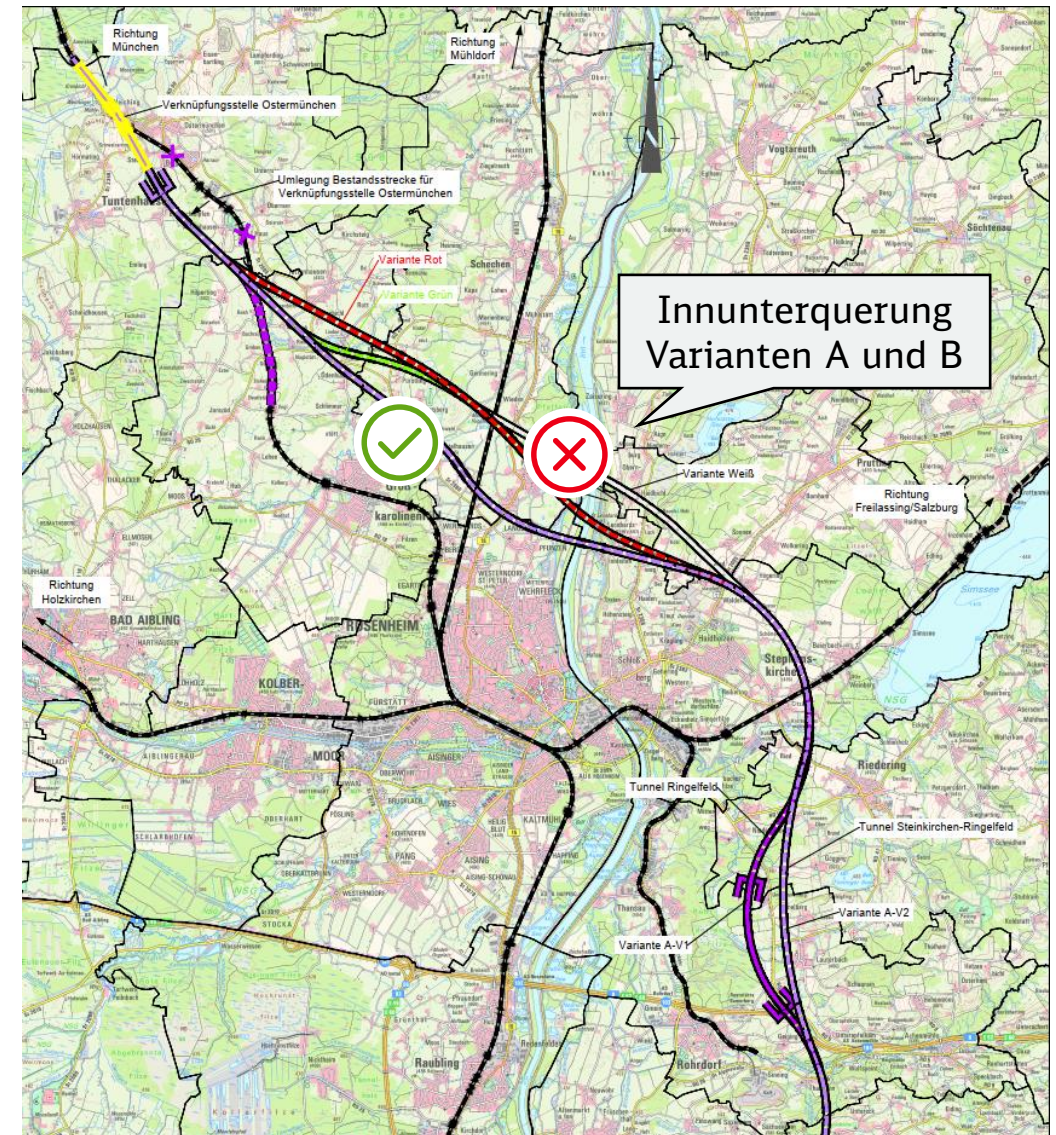
## Varianten A (violett)

- Unveränderter Verlauf der Auswahltrasse in der Lage



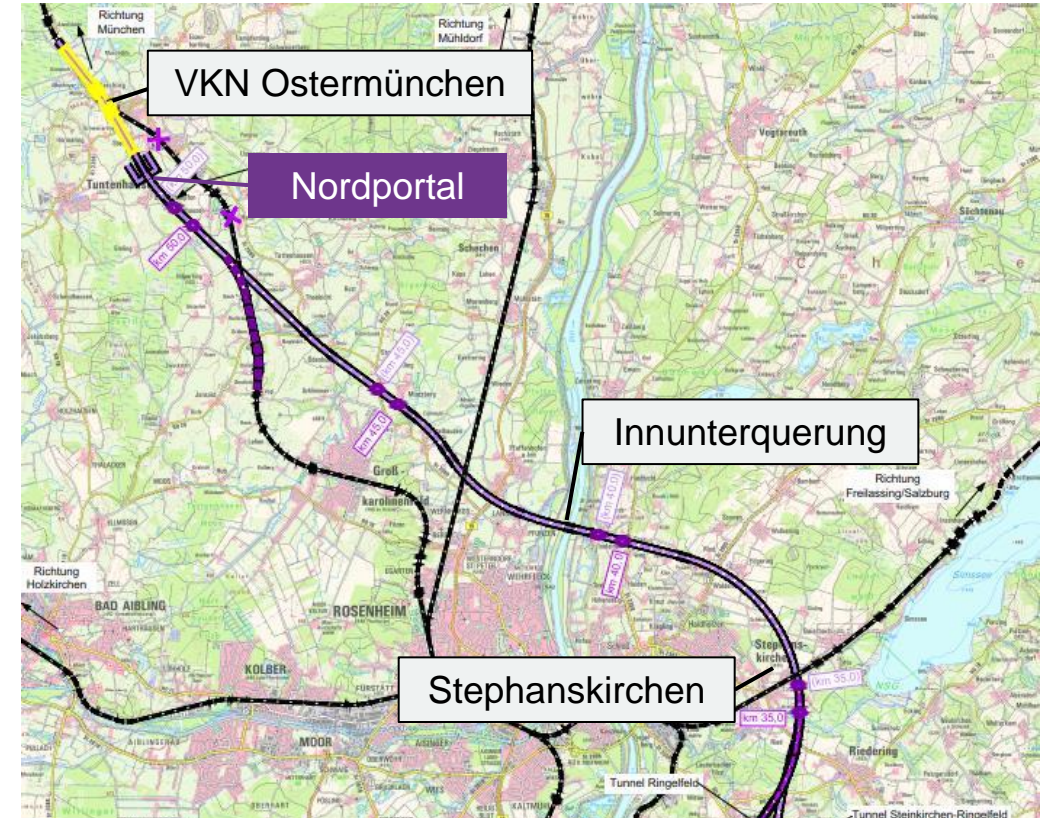
## Varianten B (rot, grün, weiß)

- Verlauf mit einer nördlichen Umfahrung des Hauptsiedlungsgebietes von Pfaffenhofen
- Unterquerung FFH-Gebiet „Innauen und Leitenwälder“

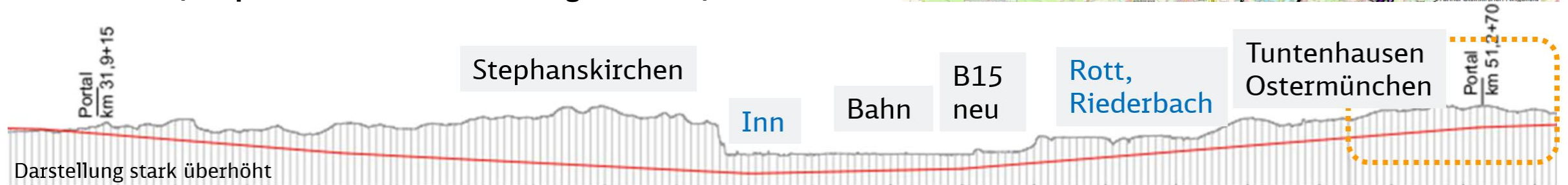


# Planung, Analyse, Bewertung

- Im Anschluss an die Innquerung sind 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**



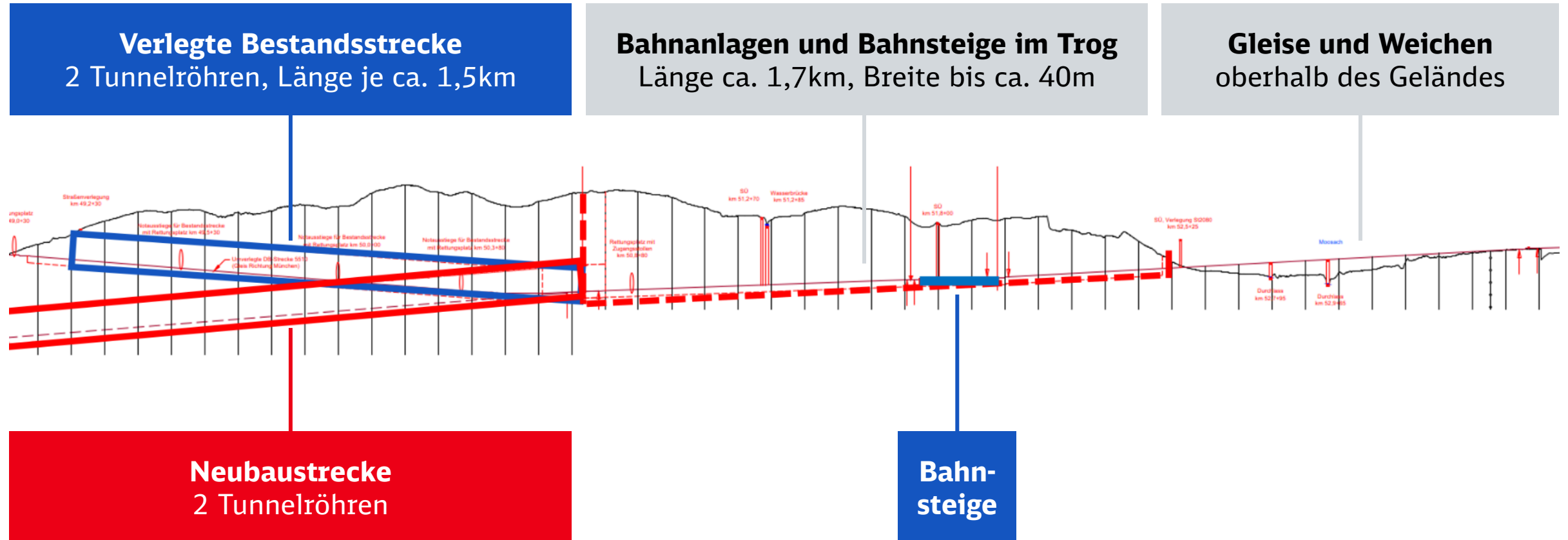
## Höhenverlauf (Beispiel offene Strecke Riedering-Rohrdorf):



# Notwendiges Verknüpfungsbauwerk Ostermünchen

## Höhenlage

### Höhenverlauf:

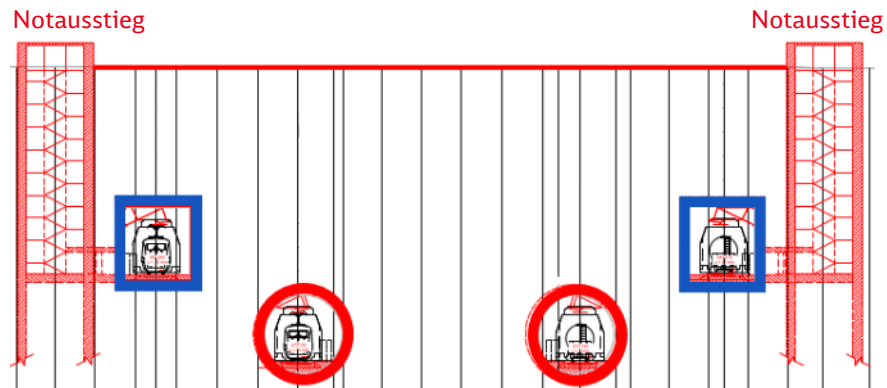


# Notwendiges Verknüpfungsbauwerk Ostermünchen

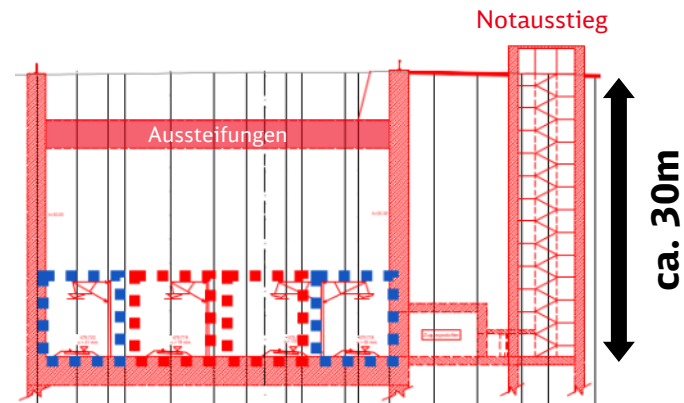
## Querschnittsverlauf

Entwicklung der Querschnitte:

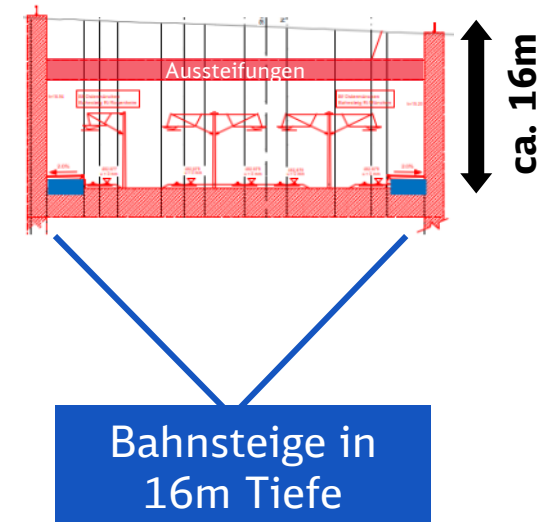
Tunnel





Trog



Trog mit Bahnsteigen



 Neubaustrecke

 Verlegte Bestandsstrecke

## 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 der DB:

*„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.

# Schlussfolgerungen

## Möglichkeit in der Parlamentarischen Befassung

*„Es ist vorgesehen, den Bericht, in dem die planerische Vorzugsvariante des Bundes sowie eventuelle, sich aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ergebende Alternativen dargestellt und in ihren Auswirkungen bewertet werden, zur parlamentarischen Befassung sowohl dem Verkehrs- als auch dem Haushaltsausschuss zuzuleiten. Über weitergehende Befassungen entscheidet der Deutsche Bundestag.“*

(BT-Drucksache 19/9885)

**Die Kommunen und Landkreise haben im Rahmen der Parlamentarischen Befassung die Möglichkeit, den Vorschlag als Kernforderung einzubringen.**

### Fazit:

- Die bergmännische Unterquerung des Inns nördlich von Rosenheim ist extrem kostenintensiv und risikobehaftet. Trotz hohen Aufwandes scheint die technische Machbarkeit nach aktuellem Stand gegeben.
- Aufgrund des durch den Gesetzgeber bestimmten Rahmens besteht für die DB keine Möglichkeit, die Innunterquerung weiter zu planen, da diese nicht als Vorzugslösung in Betracht kommt
- Kernforderungen der Region werden im Rahmen der Parlamentarischen Befassung durch den Deutschen Bundestag behandelt.
- Über das weitere Vorgehen entscheidet der Deutsche Bundestag.

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls vom 13.07.2022
3. Aktueller Bericht aus den Planungsabschnitten
4. Untersuchungsergebnis bergmännische Innunterquerung
- 5. Verschiedenes**

# Vielen Dank

**Wir sind persönlich für Sie da!**



**DB Netz AG**

Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim



**info@brennernordzulauf.eu**



**brennernordzulauf.eu**