

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	6. Sitzung Regionaler Projektbeirat
Datum und Uhrzeit:	09.03.2018, 10.30-12.15 Uhr
Ort:	Parkhotel Crombach, Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	<p>Gabriele Bauer (Stadt Rosenheim)</p> <p>Wolfgang Berthaler (Landratsamt Rosenheim)</p> <p>Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim)</p> <p>Nikolaus Kraus (Bayerischer Landtag)</p> <p>Otto Lederer (Bayerischer Landtag)</p> <p>Volker Leib (Vertretung Anton Hofreiter – Deutscher Bundestag)</p> <p>Daniela Ludwig (Deutscher Bundestag)</p> <p>Maria Noichl (Europäisches Parlament)</p> <p>Brunhilde Rothdauscher (Vertretung von Gisela Sengl – Bayerischer Landtag)</p> <p>Annette Weifenbach (Bayerischen Staatsministerium d. Inneren, Bau & Verkehr)</p> <p>Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Torsten Gruber (DB Netz AG)</p> <p>Reinhold Hödl (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG)</p> <p>Franz Lindemair (Deutsche Bahn AG)</p> <p>Alexander Pawlik (DB Netz AG)</p> <p>Bernd Reiter (DB Netz AG)</p> <p>Alfred Schmitt (DB Netz AG)</p> <p>Ralf Eggert (IFOK)</p> <p>Mariella Schimatzeck (wikopreventk)</p> <p>Sabine Volgger (wikopreventk)</p>

Agenda:

1. Begrüßung und Einführung
2. Beantwortung von Fragen
3. Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Zum Abschnitt Erweiterter Planungsraum
 - Zum Abschnitt Gemeinsamer Planungsraum
 - Zum Abschnitt Schaftenau-Radfeld
4. Lärmschutz Bestandsstrecke
5. Fragen und Diskussion
6. Abschluss

1. Begrüßung und Einführung

Klaus-Dieter Josel heißt die TeilnehmerInnen zur sechsten Sitzung des Regionalen Projektbeirates willkommen. Er betont, dass das Thema Brenner in letzter Zeit politisch für starke Diskussionen gesorgt hat, insbesondere zum Thema Blockabfertigung und Brenner-Gipfel. Die Bahn sieht diese Diskussion als starken Rückenwind für den notwendigen Ausbau der Zulaufstrecken für den Brenner-Basistunnel. Die zeitgerechte Umsetzung des Projektes ist daher voranzutreiben. Er verweist in diesem Zusammenhang auch auf das BMVI, welches die Trassenpreissenkung so schnell wie möglich umsetzen möchte. Er wünscht allen Teilnehmern einen informativen und konstruktiven Austausch im Projektbeirat.

Wolfgang Berthaler betont die Bedeutung dieses Themas. Der Verkehr steigt und die Bahnzahlen sinken. Das Inntal auf beiden Seiten versinkt im Verkehr und die Belastungen sind enorm. Er befürwortet die LKW-Blockabfertigung, denn dadurch muss auch die deutsche Seite reagieren. Er ist sehr dankbar, dass dieser Schritt jetzt gemacht wird, und man sich überlegt, wie der Verkehr auf die Schiene verlegt werden kann.

Klaus-Dieter Josel antwortet, dass eine Arbeitsgruppe des BMVI zum Thema Wiederaufnahme der RoLa-Verbindung von/nach Regensburg am Freitag, den 16. März 2018 zusammenkommt und dazu eine Strategie entwickeln wird. Wenn es hier Anreize für den Schienengüterverkehr gibt, dann sei man auf dem richtigen Weg.

Die Moderation, Sabine Volgger und Ralf Eggert, begrüßt die TeilnehmerInnen ebenfalls und präsentiert die Agenda: Entwicklungen seit dem letzten Treffen des regionalen Projektbeirates, Beantwortungen von offenen Fragen, Informationen zu den drei Planungsräumen EPR, GPR und Schafteuau-Kundl und zum Lärmschutz an der Bestandsstrecke. Im Anschluss wird es Zeit für Fragen und Diskussion geben. Die Moderation stellt durch Nachfrage sicher, dass alle Teilnehmer mit der Agenda einverstanden sind. Zum Protokoll der letzten Sitzung gab es und gibt es auf Nachfrage keine Rückmeldungen. Die Teilnehmer stimmen der Veröffentlichung des Protokolls zu. Im Anschluss übergibt die Moderation das Wort an Torsten Gruber.

2. Beantwortung von Fragen (Torsten Gruber)

Torsten Gruber erläutert, dass von der letzten Sitzung noch Fragen zu den Themen Bahnausbau und der Herkunft des Güterverkehrsaufkommens offen sind. Zudem gab es im Vorfeld dieser Sitzung schriftliche Fragen, die vorab beantwortet werden.

Güterverkehrsaufkommen

Siehe Folie 4 der beiliegenden Präsentation.

Torsten Gruber erklärt, dass die Grafik von Folie 4 auf IST-Zahlen von 2017 basiert. Die Breite der Linien korreliert mit der Anzahl der Züge (zB Kiefersfelden ist sehr dick, das heißt es gibt viele Züge). Die Züge kommen vor allem aus dem Norden und der Scan-Med Corridor wird gut genutzt.

Wolfgang Berthaler fragt, ob alle Züge ihren Start in München haben, was von Torsten Gruber verneint wird. Ca. 30% der Züge beginnen in München. Dies liegt vor allem an München-Riem, da hier viele Züge neu zusammengestellt werden.

Bahnausbau im Bundesverkehrswegeplan 2030

Siehe Folien 5 bis 9 der beiliegenden Präsentation.

Torsten Gruber beschreibt anhand der Folien die Engpassbeseitigung im Bundesverkehrswegeplan: Die roten und blauen Striche kennzeichnen jene Bereiche, wo die Kapazitäten der bestehenden Strecken nicht reichen, also Engpässe im Schienennetz bestehen, wenn die Güterverkehrsmengen des BVWP umgelegt werden.. Die Ausbaumaßnahmen und die Projekte im Bundesverkehrswegeplan setzen genau an den Stellen an, an denen die Züge wegen der Engpässe nicht durchkommen. Torsten Gruber zeigt den Teilnehmern den Projektauftrag des Bundesverkehrswegeplans an die Bahn. Die Neubaustrecke mit Verknüpfungsstellen in Grafing, Großkarolinenfeld, Brannenburg und Schaftenau ist im vordringlichen Bedarf eingeordnet. Im Bundesverkehrswegeplan ist eine Westumfahrung Rosenheim genannt. Dies muss aber als Synonym verstanden werden. Die Aufgabe der Bahn ist es, auch für die nachfolgenden Verfahren, eine Variantenbetrachtung und Variantenabwägung für die beste Trasse von Rosenheim nach Großkarolinenfeld durchzuführen. Dazu gehören sowohl Varianten westlich und östlich von Rosenheim. Des Weiteren sind die Verknüpfungen von großer Bedeutung, denn dadurch wird erst der Wechsel von Fernverkehrszügen und Güterzügen zwischen Bestandsstrecke und Neubaustrecke ermöglicht. Bezugnehmend auf den Südzulauf gibt es die Zusicherung von Italien, diesen bedarfsgerecht zu realisieren, genauso wie es für den Nordzulauf erfolgen soll. Dabei wird die Brennerachse immer als ein viergleisiges System ausgebaut, bestehend aus zwei Neubau- und zwei Bestandsstrecken.

Terminplan & Öffentlichkeitsbeteiligung

Siehe Folien 10 bis 12 der beiliegenden Präsentation.

Torsten Gruber erläutert den Terminplan für den Brenner Nordzulauf, der im Lenkungskreis verabschiedet wurde. Dieser Terminplan ist sehr ambitioniert, denn er beinhaltet auch das Planfeststellungsverfahren, welches erfahrungsgemäß viel Zeit beansprucht. Wenn der Terminplan halten soll, könne man sich keine Verzögerung mehr leisten und müsse rasch in die Trassenauswahl gehen.

Torsten Gruber nimmt Bezug auf die Form der Öffentlichkeitsbeteiligung. Das Regionalforum wird erweitert um die Bürgermeister des erweiterten Planungsraumes. Es wird in Zukunft zwei Teile im Regionalforum geben, um Redundanzen zu vermeiden. Im ersten Teil werden die regionalen Vertreter inhaltlich abgeholt und im zweiten Teil kommen die Bürgermeister des EPR und GPR zur Diskussion dazu. Im Regionalforum ist auch Platz für Vertreter einer überregional operierenden Bürgerinitiative, welche derzeit von der Inntal Gemeinschaft e.V. besetzt ist. Dies wurde auch mit den anderen regional agierenden Bürgerinitiativen besprochen und derzeit ist kein Wechsel in der Besetzung bekannt. Der erste Termin des Regionalforums in der neuen Besetzung wird im Mai stattfinden.

Diskussion

- Otto Lederer fragt, ob es sein kann, dass durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene Nahverkehrszüge verdrängt werden.
- Klaus-Dieter Josel erklärt, dass grundsätzlich die Regelungen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung gelten. Insgesamt muss diese Situation aber aufmerksam beobachtet werden und mögliche Trassenkonflikte auch im Dialog der Eisenbahnverkehrsunternehmen gelöst werden.
- Die Entscheidung liegt schlussendlich beim Betreiber, er kann dem vertakteten Schienennahverkehr den Vorrang einräumen. Er betont, dass für die Deutsche Bahn der Nahverkehr jedenfalls Vorrang hat.
- Otto Lederer fragt, ob das während der Baumaßnahmen auch berücksichtigt wird.
- Klaus-Dieter Josel antwortet, dass während der Bauzeit weniger Kapazität vorhanden ist, aber man versuchen wird, eine Lösung mit allen Beteiligten zu finden. Eine mögliche Lösung wäre, dass der Fernverkehr kurzzeitig eine Nahverkehrsfunktion bekommt.

- Gabriele Bauer äußert dazu, dass das Personennahverkehrsaufkommen von Rosenheim in die Richtungen Salzburg, München und Innsbruck steigen wird, was eine große Herausforderung darstellt. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden, wird die Stadt Rosenheim daher in Zukunft höhere Ansprüche an die Deutsche Bahn im Bereich des Nahverkehrs stellen.
- Klaus-Dieter Josel erklärt, dass die Deutsche Bahn sich an den prognostizierten Zugzahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan orientieren muss, wobei die Prognosezahlen der Gutachter erfahrungsgemäß oftmals zu niedrig sind. Er betont, dass der Deutschen Bahn die von Gabriele Bauer skizzierte Entwicklung bekannt ist und man sich darauf entsprechend vorbereitet.
- Gabriele Bauer ergänzt, dass auch kleinere Orte stärker vernetzt werden sollen.

- Maria Noichl fragt, ob es umgekehrt auch sein kann, dass der Güterverkehr verdrängt wird und ob die Güter aus dem Inntal verladen werden. Sie fragt Klaus-Dieter Josel nach seiner Einschätzung zur Situation in Nürnberg und dem diesbezüglichen Urteil zur Verdrängung der Güterzüge von der Bestandsstrecke.
- Klaus-Dieter Josel erläutert, dass es im beschriebenen Fall um die Situierung des 3. Gleises geht und nicht um die grundsätzliche Entscheidung, ob der Güterverkehr die Strecke benutzen darf. Im angesprochenen Fall ging es konkret um die Qualität der Planfeststellungsunterlagen. Er erläutert, dass die Deutsche Bahn daran arbeitet, durch ein drittes und viertes Gleis genügend Kapazität für den Güterverkehr am Brenner-Nordzulauf sicherzustellen. Er betont, dass der Güterverkehr flexibler ist als der Nahverkehr und er keine Gefahr sieht, dass der Güterverkehr verdrängt wird.
- Volker Leib ergänzt, dass der Güterverkehr im Vergleich nicht so schnell fahren muss und es genug andere Gleise gibt.

Die Moderation stellt sicher, dass zu diesen Themen vorerst alle Fragen beantwortet sind, und leitet zum Status Gesamtprojekt über. Sie übergibt das Wort an Torsten Gruber.

3. Status - Gesamtprojekt

EPR - Status und Ausblick

Siehe Folien 14 bis 19 der beiliegenden Präsentation.

Torsten Gruber berichtet, dass die konstituierenden Forensitzungen des EPR im November erfolgt sind, und jetzt die 4. Forenrunde unmittelbar bevorsteht. Derzeit wird der Kriterienkatalog zur Bewertungsmethodik möglicher Trassenvarianten diskutiert, welcher im Zuge der Beteiligung der Forenmitglieder um ein neues Hauptkriterium und mehrere neue Unterkriterien erweitert wurde. Er erklärt, dass die jetzt startende Aktualisierung der Grundlagen die Basis für die Trassenentwicklung darstellt. Die ersten Trassenvorschläge wird es Mitte 2018 geben. Die Termine im EPR sind dicht getaktet, es wird aber trotzdem auf Zeit für Diskussionen und Rückfragen geachtet. Der vorgesehene Reservepuffer im Terminplan ist durch mehrere Fristverlängerungen für Rückmeldungen mittlerweile aufgebraucht. Die Planungen zur Trassenentwicklung für den GPR und den EPR sollen ab Mitte des Jahres gemeinsam laufen und daher ist es wesentlich, den Zeitplan einzuhalten, um weitere Verzögerungen im Gesamtprojekt zu vermeiden. Er betont, dass es wichtig ist, jetzt in eine inhaltliche Diskussion zu kommen, um Unsicherheiten aus der Region herauszunehmen.

Ralf Eggert berichtet, dass man im Gemeindeforum Rosenheim Nord deutlich weiter ist als im Gemeindeforum Rosenheim Süd. Er beschreibt, dass im Gemeindeforum Nord Zwischenziele erreicht wurden wie beispielsweise die finale Verabschiedung der Geschäftsordnung. Den Teilnehmern wurde mehrfach eine Fristverlängerung für Rückmeldungen gewährt und verglichen mit dem GPR gab es sogar mehr Zeit zur Diskussion. Um die Neubaustrecken greifbarer zu machen, fand am 8.3.2018 eine Exkursion ins Inntal statt, an welcher lebhaft über alle Themen diskutiert wurde. Leider nahmen nur wenige Forenmitglieder, die das Projekt stark kritisieren, an der Exkursion teil. Im Gemeindeforum Süd haben einige Teilnehmer klar dargelegt, dass sie das Projekt an sich nicht wollen. Manche Teilnehmer des Gemeindeforums Süd möchten sich gerne inhaltlich einbringen, dies ist jedoch schwer möglich, solange noch über die Geschäftsordnung diskutiert wird. Ralf Eggert bemerkt, dass ein Konsens in diesem Forum insgesamt schwer vorstellbar ist.

Torsten Gruber erläutert, dass die Beteiligung insgesamt sehr gut funktioniert. Als Beispiel wird der Kriterienkatalog angeführt. Im EPR hat man auf dem im GPR entwickelten Kriterienkatalog aufbauen können. Er bekräftigt, dass Rückmeldungen aus den Foren in die Planung aufgenommen wurden. Er zeigt den anwesenden Teilnehmern des Regionalen Projektbeirates als Beispiel dafür den aktuellen Kriterienkatalog mit allen markierten Änderungen, die im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung im GPR und EPR vorgenommen

wurden. Ca. die Hälfte der Kriterien/ Teilkriterien/ Indikatoren wurde im Zuge der Beteiligung angepasst und verändert.

GPR – Status und Ausblick

Siehe Folien 20 bis 21 der beiliegenden Präsentation.

Martin Gradnitzer berichtet, dass man sich im GPR derzeit in einer entschleunigten Phase des Wartens auf den EPR befindet. In der letzten Forenrunde wurden die Teilnehmer informiert, was derzeit im EPR passiert. Er erklärt, dass im GPR momentan die Aktualisierung der Grundlagen für die Trassenentwicklung erfolgt. Das Erkundungsprogramm mit Bohrungen und geophysikalischen Untersuchungen ist gestartet, wobei die Bohrungen dazu dienen, Gesteinsproben zu nehmen, um den geologischen Untergrund zu erkunden. Dazu ist die Zustimmung der Grundeigentümer notwendig. Er erläutert, dass man derzeit im GPR diese Zustimmung von allen öffentlichen Grundeigentümern bekommen hat – bis auf die Gemeinde Neubeuern.

Torsten Gruber ergänzt zur Vorgehensweise bei geologischen Erkundungen, dass man zuerst aus fachlicher Sicht analysiert, wo diese überhaupt notwendig und sinnvoll sind. Anschließend wird eruiert, wem diese Grundstücke gehören. Wenn sich Grundstücke in Bahnbesitz befinden, werden diese verwendet. Falls dies nicht der Fall ist, werden öffentliche Grundstücke herangezogen. Erst wenn auch hier keine sinnvollen Bohrungen möglich sind, wird auf Grundstücke im Besitz von Privatpersonen zurückgegriffen. Er betont, dass es sich bei den Bohrungspunkten um eine Grundlagenermittlung für den gesamten Planungsraum handelt und nicht um eine Erkundung von konkreten Trassen.

Torsten Gruber erläutert, dass man derzeit im Dialog mit Privatpersonen und der Gemeinde steht, mit dem Ziel einer Einigung. Es ist auch angedacht, dass die verantwortlichen Projektleiter persönlich in den Gemeinderat von Neubeuern kommen, um dort nochmals zu informieren und ihr Anliegen vorzubringen. Er beschreibt, dass es auf dem ursprünglich für Bohrungen geplanten Grundstück wegen geplanter Bautätigkeit eine Ablehnung der Gemeinde gab. Gemeinsam wurde dann ein neuer Bohrpunkt festgelegt. Aber auch der gemeinsam festgelegte Bohrpunkt wurde erneut vom Gemeinderat abgelehnt. Die Bahnen brauchen die Grundlagen für die Planungen. Wenn am Ende keine Einigung gefunden werden kann, bietet das allgemeine Eisenbahngesetz die Möglichkeit, eine Duldung zu erwirken. Die Bahnen wollen dieses Mittel jedoch nur als letzten Ausweg nützen.

Diskussion

- Gabriele Bauer äußert, dass dies auch nicht anders zu erwarten gewesen wäre. Auch bei den Gemeinden im EPR, die das Projekt ablehnen wird es keine Zustimmung geben.

- Torsten Gruber stimmt Gabriele Bauer zu und ergänzt, dass die Entscheidung von Neubeuern überraschend gekommen ist, da man hier eigentlich einen guten persönlichen Kontakt hergestellt hatte und ja gemeinsam einen Standort gesucht hat.
- Wolfgang Berthaler ergänzt, dass Neubeuern die ablehnende Einstellung von Stephanskirchen und Rohrdorf übernommen hat.

Schaftenau – Knoten Radfeld – Status und Ausblick

Siehe Folie 22 der beiliegenden Präsentation.

Martin Gradnitzer berichtet, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung hier gut funktioniert. Es gibt weniger Stakeholder als in den anderen Planungsräumen, welche durch ein Regionalforum eingebunden werden. Derzeit werden auch in diesem Abschnitt geologische Erkundungen mittels Kernbohrungen und Geophysikalischen Untersuchungen durchgeführt. Er erklärt, dass man sich hier gut im Zeitplan befindet und nach derzeitigem Plan die Umweltverträglichkeitserklärung 2019 eingereicht wird.

Die Moderation übergibt das Wort an Alexander Pawlik, den Leiter des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes, welcher die Mitglieder des regionalen Projektbeirates zum Lärmschutz an der Bestandsstrecke informieren wird.

4. Lärmschutz Bestandsstrecke

Siehe beiliegende Präsentation zum Lärmschutz.

Alexander Pawlik erläutert, dass das Lärmsanierungsprogramm zwischen München über Rosenheim nach Kiefersfelden grundsätzlich abgeschlossen wurde. Eine Machbarkeitsuntersuchung für das Inntal ergab jedoch, dass durch das Schließen kleiner Lücken ein weitgehend durchgängiger Lärmschutz möglich wäre. Die zugehörige Finanzierungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und dem Bund wurde im Herbst 2017 abgeschlossen. Die Planungsstarts sind für alle in der MU Inntal genannten Maßnahmen erfolgt. Der Zeitplan sah ursprünglich vor, dass 2018 mit dem Einbau von Schienenstegdämpfern begonnen wird. Dies wurde jedoch auf 2019 verschoben, um den Einbau zeitgleich mit den von der DB Netz AG geplanten Oberbaumaßnahmen vorzunehmen und die Belastung durch die Baumaßnahmen so gering wie möglich zu halten. Er zeigt sich zuversichtlich, dass der Baustart für die Maßnahmen an den Ortsdurchfahrten Ostermünchen, Tuntenhausen und Großkarolinenfeld spätestens Mitte 2020 erfolgen kann, vorbehaltlich der rechtzeitigen Erteilung des Baurechts sowie der Zuteilung von Sperrpausen. Er berichtet, dass der Projektabschluss schwer zu beziffern ist, die Bauzeit in der Regel aber zwischen zwei und drei Jahren beträgt. Ein wesentlicher Faktor hierfür sind die benötigten Sperrpausen, welche an der Brennerstrecke nur spärlich genehmigt werden, sowie die Erteilung des Baurechts für jede geplante Lärmschutzwand. Unter Annahme eines optimalen Projektablaufes können die Maßnahmen frühestens 2023/24 fertiggestellt werden.

5. Diskussion & Fragen

Die Moderation leitet die allgemeine Diskussion ein.

Zur Lärmsanierung an der Bestandsstrecke

- Wolfgang Berthaler äußert, dass Bundesminister Dobrindt ursprünglich zugesagt hatte, dass alle Ortdurchfahrten auf den Strecken Schienenstegdämpfer bekommen.
- Alexander Pawlik antwortet, dass die Finanzierungsvereinbarung derzeit nur das vorsieht, was auf den Folien beschrieben ist. Er sagt jedoch zu, hier noch einmal nachzufragen.
- Wolfgang Berthaler äußert, dass Bundesminister Dobrindt laut verkündet hat, dass die Schienenstegdämpfer in allen Gemeinden errichtet werden. Wenn dem jetzt nicht so ist, wäre das unglaublich. Er bittet Daniela Ludwig, dem nachzugehen.
- Daniela Ludwig schließt sich der Aussage von Wolfgang Berthaler an und sagt zu, hier noch einmal nachzufragen.

- Daniela Ludwig merkt zur Machbarkeitsuntersuchung und -umsetzung an den Ortdurchfahrten an, dass die betroffenen Gemeinden ihr mitgeteilt haben, dass mit ihnen diesbezüglich noch kein Kontakt aufgenommen wurde. Sie bittet, dieser Sache mit mehr Druck nachzugehen.
- Alexander Pawlik sagt zu, dass die betroffenen Gemeinden zeitnah über den Start der MU Inntal informiert werden.

- Nikolaus Kraus fragt, was die Schienenstegdämpfer pro laufendem Kilometer kosten und ob das überhaupt für das ganze Inntal finanzierbar ist.
- Alexander Pawlik antwortet, dass die Kosten auf 100 km bei ca. 50 Mio. Euro liegen, also 500 T€ je Kilometer.
- Klaus-Dieter Josel äußert, dass die Deutsche Bahn darauf angewiesen ist, dass der Bund das durchsetzt und auch finanziert.

- Gabriele Bauer merkt an, dass es im Herbst 2015 extra einen Termin zu den Lärmschutzmaßnahmen gegeben hat, bei dem ausführlich mit den Bürgern und Bundesminister Dobrindt diskutiert wurde. Das, was dort zugesagt wurde, müsse jetzt auch eingefordert werden.
- Alexander Pawlik sagt zu, hier nochmals nachzufragen.

Die Moderation fasst zusammen, dass die Diskussionsteilnehmer übereinstimmen, dass es in diesem Punkt eine Klärung mit dem BMVI braucht.

- Brundhilde Rothdauser spricht die von der Gemeinde Raubling errichteten Schallschutzmaßnahmen an und regt an, diese in den Unterhalt der Bahn zu bringen.
- Klaus-Dieter Josel antwortet, dass laut BMVI und BM Dobrindt die Gemeinden dafür verantwortlich sind.

- Brunhilde Rothdauscher fragt, ob die lärmbedingte Schienennutzungsgebühr ausläuft, wenn alle Züge leiser sind.
- Klaus-Dieter Josel stimmt zu, dass die Anreizkomponente dann obsolet ist. Er sagt zu, bis zum nächsten Termin weitere Informationen zu diesem Thema vorzubereiten.
*(siehe Anmerkung am Ende des Protokolls)

- Otto Lederer erwähnt, dass die Baumaßnahmen des Lärmschutzes auf dieser Strecke noch nicht ganz abgeschlossen sind, obwohl der Abschluss ursprünglich für 2009 geplant war. Restbaumaßnahmen laufen aktuell vereinzelt noch. Er freut sich daher, wenn das so bald wie möglich abgeschlossen wird.
- Klaus-Dieter Josel erläutert, dass die Deutsche Bahn in diesem Bereich auf die Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnbundesamt angewiesen ist, und es dort Personalengpässe gibt. Dadurch können Verzögerungen verursacht werden und es entsteht der Eindruck, dass die Deutsche Bahn hier nicht durchdringt.

- Nikolaus Kraus fragt, ob ein Einbau der Schienenstegdämpfer auch während der Betriebszeit möglich wäre.
- Alexander Pawlik antwortet, dass der Einbau von Schienenstegdämpfern nur unter dem Schutz von Sperrpausen möglich ist. Diese Sperrpausen sind mit einer entsprechend großen Vorlaufzeit anzumelden. Es ist eine Abstimmung mit den Oberbaumaßnahmen notwendig. Sobald die Sperrpausen genehmigt werden, können die Baumaßnahmen zügig durchgeführt werden.

- Wolfgang Berthaler fragt, in welchem Bereich die Deutsche Bahn geplant hat, Hochspannung und Oberleitung zu erneuern. Er meint, dass es gut wäre, dies bezüglich der Sperrungen zu wissen.
- Klaus-Dieter Josel antwortet, dass ca. 1 Mrd. Euro in Maßnahmen zur Infrastruktur des Bestandsnetzwerkes investiert werden. Diese Maßnahmen werden auch mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt.
- Torsten Gruber ergänzt, dass die Maßnahmen auf der Brennerachse immer international abgestimmt werden. Um die Gesamtbelastung zu reduzieren, gibt es im Wechsel Jahre mit vielen Baumaßnahmen und Jahre mit wenigen Baumaßnahmen. Er erklärt, dass 2018 ein intensives Baujahr ist, in welchem die Deutsche Bahn unter anderem auf den folgenden Abschnitten Maßnahmen geplant hat:
 - Ostermünchen - Rosenheim (Oberleitung; Mai bis August; international abgestimmt)
 - Rosenheim - Kiefersfelden (3 Brücken bis August)
 - Oberaudorf - Kiefersfelden (vereinzelte Totalsperren zwischen August 2018 und 2019)
 - Rosenheim - Freilassing

Zum Planungsfortschritt und der Arbeit in den Gemeindeforen

- Otto Lederer berichtet, dass er unterschiedliche Rückmeldungen zur Arbeit in den Gemeindeforen des Gemeinsamen Planungsraumes bekommt. Die Teilnehmer des Forums Nord 2 schildern teilweise, dass die Arbeit sehr unproduktiv sei. Er fragt, ob es diesbezüglich Unterschiede zwischen den Gemeindeforen gibt.
- Torsten Gruber erklärt, dass es im GPR in den letzten Monaten aufgrund des Wartens auf den EPR zu keinen wesentlichen Planungsfortschritten gekommen ist. Die Mitglieder wollen aber, dass die Planung weitergeht und endlich über Grobtrassenvorschläge diskutiert wird, doch die wird es frühestens Mitte des Jahres geben. Er erläutert, dass dadurch Frust entsteht, und die Projektleitung das gut verstehen könne.
- Martin Gradnitzer berichtet, dass es von den Österreichischen Gemeinden, welche in den Foren vertreten sind, ebenfalls die Rückmeldung gibt, dass es endlich zum produktiven Arbeiten mit den Grobtrassen kommen soll.
- Torsten Gruber ergänzt, dass es ähnliche Rückmeldungen teilweise auch schon aus dem EPR gibt. Er führt aus, dass es dort durchaus Forenteilnehmer gibt, die einen Planungsfortschritt wünschen. Aber es ist auch wichtig, dass kritische Personen mitgenommen werden.

Zur Einstellung der Gemeinden zum Projekt

- Gabriele Bauer glaubt, dass die Projektleitung hier nicht durchstoßen und die Gegner nicht final überzeugen können wird. Es werden immer wieder Fragen zum Bedarf kommen, die schon mehrmals beantwortet wurden.
- Ralf Eggert bemerkt, dass dies aus Sicht der Gruppe eine schwierige Situation ist: Manche Teilnehmer wollen sich einbringen, sie können das aber nicht, weil es keinen Planungsfortschritt gibt. Es soll aber jedem, der den Wunsch hat sich einzubringen, in einem vernünftigen Rahmen die Möglichkeit dazu gegeben werden.
- Gabriele Bauer erläutert, dass man hier argumentieren kann, dass die Beteiligung in Österreich auch funktioniert hat und man dort mit den Planungen schon viel weiter ist. Sie merkt aber an, dass es dort auch eine Verbesserung der Gesamtsituation gibt. Im EPR ist das anders. Sie findet es wichtig, dass man den Menschen zeigt, wie Trassen in das Gelände hineinmodelliert werden können, sodass diese nur minimale Auswirkungen haben. So kommt man auch von der Frage weg, ob es die neuen Gleise wirklich braucht.
- Wolfgang Berthaler berichtet, dass sich die verschiedenen Fronten zu dem Projekt durch die gesamte kommunalpolitische Arbeit ziehen.
- Alfred Schmitt erläutert, dass man Verständnis für die Gegnerschaft habe, aber es sich um ein Projekt handle, welches gemacht werden muss. Im Zuge der Planungen muss alles untersucht werden, dafür wäre eine konstruktive Mitarbeit wichtig. Das

Verkehrswachstum kommt, daher braucht es eine Verlagerung. Es wäre besser für alle Beteiligten, wenn man zusammen darüber diskutiert.

- Ralf Eggert bemerkt, dass man ja auch gegen das Projekt sein, aber trotzdem mitarbeiten kann. Dann wird das Projekt zumindest in der Form realisiert, in der alle Interessen eingebracht wurden. Das ist vor allem dann relevant, wenn es konkrete Trassen gibt.
- Martin Gradnitzer stimmt zu, dass der Gesamtplanungsraum heterogen ist. In Summe müsse man aber schon die positiven Schritte sehen. So gibt es im GPR weitgehend Zustimmung zum Projekt und dem Beteiligungsprozess und auch im EPR gibt es diese großteils. Es sind einzelne Akteure, die eine negative Einstellung dazu haben.
- Maria Noichl widerspricht diesen Einschätzungen und kritisiert den Konsensstil, der hier angewendet wird. Das sei alles viel zu glatt und es gäbe keine Antworten. Die Bürgerinitiativen fragen immer wieder nach dem Bedarf, weil sie das wissen wollen. In dieser „Konsensülze“ werden die unterschiedlichen Positionen nicht aufgenommen. Das Beispiel des Lärmschutzes zeigt auch, dass den Gemeinden andere Dinge versprochen wurden, als schlussendlich umgesetzt werden. Die Leute wollen nicht ständig angelogen werden. Die Moderation darf die Diskussion auch nicht als Konsens zusammenfassen, denn das entspricht nicht der Realität. Die Leute stimmen den Bohrungen nicht zu, weil sie nicht wollen, dass es am Ende heißt, sie seien am Projekt beteiligt gewesen. Sie teilt die Einschätzungen der Projektleitung keineswegs, dass es sich hier nur um einige wenige Personen handelt. Sie kritisiert, dass es keine ordentlichen Protokolle gibt bzw. dass wichtige Feststellungen nicht ins Protokoll aufgenommen wurden. Sie erklärt, dass selbst sie sich das hier nur aus einer Position vom Rande ansieht und anhört, aber kein Teil davon sein will und sich auch nicht beteiligt fühle. Sie stellt auch in Frage, ob der Kriterienkatalog und deren Gewichtung am Schluss etwas am Trassenverlauf ändern werden. Sie glaubt nicht, dass dem so ist und ihrer Meinung nach sollten die Leute nicht scheinbar eingebunden werden.
- Die Moderation erklärt, dass sich die Aussage zum Konsens in der heutigen Sitzung darauf bezogen hat, dass sich alle Teilnehmer einig sind, dass es eine klare Aussage der zuständigen Politik braucht, welchen Lärmschutz es schlussendlich geben wird (angelehnt an die Diskussion zum Vortrag von Alexander Pawlik).
- Martin Gradnitzer ergänzt, dass es aus den Foren durchaus Ergebnisse gibt, und daraus erschließt sich die Einschätzung über die Verteilung von Befürwortern und Gegnern. Er nehme aber zur Kenntnis, dass Maria Noichl diesbezüglich eine andere Sichtweise vertritt.
- Ralf Eggert erklärt, dass die Diskussion darüber, was ein Konsens ist, in den Gemeindeforen bereits geführt wurde und dies auch genau im Protokoll festgehalten ist. Es ist dort explizit vermerkt, dass gewisse Forenteilnehmer das Projekt ablehnen und da wird keinesfalls ein Konsens darübergelegt, sondern klar wiedergegeben, wer was sagt.
- Klaus-Dieter Josel erläutert, dass er Maria Noichls Ausführungen aufmerksam zugehört habe, aber diesbezüglich ratlos sei. Das Projekt ist im

Bundesverkehrswegeplan definiert und der Ausbau notwendig, es wird auch auf europäischer Ebene eingefordert. Die Bahnen haben den Auftrag, eine Trasse zu finden und beginnen nicht sofort mit den Planungen, sondern fragen zuerst alle, die mitmachen wollen, und diese Personen sollen auch mitgenommen werden. Er stellt fest, dass es um das Ringen um eine beste Lösung für die Region geht und nicht darum, alle zufrieden zu stellen. Kritische Begleitung ist durchaus in Ordnung, aber man müsse sich dem Thema stellen.

Sonstiges

- Wolfgang Berthaler bemerkt, dass Menschen sich hier nach dem Florianiprinzip verhalten. Er erklärt, dass er selbst an der Eisenbahnstrecke lebt und das daher verstehen kann. Die Gemeinden östlich des Inns hatten noch nie eine Bahntrasse Richtung München und lehnen das natürlich ab, und die Gemeinden westlich des Inns wollen nicht noch mehr Gleise. Diesen Konflikt kann man nicht lösen und daher kann auch kein Konsens gefunden werden.
- Brunhilde Rothdauscher stellt fest, dass der Verkehr im Inntal für die die Bevölkerung im Inntal insgesamt ein zentrales Thema ist. Sie habe von den Bürgerinitiativen wahrgenommen, dass diese nicht glauben, dass es durch die Neubaustrecke eine Verlagerung auf die Schiene geben wird. Es muss daher noch klarer kommuniziert werden, dass eine Verlagerung auf die Schiene kommt.

6. Abschluss (Reinhold Hödl)

Die Moderation übergibt das Wort zum Abschluss Reinhold Hödl.

Reinhold Hödl bedankt sich bei allen Teilnehmern für die angeregte Diskussion, welche einmal mehr zeigt, wie wichtig der Dialog ist. Zur Frage des Bedarfs betont er, dass es Studien gibt, welche bekräftigen, dass man mit der derzeitigen Infrastruktur an die Grenzen kommen wird und ein Ausbau daher notwendig ist. Er sieht die Abstimmung des Zeitplans sowie der Planungen und Realisierungen zwischen beiden Ländern positiv. Er schließt sich Torsten Gruber an und betont, dass eine Fertigstellung für 2038 weit weg klingt, aber dem ein ambitionierter Zeitplan zugrunde liegt. Er stellt fest, dass der Verkehr nicht abnehmen wird, und man darauf auch keinen Einfluss habe. Was man aber tun kann, ist es, den Verkehr umweltverträglich zu bewältigen. Er bittet daher alle Teilnehmer um ihre Unterstützung für weitere Planungen.

Die Teilnehmer werden rechtzeitig über den Termin zum nächsten Projektbeirat informiert. Bei persönlicher Verhinderung ist eine Vertretung zugelassen.

Zusammengestellt am 12.03.2018

Mariella Schimatzeck

Anlagen:

- Präsentation Regionaler Projektbeirat vom 09.03.2018

- Präsentation „Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes“
- Anwesenheitsliste

** ergänzende Anmerkung der DB Netze zum Thema lärmabhängiges Trassenpreissystem:*

Das derzeit gültige lärmabhängige Trassenpreissystem wird mit Dezember 2020 auslaufen und ab diesem Zeitpunkt greifen die Regelungen des Schienenlärmschutzgesetzes.

Dazu zwei Links:

<http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/leistungen/trassen/latps.html>

https://www.gesetze-im-internet.de/schl_rmschg/BJNR280410017.html



6. REGIONALER PROJEKTBEIRAT

09.03.2018, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 6. Sitzung

- **Begrüßung**
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Erweiterter Planungsraum: Beurteilungsmethode/Kriterienkatalog
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Schaftebau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
- Diskussion & Fragen
- Lärmschutz Bestandstrecke
- Abschluss

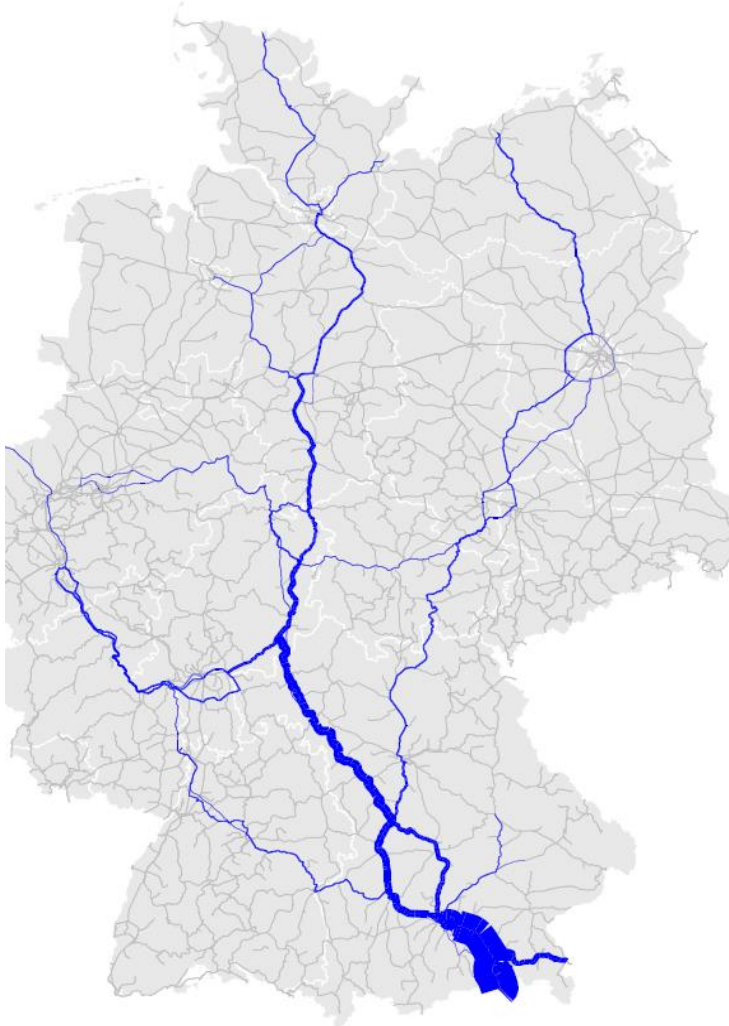
Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 6. Sitzung

- Begrüßung
- **Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
 - Erweiterter Planungsraum: Beurteilungsmethode/Kriterienkatalog
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Schaftebau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
- Diskussion & Fragen
- Lärmschutz Bestandstrecke
- Abschluss

Schienengüterverkehrszüge am Grenzübergang Kiefersfelden

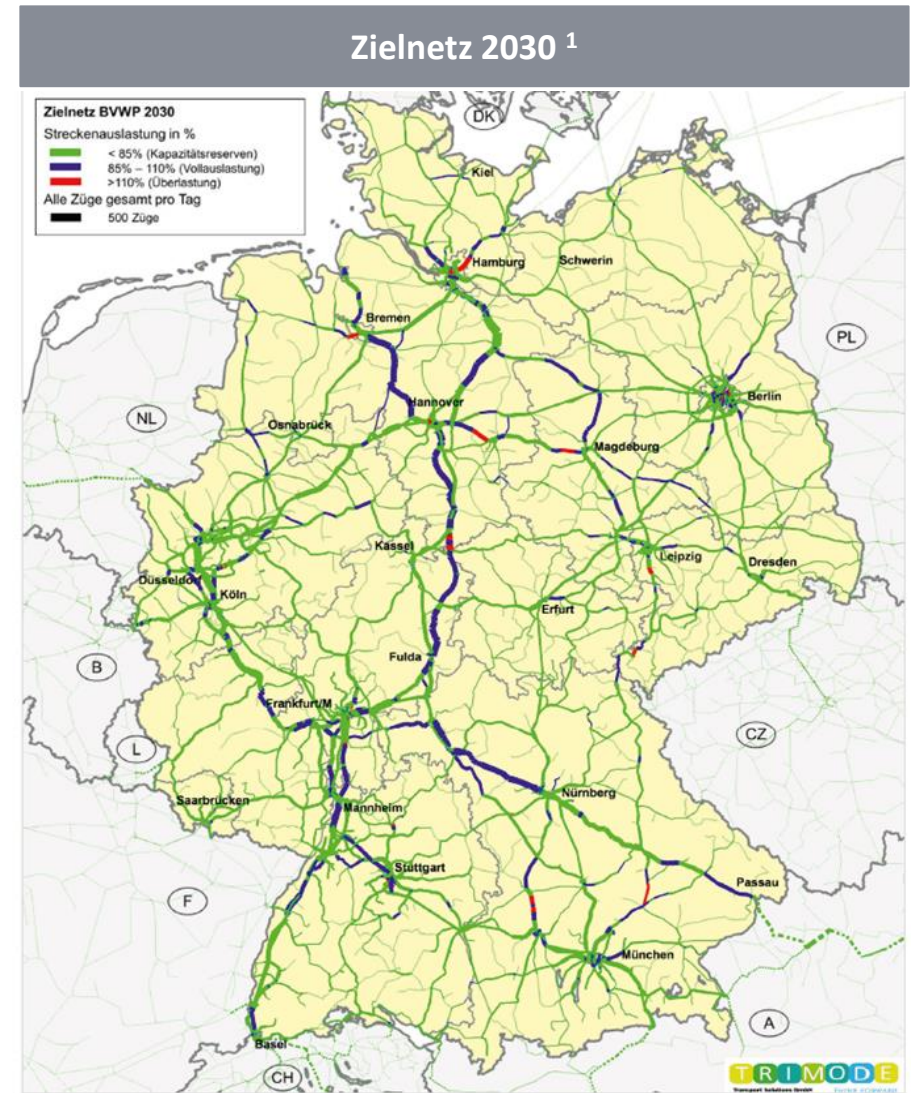
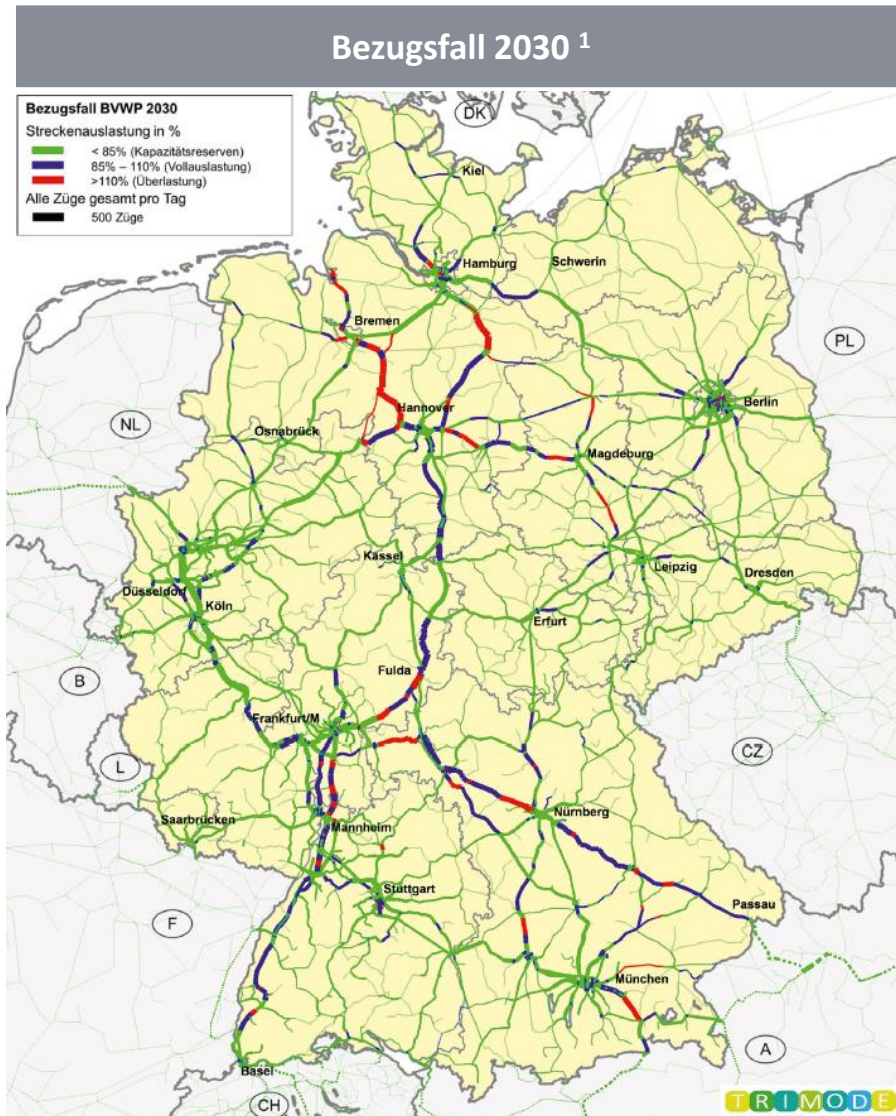
Zugzahlen SGV 2017 über Kiefersfelden¹



- Die Kapazität in Richtung München/Freilassing zur Abwicklung der aktuellen Zugzahlen über Kiefersfelden ist vorhanden
- Verteilung des Aufkommens
 - rd. 30 % in Richtung München
 - rd. 25 % Korridorverkehre über Rosenheim / Freilassing
 - rd. 20 % in Richtung Nord-Westen
 - rd. 25 % in Richtung Norden
- Durchgehende Züge kommen über Hamburg, Flensburg, Rostock und Puttgarden
 - Hamburg: Seeverkehre und Rangierbahnhof Maschen
 - Flensburg und Puttgarden: Verkehre aus Dänemark/ Norwegen
 - Rostock: Verkehre aus Schweden/ Finnland

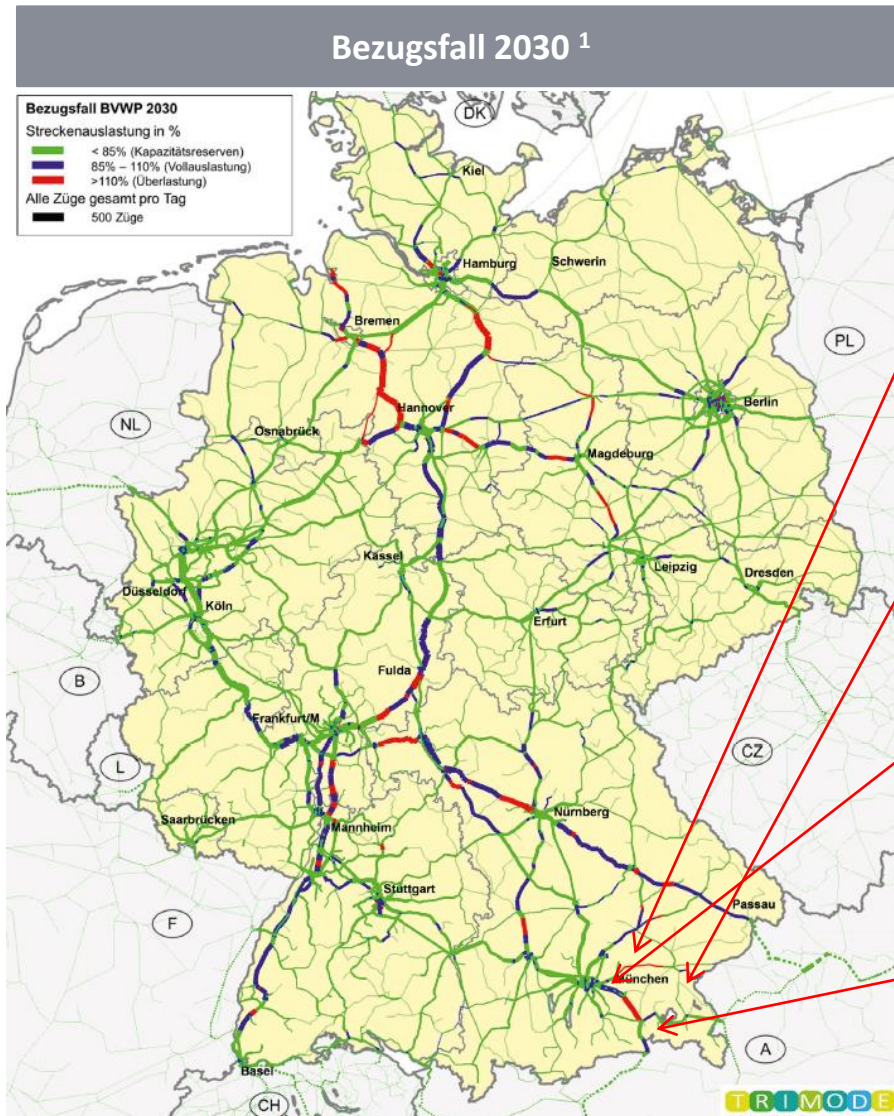
¹ Quelle: Ringmax, Abrechnungsdaten DB Netz 2017

Engpassbeseitigung ist ein Schwerpunkt im BVWP 2030



¹ Quelle: BVWP 2030 Schlussbericht, August 2016

Engpassbeseitigung: Ermöglicht durch Maßnahmenpaket in Südostbayern



Maßnahme	Inhalt
VB 06 ABS München – Mühldorf – Tüßling – Freilassing / Burghausen	2. Gleis Markt Schwaben – Ampfing, Vmax 160 km/h, Elektrifizierung Markt Schwaben – Freilassing u. Tüßling – Burghausen; 1-gleisige Verbindungskurve von München Riem nach München Trudering (Truderinger Kurve)
PB 03 ABS München – Mühldorf – Freilassing	2-gleisige Begegnungsabschnitte Tüßling – Freilassing; kann bei positiver Bewertung VB 06 ergänzen
VB 25 Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)	Ausbau der Großknoten Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München
VB 07 ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)	Blockverdichtung München-Trudering – Grafing; 2-gleisige NBS Grafing – Großkarolinenfeld, Vmax 230 km/h; 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A

¹ Quelle: BVWP 2030 Schlussbericht, August 2016

Verankerung des Projektes in Deutschland im Bundesverkehrswegeplan 2030

Titel: ABS/NBS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (- Kufstein)

Projektnummer: 2-009-V03

Einstufung: Vordringlicher Bedarf

Maßnahmen:

Blockverdichtung ⁽¹⁾

- München – Trudering – Grafing

Neubaustrecke ⁽²⁾

- Grafing – Großkarolinenfeld
- Großkarolinenfeld – Brannenburg
- Brannenburg – Grenze D/A (– Kufstein)

⁽¹⁾ an der viergleisigen Bestandsstrecke (ABS)

⁽²⁾ zusätzlich zur zweigleisigen Bestandsstrecke (NBS)

Auszug aus PRINS zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Projekt 2-009-V03

1.1 Übersicht

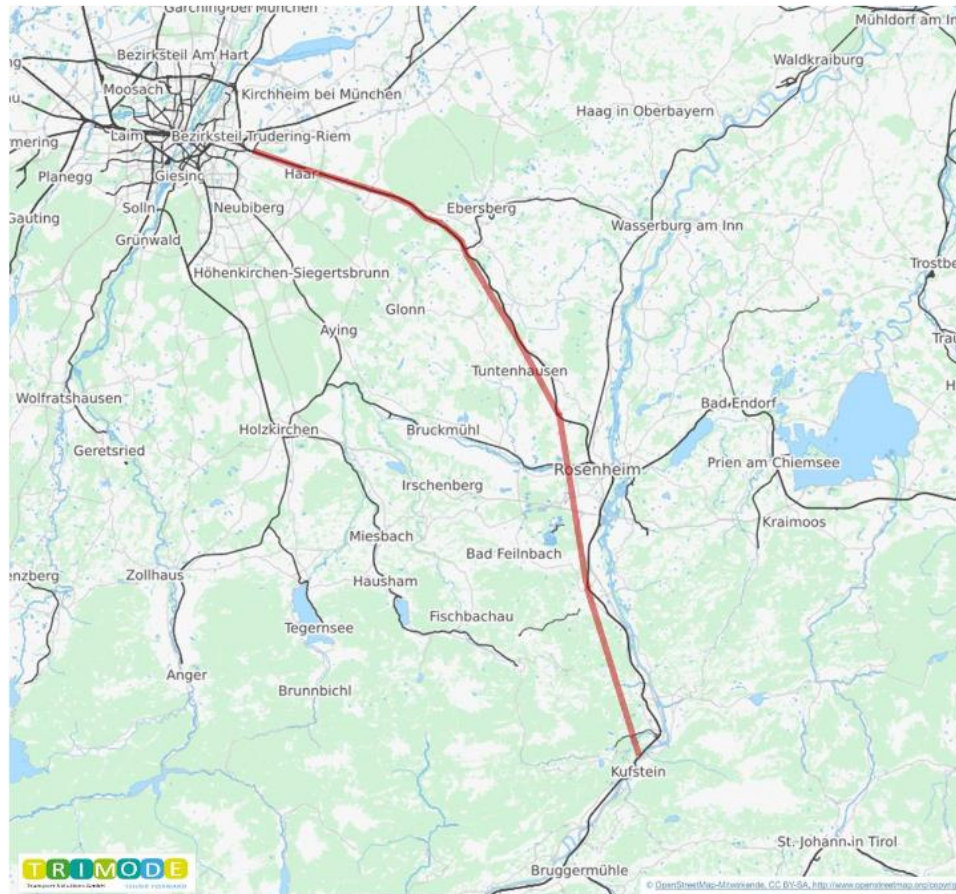


Abb. 1: Lage der Maßnahme

1.2 Grunddaten

Projektnummer	2-009-V03
Maßnahmetitel	ABS/NBS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (- Kufstein)
Teilmaßnahmen	ABS/NBS München - Großkarolinenfeld - Brannenburg - Grenze D/A (- Kufstein)
Maßnahmenbeschreibung	Blockverdichtung München-Trudering - Grafing; 2-gleisige NBS Grafing - Großkarolinenfeld, Vmax 230 km/h; 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld - Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); zwei zusätzliche Gleise Brannenburg - Grenze D/A (- Kufstein), Vmax 230 km/h
Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)

Quelle: PRINS zum Bundesverkehrswegeplan 2030



Auszug aus PRINS zum Bundesverkehrswegeplan 2030

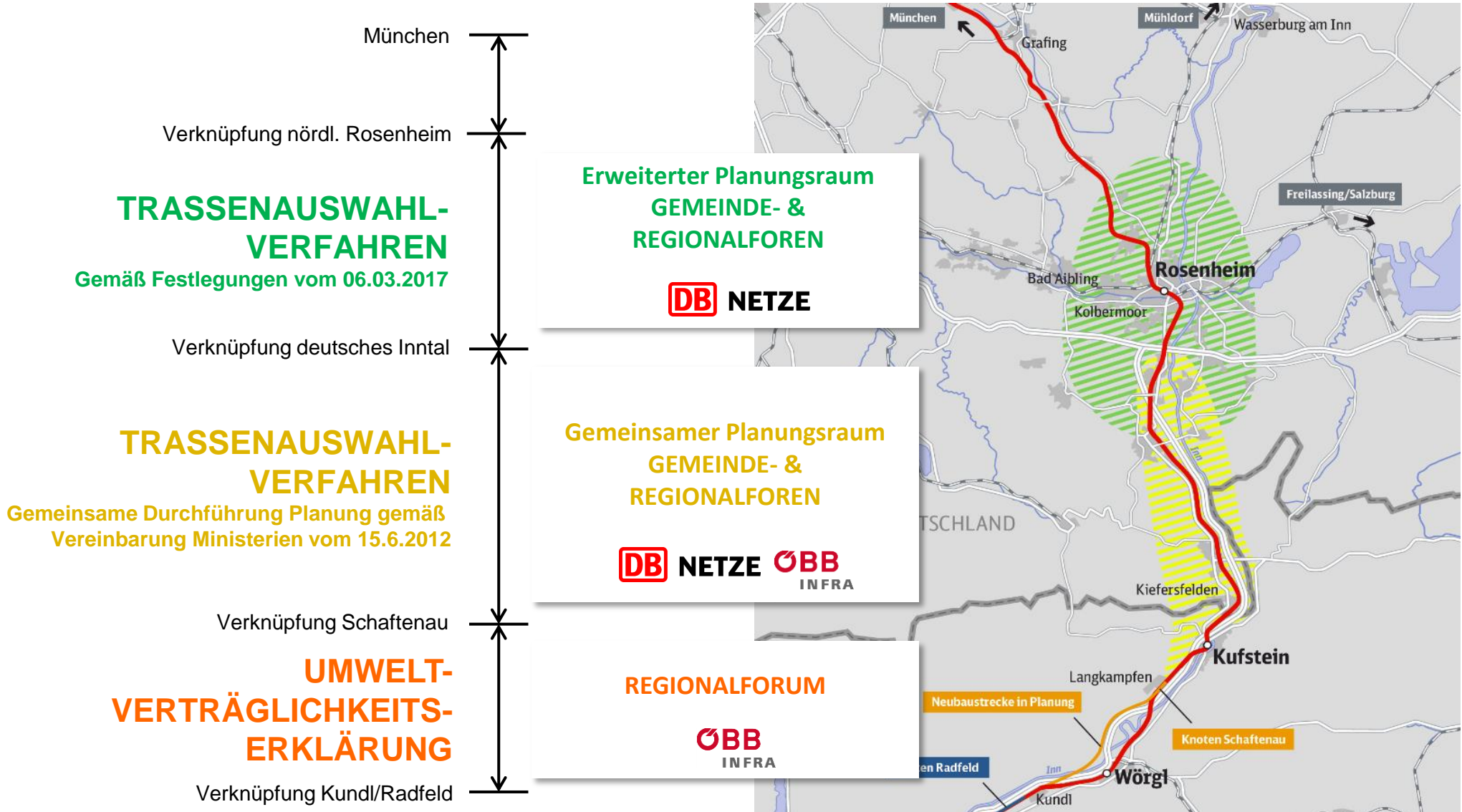
Projekt 2-009-V03

Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes

Die Bahnstrecke München – Rosenheim – Kufstein stellt eine Hauptachse des internationalen Schienenpersonenfern- und -güterverkehrs dar. Sie stellt die Verbindung nach Tirol/Österreich und somit den Zulauf zum Brenner dar. Neben durchgängigen Fernverkehrslinien verkehren insbesondere Güterzüge von und nach Italien über die Strecke. Da die Strecke über Mühldorf und Freilassing nicht elektrifiziert ist, nutzt auch der internationale Verkehr von München nach Salzburg die Strecke über Rosenheim. Während bis Grafing separate S-Bahn-Gleise vorhanden sind, bündelt sich der Verkehr zwischen Grafing und Rosenheim auf zwei Gleisen. Die Wachstumserwartungen im internationalen Güteraustausch, sowie der durch das Bevölkerungswachstum und dem Anstieg der Pendlerzahlen erforderliche Ausbau des Nahverkehrsangebotes in Richtung München werden zu einer Überlastung der Schienenstrecke führen. Um die im Brennernordzulauf notwendigen Kapazitäten zu schaffen, sind daher verschiedene Maßnahmen notwendig. In dem durch die örtliche Bebauung sehr beengten Bereich zwischen München-Trudering und Grafing wird eine Blockverdichtung durchgeführt. Durch die parallele S-Bahn-Bedienung weisen die Nahverkehrszüge verhältnismäßig hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten auf, weshalb die Spreizung der Geschwindigkeiten zwischen SPFV, SPNV und SGV nicht so groß ausfällt. Zwischen Grafing und Großkarolinenfeld ermöglicht ein als trassennaher Neubau ausgeführter viergleisiger Ausbau für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h eine Beschleunigung der Fernverkehrsrelationen München – Kufstein und München – Salzburg. Die ebenfalls für 230 km/h ausgelegte Neubaustrecke zwischen Großkarolinenfeld und Brannenburg ist mit einem zusätzlichen Fahrzeitgewinn in der Relation München – Kufstein verbunden. Als westliche Umfahrung ermöglicht sie darüber hinaus eine Entlastung des Knotens Rosenheim vom Güterzugverkehr. Im Abschnitt Brannenburg – Kufstein sind ebenfalls zwei neue Gleise für eine Geschwindigkeit von 230 km/h vorgesehen, um die notwendigen Kapazitätswachse und eine weitere Fahrzeitverkürzung zu realisieren.

Quelle: PRINS zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Schrittweise Entwicklung des Brenner-Nordzulaufs



Zeitplan für die Entwicklung des Brenner-Nordzulaufs

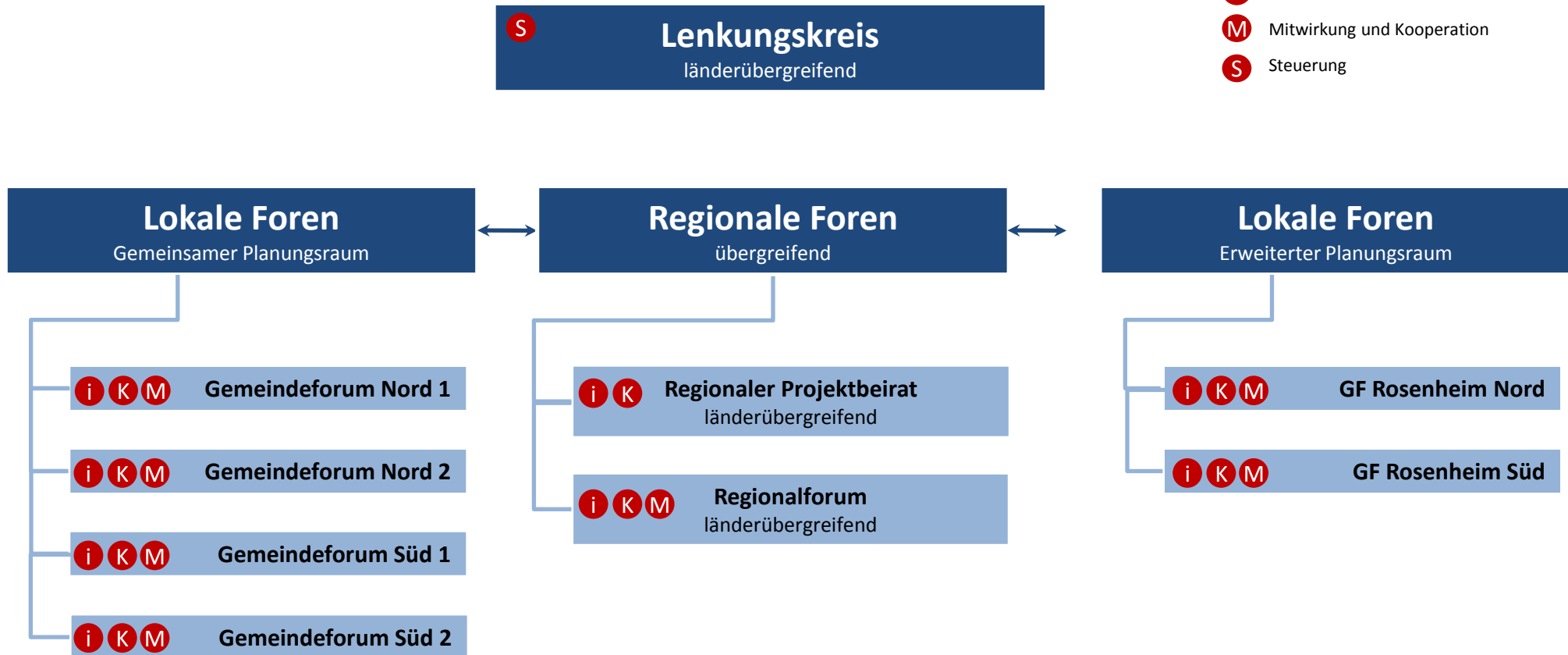


Öffentlichkeitsbeteiligung

Gremienstruktur

Beteiligungsgrad:

- i** Information
- K** Konsultation
- M** Mitwirkung und Kooperation
- S** Steuerung



Regionaler Projektbeirat

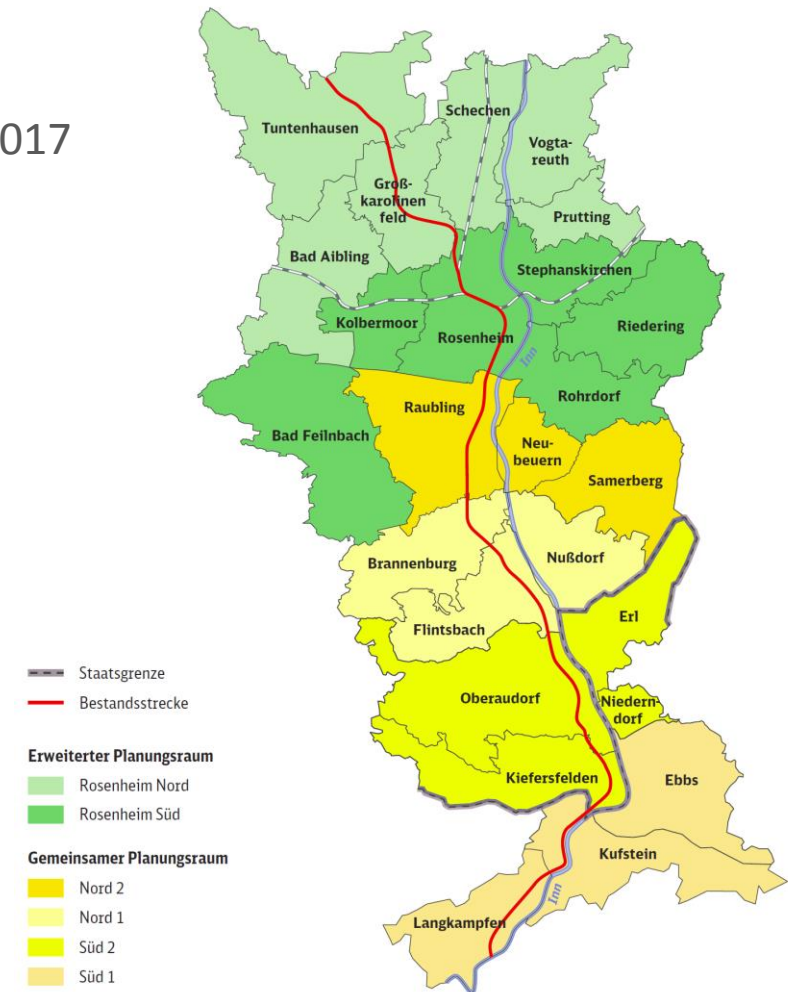
Tagesordnung 6. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Erweiterter Planungsraum: Beurteilungsmethode / Kriterienkatalog
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Schaftebau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
- Diskussion & Fragen
- Lärmschutz Bestandstrecke
- Abschluss

Erweiterter Planungsraum – Status

Beurteilungsmethode / Kriterienkatalog

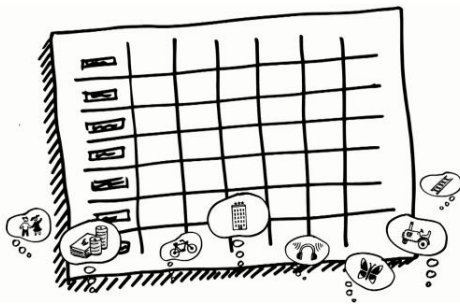
- ✓ ■ Konstituierende Forensitzung der zwei Gemeindeforen Rosenheim-Nord und Rosenheim-Süd am 08. November 2017
- ✓ ■ 2. Forensitzung am 18. Dezember 2017 (GF Nord + Süd)
- ✓ ■ 3. Forensitzung am 24. Januar 2018 (GF Nord + Süd)
- Weitere Forensitzungen sind jeweils im Abstand von vier bis sechs Wochen geplant
- Derzeitiger Inhalt ist die (finale) Abstimmung der Geschäftsordnung sowie der Bewertungsmethodik zur Beurteilung möglicher Trassenvarianten.



Erweiterter Planungsraum – Ausblick

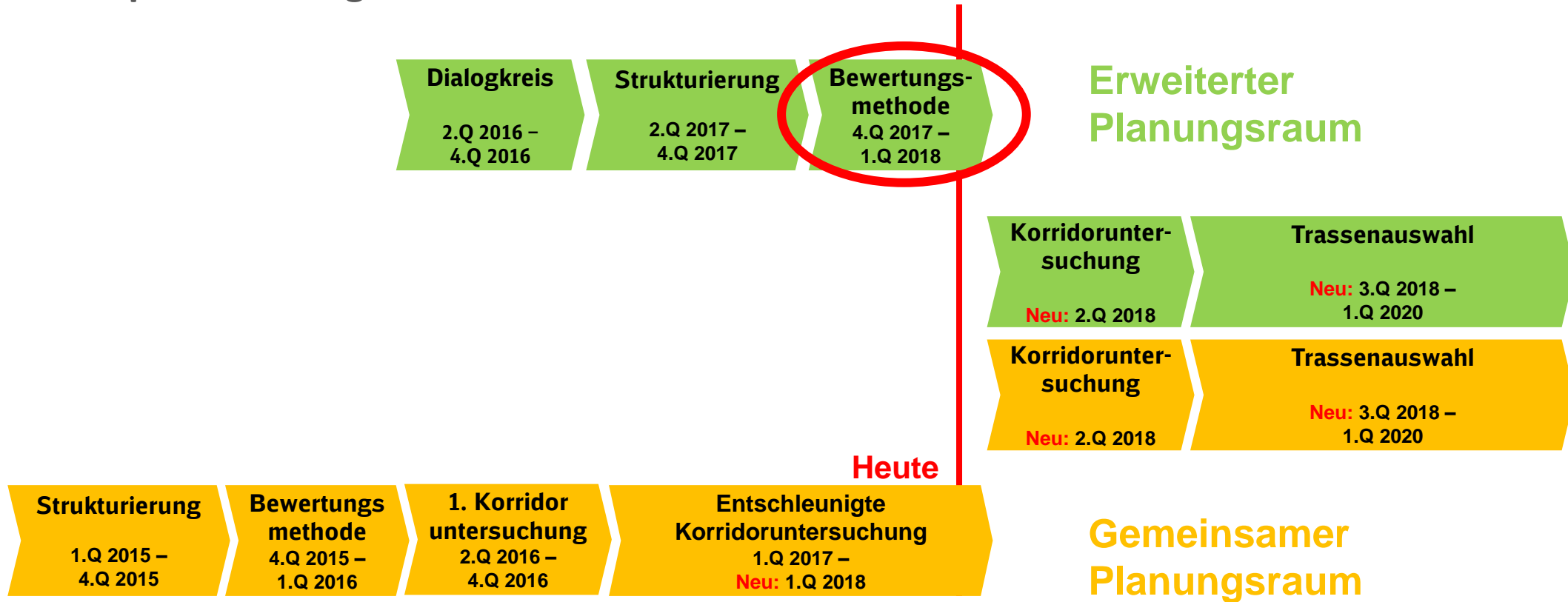
Beurteilungsmethode / Kriterienkatalog

- 4. GF-Sitzung (GF Rosenheim Nord + Süd) in 03/2018:
 - Start Aktualisierung der Grundlagen
 - Weitere Bearbeitung Bewertungsmethode (Kriterienkatalog)
- 5. GF-Sitzung (GF Rosenheim Nord + Süd) in 04/2018:
 - Abschluss Kriterienkatalog
 - Weitere Bearbeitung Grundlagenermittlung
 - Ausblick auf die Phase II (Korridoruntersuchung)
- Ziel: Trassenentwicklung ab Mitte 2018 parallel mit dem Gemeinsamen Planungsraum



Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Fazit: Die Puffer im engen Terminplan sind aufgebraucht. Es ist eine stringente Weiterarbeit notwendig, um Verzögerungen im Gesamtprozess zu vermeiden und den Zeitplan einzuhalten.

Erweiterter Planungsraum – Erkenntnisse aus den Forenrunden

▪ Gemeindeforum Rosenheim-Nord:

- Kritischer, aber konstruktiver Dialog
- Der Dialog ist im Zeitplan: Die Geschäftsordnung wurde mit einer Gegenstimme abgenommen, eine weitgehende Diskussion des Kriterienkatalogs hat stattgefunden (Finalisierung in der kommenden Sitzung)

▪ Gemeindeforum Rosenheim-Süd:

- Dialog gestaltet sich sehr schwierig: Grundsatzkritik am Projekt und am Dialog. Deutliche Aussagen mehrerer Mitglieder, das Projekt in der eigenen Gemeinde mit allen verfügbaren Mitteln verhindern zu wollen.
- Trotz Terminvereinbarungen sehr schleppende Rückmeldungen zu den besprochenen Themen (z.B. Kriterienkatalog)
- Der Dialog hinkt dem Zeitplan hinterher, es konnten bislang keine Themen abgeschlossen werden (weder Geschäftsordnung noch Kriterienkatalog).

Fazit: In vielen Fragen ist ein Konsens momentan nicht realistisch (GF Rosenheim Süd). Damit die DB Rückmeldungen bei der Planung berücksichtigen kann, müssen diese fristgerecht erfolgen. Sonst kann der Zeitplan nicht eingehalten werden.

Erweiterter Planungsraum – Status

Geschäftsordnung & Kriterienkatalog

- In der Geschäftsordnung wurden einige Änderungen vorgenommen, einige Punkte mussten von der Projektleitung abgelehnt werden.
- Die Bewertungskriterien wurden teilweise angepasst. Tourismus wurde als Teilkriterium und die verladende Industrie als zusätzlicher Indikator aufgenommen (siehe nächste Folie).

Themen	Berücksichtigung im Kriterienkatalog	
Lärm – relative Veränderung gegenüber dem Ist-Zustand	JA	<i>Bei der Ermittlung der beschallten Fläche wird die Bestandsstrecke berücksichtigt.</i>
Tourismus	JA	<i>Tourismus wird als zusätzliches TK 2-3-3 aufgenommen</i>
Verladende Industrie	JA	<i>Verladende Industrie wird als zusätzlicher Indikator bei TK 2-3-2 aufgenommen.</i>
Rad- und Wanderwege – Zerschneidung	JA	<i>Ist bereits in den Indikatoren des TK 2-1-1 „Freizeit und Erholung“ berücksichtigt. Wird auch bei den Indikatoren des neuen TK 2-3-3 „Tourismus“ berücksichtigt.</i>
Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur – hohe Leistungsfähigkeit	JA	<i>Ist bereits im Indikator des TK 1-2-1 „Leistungsfähigkeit“ als Ziel berücksichtigt.</i>
Tier- und Pflanzenlebensräume – Zerschneidung	JA	<i>Ist bereits im Indikator des TK 2-4-2 „Tiere- und Pflanzenlebensräume“ berücksichtigt.</i>
Landschaftsbild – Zerschneidung	JA	<i>Ist bereits im Indikator des TK 2-6-1 „Landschaftsbild“ berücksichtigt.</i>

Erweiterter Planungsraum – Status Geschäftsordnung & Kriterienkatalog

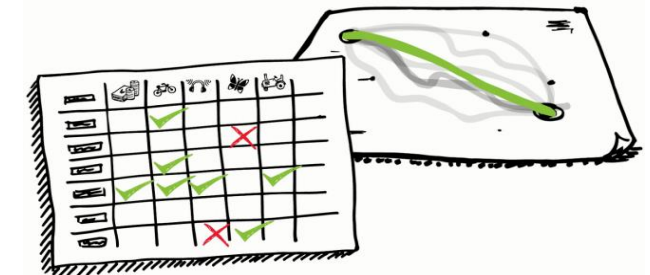
- Unter 2 (Raum und Umwelt), Punkt 2-3 (Mensch-Raumnutzung)
 - wurde Tourismus als neues Teilkriterium eingefügt.
 - wurde 2-3-2 (Industrie und Gewerbe) um den Indikator „Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)“ ergänzt.

2-3-1	Siedlung (Wohnen)	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> - Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände
2-3-2	Industrie und Gewerbe	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> - Flächeninanspruchnahme (direkter Flächenverlust, Nutzungsbeschränkungen) ohne Tourismusbetriebe - Trennwirkung und Umwegaufwände - Zugang zur verladenden Industrie (Gleisanschlüsse)
2-3-3	Tourismus	Minimierung der Beeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> - Art und Anzahl betroffener Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. -flächen sowie Tourismusbetriebe - Ausmaß der Betroffenheit - Betroffenheit der für den Tourismus genutzten Flächen und Objekte mit einem energie-äquivalenten Dauerschallpegel > 49 dB(A) als Lärmindex tags

Gemeinsamer Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- Gemeindeforen und Regionalforum zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde Ende Oktober 2017 abgehalten (8. Forenrunde); 9. Forenrunde wurde von Februar auf voraussichtlich Mai 2018 verschoben
- Die Planungsaktivitäten für die Erhebung der Grundlagen als Basis für das Trassenauswahlverfahren fanden ab Mitte 2016 bis Anfang 2017 unter Einbeziehung der Gemeinden und weiterer Interessensträger aus der Region statt. Aktualisierung der Grundlagen erfolgt im 1.+2. Quartal 2018.
- Erkundungsprogramm am 15.01.2018 gestartet.



Gemeinsamer Planungsraum – Ausblick

Trassenauswahlverfahren

- Geologisches Erkundungsprogramm in Österreich und Deutschland: Bohrungen und Geophysik sind beauftragt; Vergabe Labor bis Ende 1. Quartal 2018
- In Summe werden ca. 30 Bohrungen und ca. 50 km geophysikalische Untersuchungen (Geoseismik und Geoelektrik) ab Anfang 2018 bis Ende 2018 durchgeführt. Beginn der Erkundungen am 15.01.2018.
- Von den 18 notwendigen Zustimmungen für die Bohrungen liegen 13 vor (7 von 11 Privaten; 6 von 7 Öffentlichen). Durch die Gemeinde Neubeuern wurden die Erkundungen grundsätzlich abgelehnt.
- Nächste Gemeindeforenrunde ist für Anfang Mai 2018 geplant.



Planungsraum Schaftenau–Knoten Radfeld – Status

Umweltverträglichkeitsprüfung

- Regionalforum zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde am 13.12.2017 abgehalten.
- Die Planungsaktivitäten für die Erstellung der UVE im Abschnitt Schaftenau–Knoten Radfeld wurden unter Einbeziehung der Gemeinden, sonstiger Interessensträger und der Behörde plangemäß fortgesetzt.
- Erkundungsprogramm (>40 Bohrungen und geoseismische Untersuchungen) wurde plangemäß Ende Jänner 2018 gestartet.
- Einreichung Umweltverträglichkeitserklärung 2019



Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 6. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Erweiterter Planungsraum: Beurteilungsmethode/Kriterienkatalog
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Schaftebau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
- **Diskussion & Fragen**
- Lärmschutz Bestandstrecke
- Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 6. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Erweiterter Planungsraum: Beurteilungsmethode/Kriterienkatalog
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Schaftebau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
- Diskussion & Fragen
- **Lärmschutz Bestandstrecke**
- Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 6. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Erweiterter Planungsraum: Beurteilungsmethode/Kriterienkatalog
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Schaftebau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
- Diskussion & Fragen
- Lärmschutz Bestandstrecke
- **Abschluss**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF



Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes

SV 53 - Machbarkeitsuntersuchung Inntal

Die Machbarkeitsuntersuchung Inntal schlägt zur weiteren Lärminderung Maßnahmen in Höhe von 11 Mio. EUR vor

Machbarkeitsuntersuchung (MU) Inntal:

- **Untersuchungsraum:** ca. 100 km (München Haar bis Kiefersfelden)
- **Maßnahmenumfang:**
3,710 km Schienenstegdämpfer (SSD)/ Schienenstegabsorber (SSA) und 6,385 km LSW (insg. 10,1 km)

MU Inntal:

Abschnitt I: Trudering - Großkarolinenfeld

- 3.710 m SSD¹⁾/ SSA²⁾
 - 260 m LSW³⁾ (h = 2 m)
 - 2.095 m LSW³⁾ (h = 3 m)
- } Gesamt: 2.355 m LSW

Abschnitt II: Rosenheim – Kiefersfelden

- 3.115 m LSW (h = 2 m)
 - 120 m LSW (h = 2,5 m)
 - 795 m LSW (h = 3 m)
- } Gesamt: 4.030 m LSW

- Der Gesamtbedarf der Investitionskosten durch den Bund **rund 11 Mio. EUR.**

¹⁾SSD = Schienenstegdämpfer

²⁾SSA = Schienenstegabschirmung

³⁾LSW = Lärmschutzwand

Die Machbarkeitsuntersuchung Inntal deckt einen Untersuchungsraum von ca. 100 km Länge ab

Grobterminplan:

■ **SSD/ SSA in den Ortsdurchfahrten Vaterstetten und Zorneding:**

Der Planungsstart für die Ausrüstung der betroffenen Streckenteile mit Schienenstegdämpfern ist bereits erfolgt. Die Schienenstegdämpfer sollen zeitgleich mit einer durch die DB Netz AG geplanten Oberbaumaßnahme in 2019 eingebaut werden, um die Belastung durch Baumaßnahmen so kurz wie möglich zu halten.

Die Machbarkeitsuntersuchung Inntal deckt einen Untersuchungsraum von ca. 100 km Länge ab

Grobterminplan:

■ Lärmschutzwände:

Für die **Ortsdurchfahrten Ostermünchen, Tuntenhausen und Großkarolinenfeld** haben die Planungen bereits begonnen. Wir beabsichtigen, die zugehörigen Plangenehmigungsverfahren im 4. Quartal 2018 beim Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle München zu beantragen. Ein Baustart kann somit vorbehaltlich der Genehmigung von entsprechenden Sperrpausen sowie der rechtzeitigen Erteilung des Baurechtes Mitte 2020 erfolgen.

Für die **Ortsdurchfahrt Haar** beginnt die Planung im 1. Quartal 2018. Wir beabsichtigen, das zugehörige Plangenehmigungsverfahren im 2. Quartal 2019 beim Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle München zu beantragen. Ein Baustart kann somit vorbehaltlich der Genehmigung von entsprechenden Sperrpausen sowie der rechtzeitigen Erteilung des Baurechtes im 4. Quartal 2020 erfolgen.

Die Bearbeitung der weiteren Ortsdurchfahrten gemäß Anhang (**Ortsdurchfahrten Grafing, Rosenheim, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf und Kiefersfelden**) beginnen sukzessive nach den vorgenannten Maßnahmen in 2018. Wir beabsichtigen, die zugehörigen Plangenehmigungsverfahren im 4. Quartal 2019 beim Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle München zu beantragen. Ein Baustart kann somit vorbehaltlich der Genehmigung von entsprechenden Sperrpausen sowie der rechtzeitigen Erteilung des Baurechtes im 2. Quartal 2021 erfolgen.

Gesamtübersicht der geplanten Maßnahmen

Kommune	Ortsteil	Schallschutzmaßnahme	Lage	von km	bis km	Länge [m]	Baukosten [€]	
Haar	Herzoglandstr.	SSW	3m	nördl. d.B.	4,4	5,1	700	1.120.000
Vaterstetten	Vaterstetten	SSD / SSA	-	-	22,42	25,83	3410	1.541.320
Zorneding	Pöring	SSD / SSA	-	-	27,55	27,85	300	135.600
Grafring	Oberelkofen	SSW	3m	westl. d.B.	40,02	40,42	400	640.000
	Schammach	SSW	2m	östl. d.B.	38,65	38,91	260	338.000
Ostermünchen / Tuntenhausen	Harrain	SSW	3 m	östl. d.B.	51,59	51,75	160	256.000
	Harrain, Lilienweg		3m	östl. d.B.	50,05	50,41	360	576.000
Großkarolinenfeld	Lagerhausstraße	SSW	3m	südl.d.B.	58,6	59,075	475	760.000
Rosenheim	Kaltwiesenstraße	SSW	2m	westl. d.B.	0,6	1,7	1100	1.430.000
	Westerdorf Schlösslestraße		3m	östl. d. B.	61,2	61,32	120	192.000
	Kaltmühl		2m	östl. d.B.	2,26	2,535	275	656.500
			2m	östl. d.B.	1,81	2,04	230	
	Rosenheim - Fasanenweg		3 m	östl. d. B.	62,365	62,48	115	184.000
Raubling	Raubling	SSW	2 m	östl. d. B.	9,85	10,2	350	455.000
Brannenburg	Brannenburg	SSW	2 m	Östl. d.B.	13,700	14,00	300	390.000
Flintsbach	Flintsbach	SSW	3 m	westl. d. B.	16,41	16,62	210	336.000
			2m	östl. d. B.	19,02	19,29	270	351.000
Oberaudorf	Reisacherstraße	SSW	3 m	westl. d.B.	24,55	24,85	300	560.000
			3 m	westl. d.B.	25	25,05	50	
Kiefersfelden	Kiefersfelden-Mühl	SSW	2m	westl. d.B.	26,45	26,7	250	767.000
			2m	östl. d. B.	26,46	26,7	340	
	Kiefersfelden		2,5m	westl. d.B.	30,225	30,285	60	180.000
			2,5m	östl. d. B.	30,225	30,285	60	
Summe Baukosten:							10.868.420	

Backup

Streckenabschnitt I: Trudering - Großkarolinenfeld



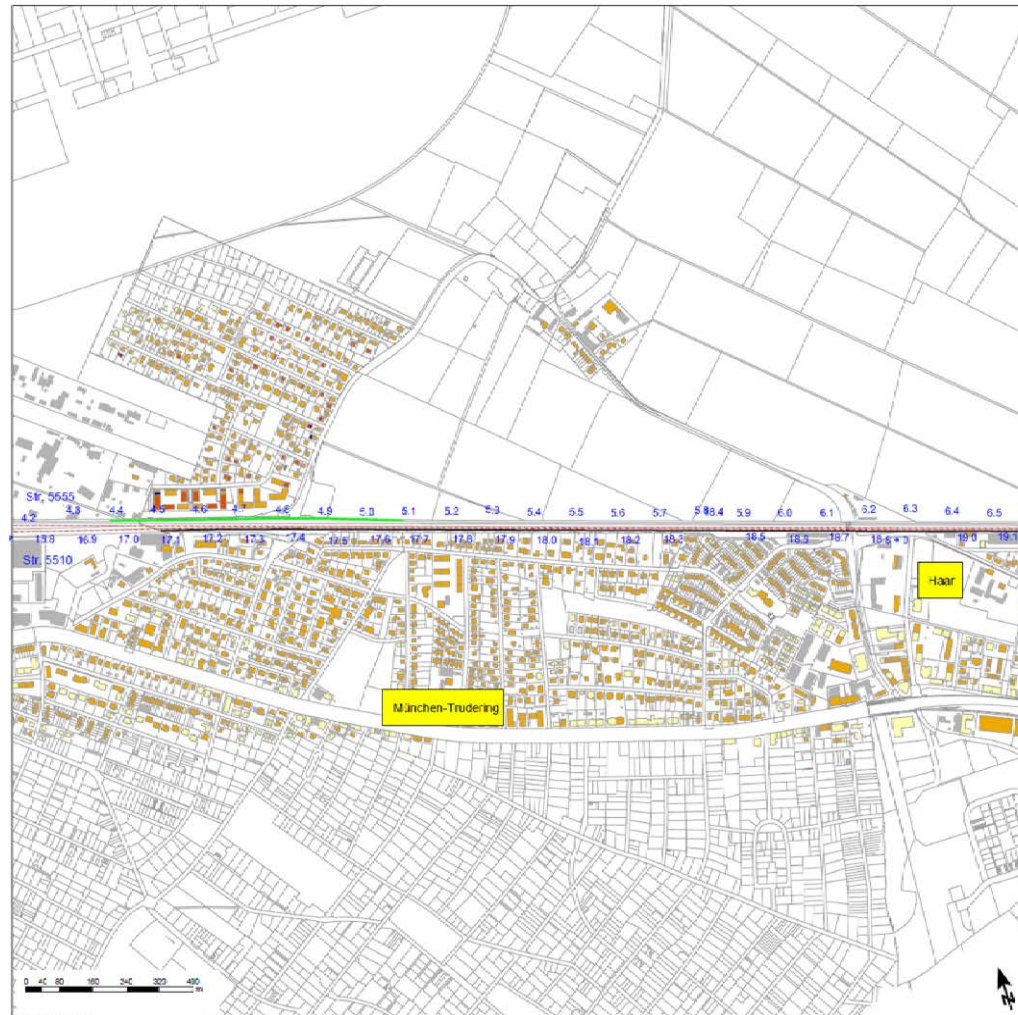
Abschnitt I: Haar

Ergebnisse der Untersuchung für Haar

- Vorhandener Schallschutz:
4.550 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 700 m Länge**

*(km 4,400 – 5,100) im Bereich
etwa zwischen Rappenweg 237
und Großfriedrichsburger Str. 1,
nördlich der Bahnstrecke.*

- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:
1.120.000,- €



Bericht 070-4794-2

**Machbarkeitsuntersuchung Lärminderung
Brennerzuleuf /
München - Rosenheim - Kiefersfelden
München-Trudering / Gemeinde Haar**

Übersichtslageplan zur Wirkung
vorgeschlagener
Lärminderungsmaßnahmen

Legende
Pegeldifferenz:
ohne / mit Planungsempfehlung im OG1
in dB(A)

Dark Blue	<= -5,0
Blue	<= -4,0
Light Blue	<= -3,0
Yellow	<= -2,0
Orange	<= -1,0
Red	<= 0,0

— SSW Bestand
— Empfehlung SSW
- - - Empfehlung Unterhaltsschleifen

Berechnungsgrundlage:
Berechnung des Beurteilungspegels
für Schienenwege (Schall 03), Stand 18.12.2014

Planungsgrundlagen:
digitale Daten des Landesamt für Digitalisierung
Breitband und Vermessung Bayern, 2015

Augsburg, den 06.07.2016
Im Auftrag der DB Netz AG

**MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG**

Dankertstraße 27
85152 Regensburg
T +49 821 452 992 - 0
F +49 821 452 992 - 25
info@mpe.de
www.mpe.de

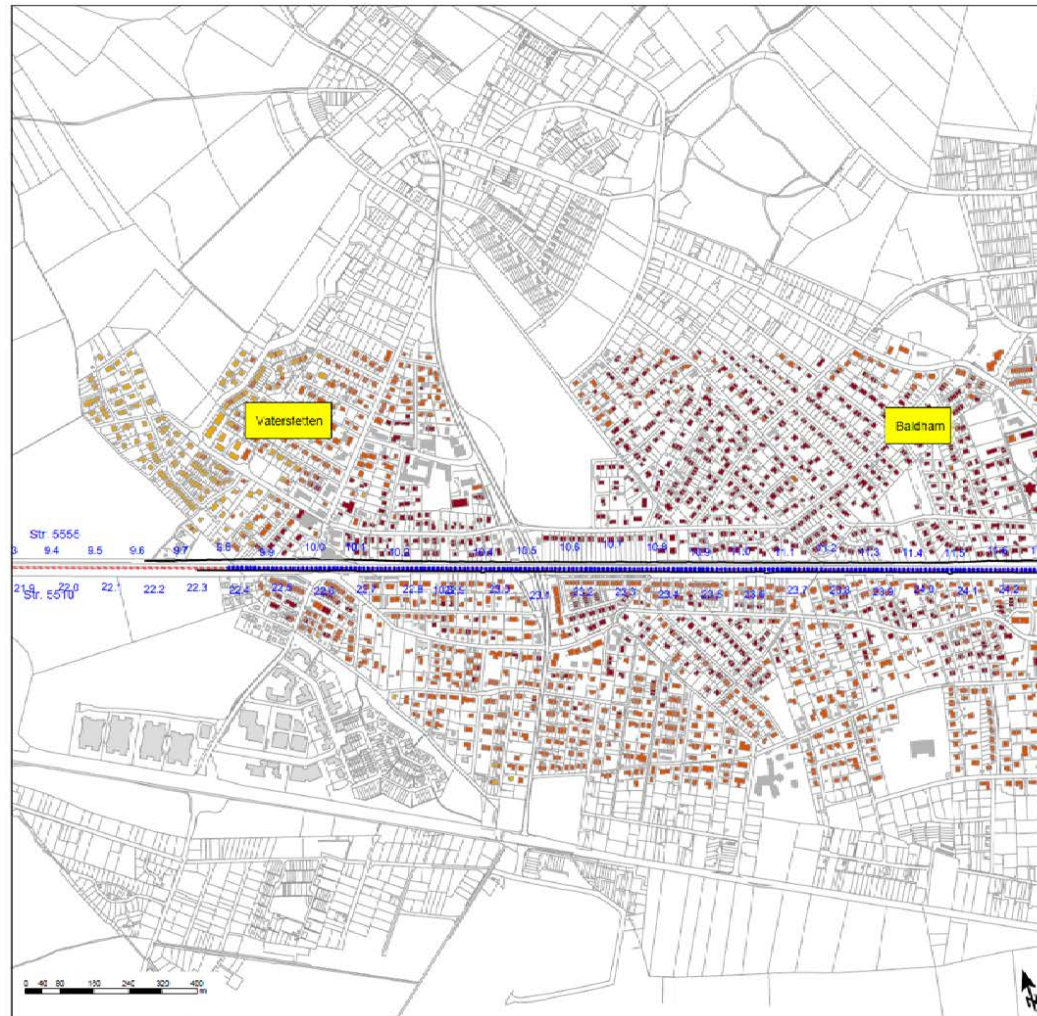
Abschnitt I: Vaterstetten

Ergebnisse der Untersuchung für Vaterstetten

- Vorhandener Schallschutz:
6.845 m Schallschutzwände
- **Schienenstegdämpfer/
Schienenstegabschirmungen:
3.410 m der Strecke**

(km 22,420 – 25,830) im Bereich etwa zwischen Sonnenweg 10 und ca. 80 m östlich von Holzwassenweg 22.

- Kosten für die Schallschutzmaßnahmen:
1.541.320,- €



Bericht 070-4794-2

Machbarkeitsuntersuchung Lärminderung
Brennerzulauf /
München - Rosenheim - Kiefersfelden
Gemeinde Vaterstetten

Übersichtslageplan zur Wirkung
vorgeschlagener
Lärminderungsmaßnahmen

Legende

Pegeldifferenz
ohne / mit Planungsempfehlung
in dB(A)

≤ -5,0	≤ -5,0
-4,0 <	≤ -4,0
-3,0 <	≤ -3,0
-2,0 <	≤ -2,0
-1,0 <	≤ -1,0
0,0 <	≤ 0,0

— SSW Bestand
- - - Empfehlung Unterhaltsschleifen
..... Empfehlung SSD/SSA

Berechnungsgrundlage:
Berechnung des Beurteilungspegels
für Schienenwege (Schall 03); Stand 18.12.2014

Planungsgrundlagen:
digitale Daten des Landesamt für Digitalisierung
Breitband und Vermessung Bayern, 2015

Augsburg, den 06.07.2016
Im Auftrag der DB Netz AG

**MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG**

Klosterstraße 27
88357 Augsburg
T +49 821 455 997 - 0
F +49 821 455 997 - 24
info@moep.de
www.moep.de

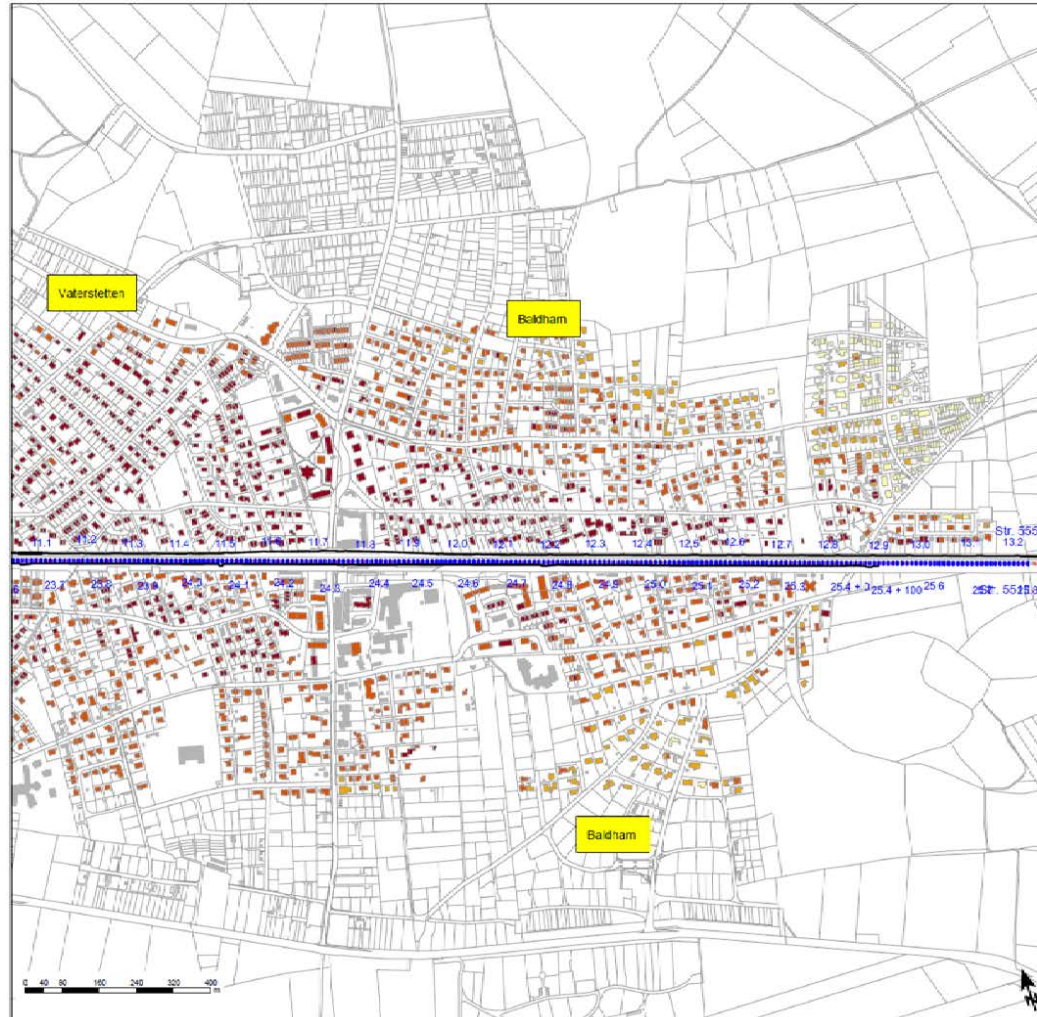
Abschnitt I: Vaterstetten

Ergebnisse der Untersuchung für Vaterstetten

- Vorhandener Schallschutz:
6.845 m Schallschutzwände
- **Schienenstegdämpfer/
Schienenstegabschirmungen:
3.410 m der Strecke**

(km 22,420 – 25,830) im Bereich etwa zwischen Sonnenweg 10 und ca. 80 m östlich von Holzwiesenweg 22.

- Kosten für die Schallschutzmaßnahmen:
1.541.320,- €



Bericht 070-4794-2

**Machbarkeitsuntersuchung Lärminderung
Brennerzulauf /
München - Rosenheim - Kiefersfelden
Gemeinde Vaterstetten-Baldham**

**Übersichtslageplan zur Wirkung
vorgeschlagener
Lärminderungsmaßnahmen**

Legende
Pegeldifferenz
ohne / mit Planungsempfehlung
in dB(A)

<= -5,0	■
<= -4,0	■
<= -3,0	■
<= -2,0	■
<= -1,0	■
<= 0,0	■

— SSW Bestand
- - - Empfehlung Unterhaltsschleifen
..... Empfehlung SSD/SSA

Berechnungsgrundlage:
Berechnung des Beurteilungspegels
für Schienenwege (Schall 03); Stand 18.12.2014

Planungsgrundlagen:
digitale Daten des Landesamt für Digitalisierung
Breitband und Vermessung Bayern, 2015

Augsburg, den 06.07.2016
Im Auftrag der DB Netz AG

**MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG**

Esplanade 27
88150 Augsburg
T +49 821 455 497 - 0
F +49 821 455 497 - 29
www.mpgi.de

Abschnitt I: Zorneding

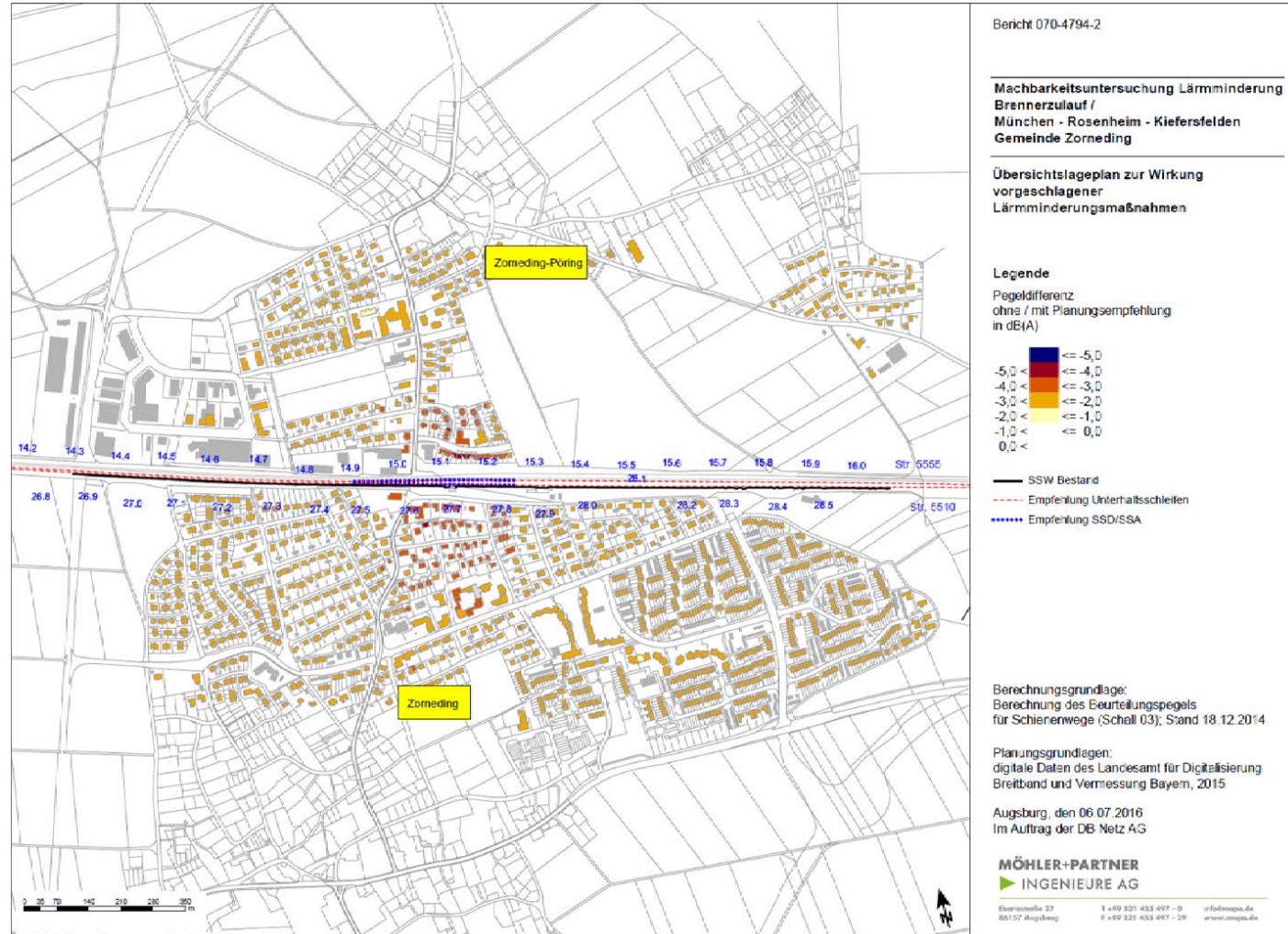
Ergebnisse der Untersuchung für Zorneding

- Vorhandener Schallschutz:
2.605 m Schallschutzwände

- **Schienenstegdämpfer/
Schienenstegabschirmungen:
300 m der Strecke**

(km 27,550 – 27,850) im Bereich
zwischen St.-Korbinian-Weg 11
bis Freybergstraße 29.

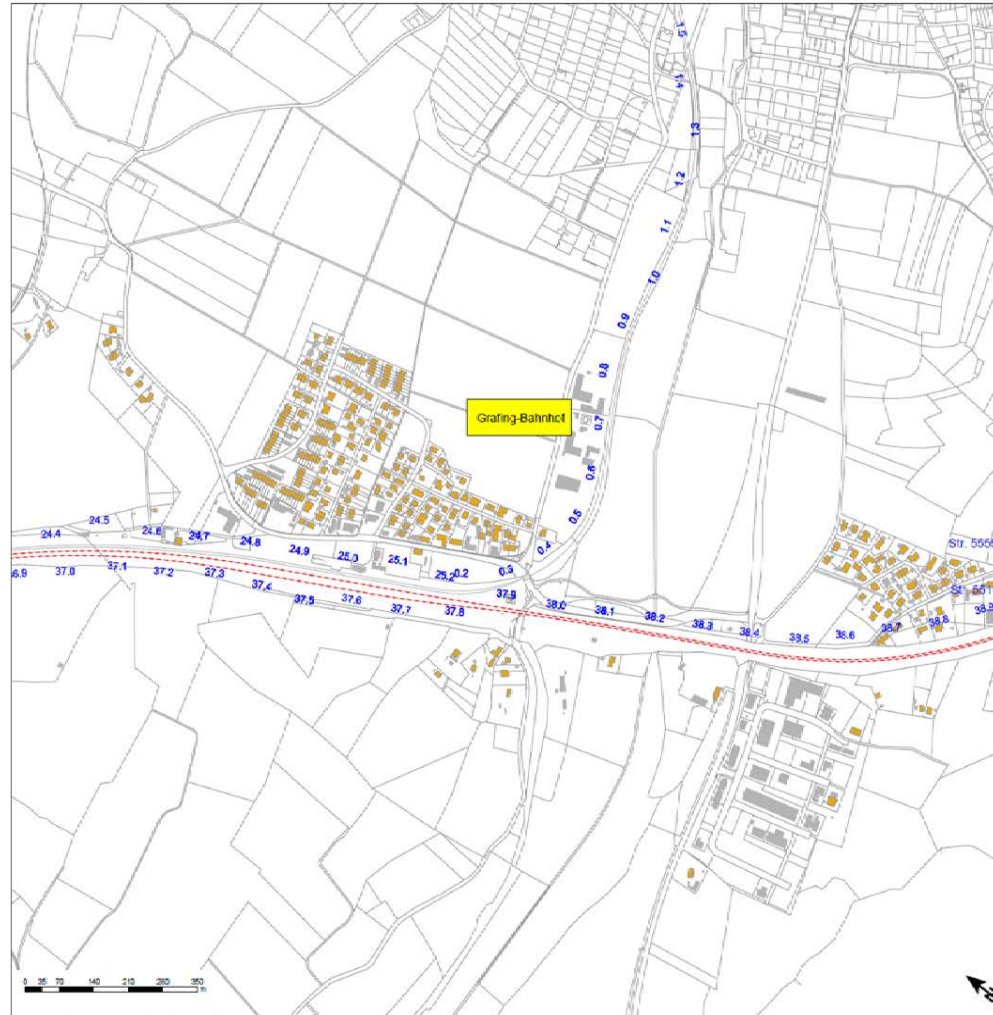
- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:
135.600,- €



Abschnitt I: Grafing

Ergebnisse der Untersuchung für Grafing

- Vorhandener Schallschutz:
keine Schallschutzwände vorhanden
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 400 m Länge**
(km 40,020 – 40,420) im Bereich
etwa zwischen 60 m nordwestlich
vom Lehelweg 1 und St.-Martin-
Weg 8, westlich der Bahnstrecke.
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2 m Höhe
und 260 m Länge**
(km 38,650 – 38,910) im Bereich
etwa zwischen 20 m nordwestlich
vom Elkofen Weg 4 und
Elkofen Weg 20, östlich der
Bahnstrecke.
- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen: **978.000,- €**



Bericht 070-4754-2

Machbarkeitsuntersuchung Lärminderung
Brennerzulauf /
München - Rosenheim - Kiefersfelden
Stadt Grafing-Bahnhof

Übersichtslageplan zur Wirkung
vorgeschlagener
Lärminderungsmaßnahmen

Legende
Pegeldifferenz
ohne / mit Planungsempfehlung
in dB(A)

Dark Blue	<= -5,0
Blue	<= -4,0
Light Blue	<= -3,0
Yellow	<= -2,0
Orange	<= -1,0
Red	<= 0,0
0,0 <	

— SSW Bestand
- - - - - Empfehlung Untermassschleifen

Berechnungsgrundlage:
Berechnung des Beurteilungspegels
für Schienenwege (Schall 03); Stand 18.12.2014

Planungsgrundlagen:
digitale Daten des Landesamt für Digitalisierung
Breitband und Vermessung Bayern, 2015

Augsburg, den 06.07.2016
Im Auftrag der DB Netz AG

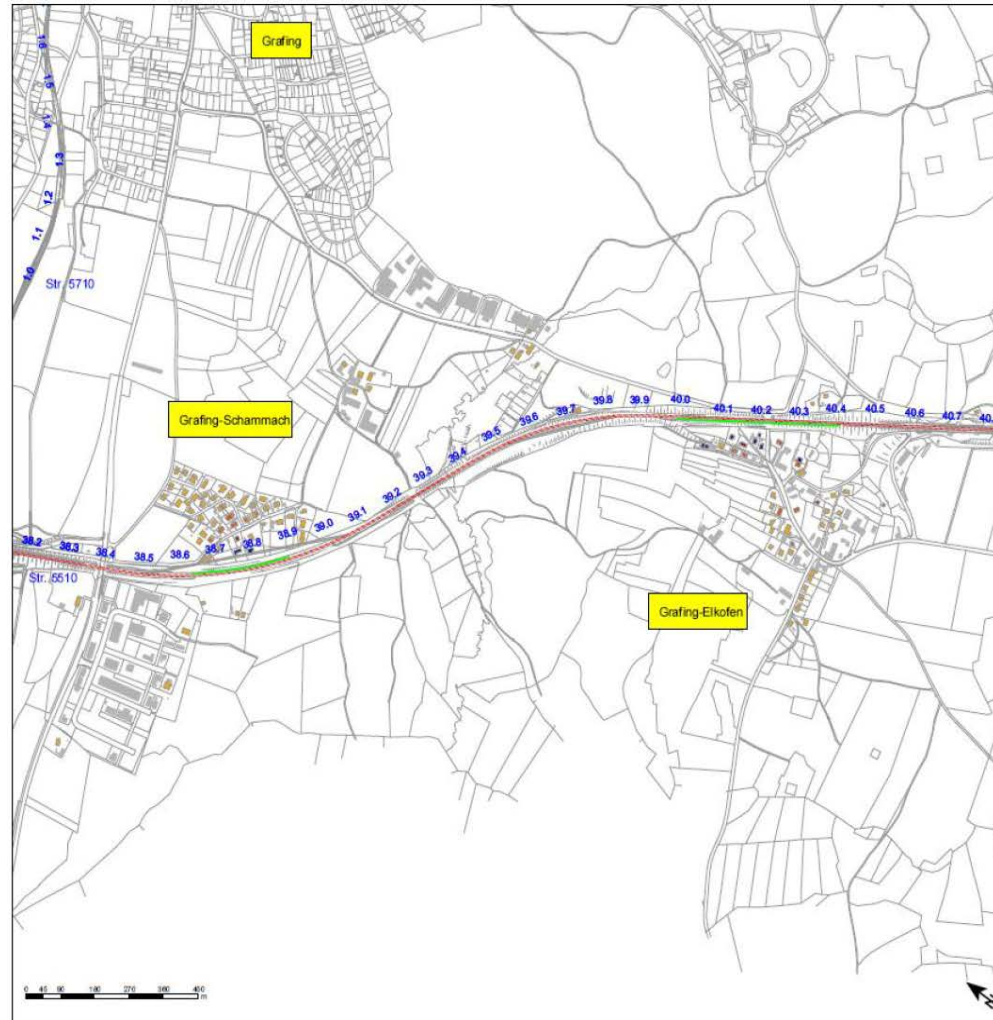
MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Klosterstraße 27
86157 Augsburg
T +49 821 425 197 - 0
F +49 821 425 197 - 29
info@mpo.de
www.mpo.de

Abschnitt I: Grafing

Ergebnisse der Untersuchung für Grafing

- Vorhandener Schallschutz:
keine Schallschutzwände vorhanden
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 400 m Länge**
(km 40,020 – 40,420) im Bereich
etwa zwischen 60 m nordwestlich
vom Lehelweg 1 und St.-Martin-
Weg 8, westlich der Bahnstrecke.
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2 m Höhe
und 260 m Länge**
(km 38,650 – 38,910) im Bereich
etwa zwischen 20 m nordwestlich
vom Elkofenener Weg 4 und
Elkofenener Weg 20, östlich der
Bahnstrecke.
- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen: **978.000,- €**



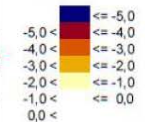
Bericht 070-4794-2

**Machbarkeitsuntersuchung Lärminderung
Brennereislauf /
München - Rosenheim - Kiefersfelden
Stadt Grafing-Schammach / Elkofen**

**Übersichtslageplan zur Wirkung
vorgeschlagener
Lärminderungsmaßnahmen**

Legende

Pegeldifferenz
ohne / mit Planungsempfehlung
in dB(A)



- LSWD Bestand
- Empfehlung LSWD
- Empfehlung Unterhaltsschleifen

Berechnungsgrundlage:
Berechnung des Beurteilungspegels
für Schienenwege (Schall 03), Stand 18.12.2014

Planungsgrundlagen:
digitale Daten des Landesamt für Digitalisierung
Breitband und Vermessung Bayern, 2015

Augsburg, den 06.07.2016
Im Auftrag der DB Netz AG

**MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG**

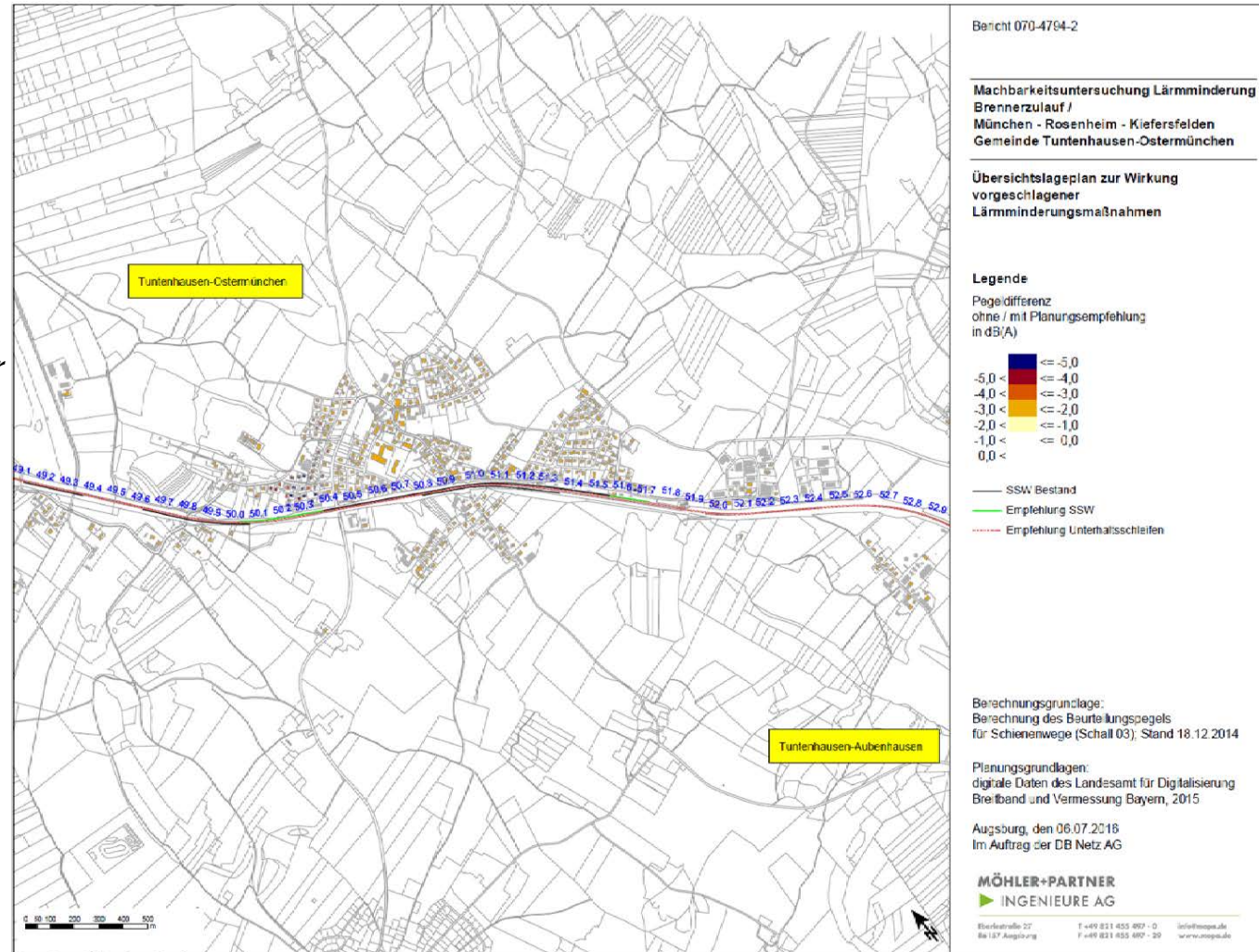
Klosterstraße 27 T +49 921 455 497 - 0 info@mopa.de
86157 Augsburg F +49 921 455 497 - 29 www.mopa.de

Abschnitt I: Ostermünchen

Ergebnisse der Untersuchung für Ostermünchen

- Vorhandener Schallschutz:
2.420 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 160 m Länge**
(km 51,590 – 51,750) im Bereich
etwa zwischen Rosenheimer Str. 1
und Bahnhofstraße 67, nördlich der
Bahnstrecke.
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 360 m Länge**
etwa zwischen Rosenheimer Str. 1
und Grafingerstraße 24,
nördlich der Bahnstrecke.
- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:

832.000,- €



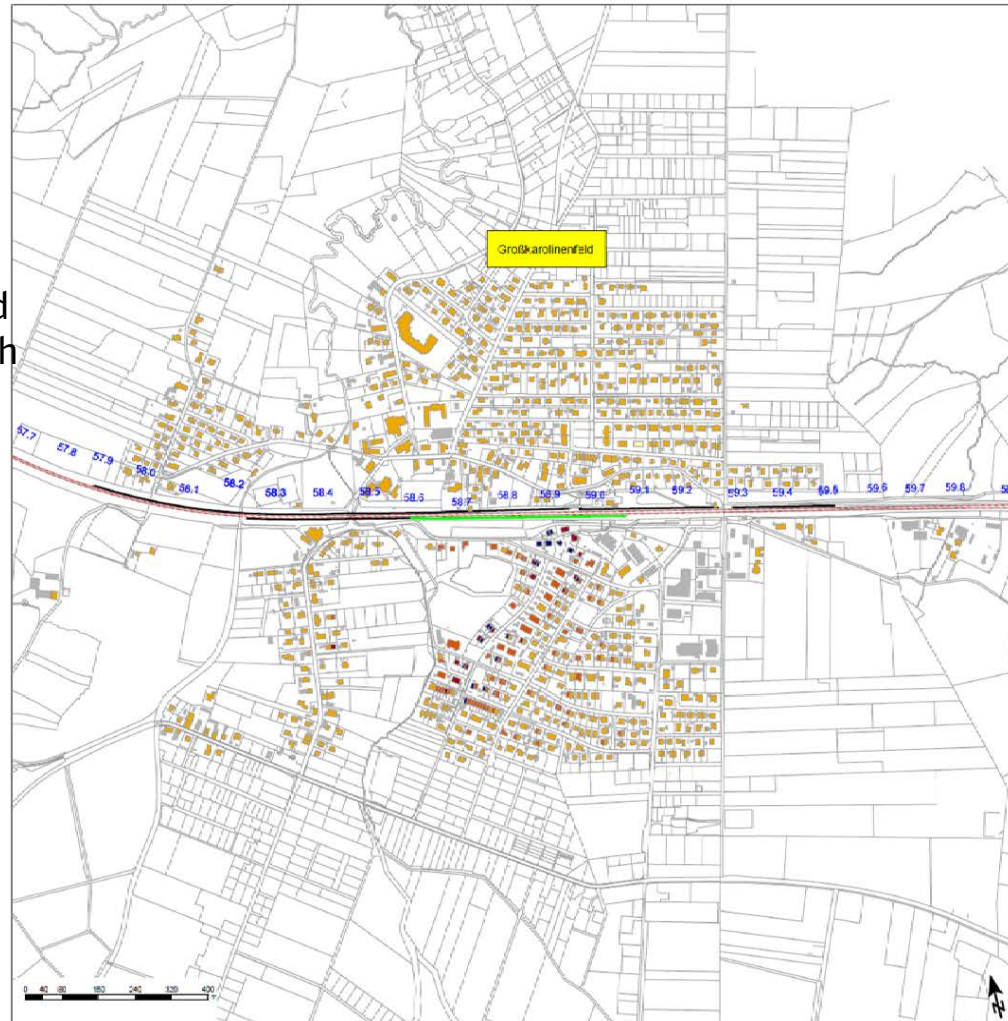
Abschnitt I: Großkarolinenfeld

Ergebnisse der Untersuchung für Großkarolinenfeld

- Vorhandener Schallschutz:
2.291 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 475 m Länge**
(km 58,600 - 59,075) anschließend
an die bestehende LSW im Bereich
von Karolinenplatz 1 bis etwa
Lagerhausstraße 12, südlich
der Bahnstrecke

- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:

760.000,- €



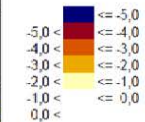
Bericht 070-4794-2

Machbarkeitsuntersuchung Lärminderung
Brennerzulauf /
München - Rosenheim - Kiefersfelden
Gemeinde Großkarolinenfeld

Übersichtslageplan zur Wirkung
vorgeschlagerener
Lärminderungsmaßnahmen

Legende

Pegeldifferenz
ohne / mit Planungsempfehlung
in dB(A)



- SSW Bestand
- Empfehlung SSW
- - - Empfehlung Unterhaltsschleifen

Berechnungsgrundlage:
Berechnung des Beurteilungspegels
für Schienenwege (Schall 03), Stand 18.12.2014

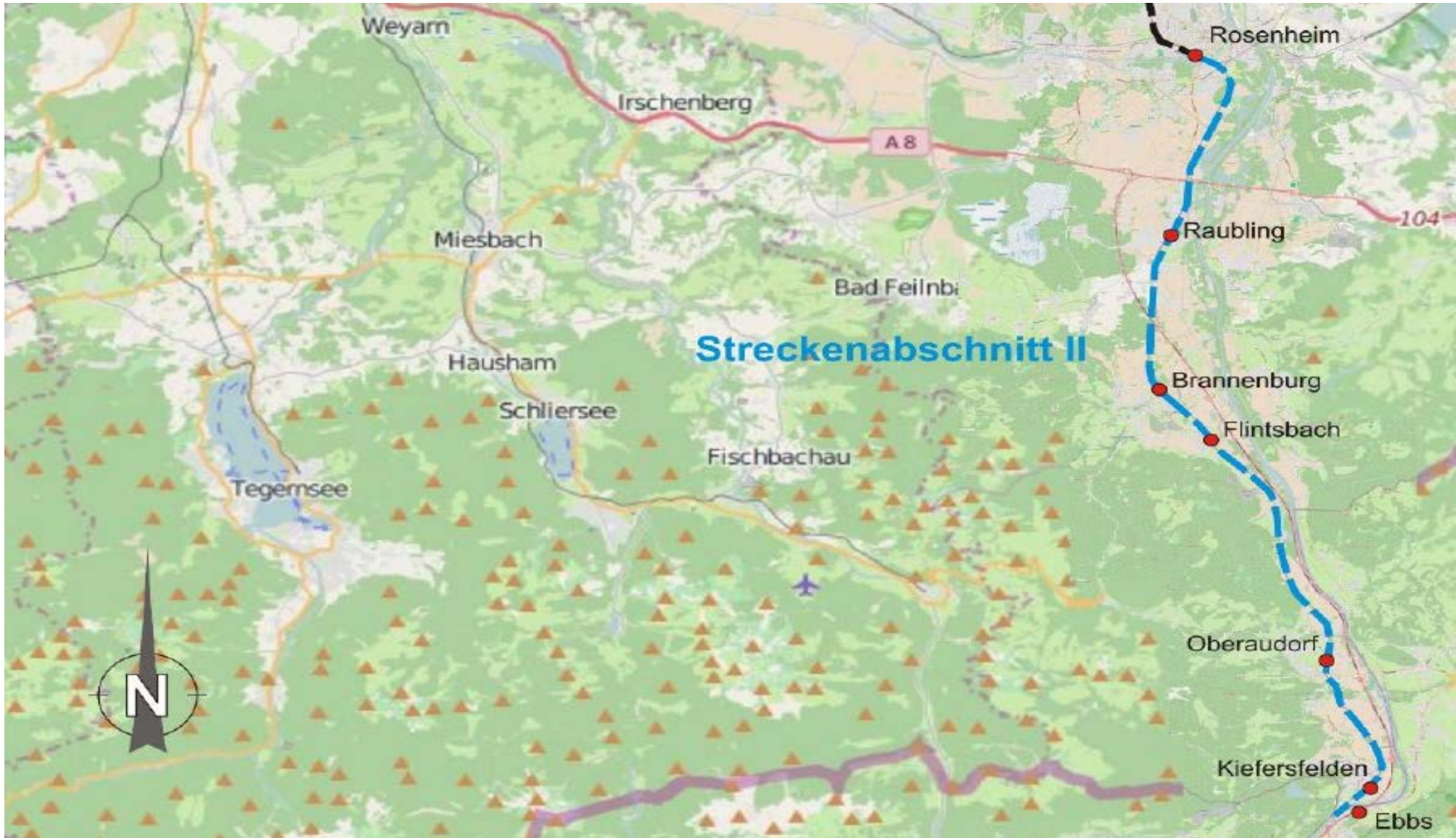
Planungsgrundlagen:
digitale Daten des Landesamt für Digitalisierung
Breitband und Vermessung Bayern, 2015

Augsburg, den 06.07.2016
Im Auftrag der DB Netz AG

MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG

Elektrostraße 27 T +49 821 455 497 - 0 info@moep.de
84157 Augsburg F +49 821 455 497 - 35 www.moep.de

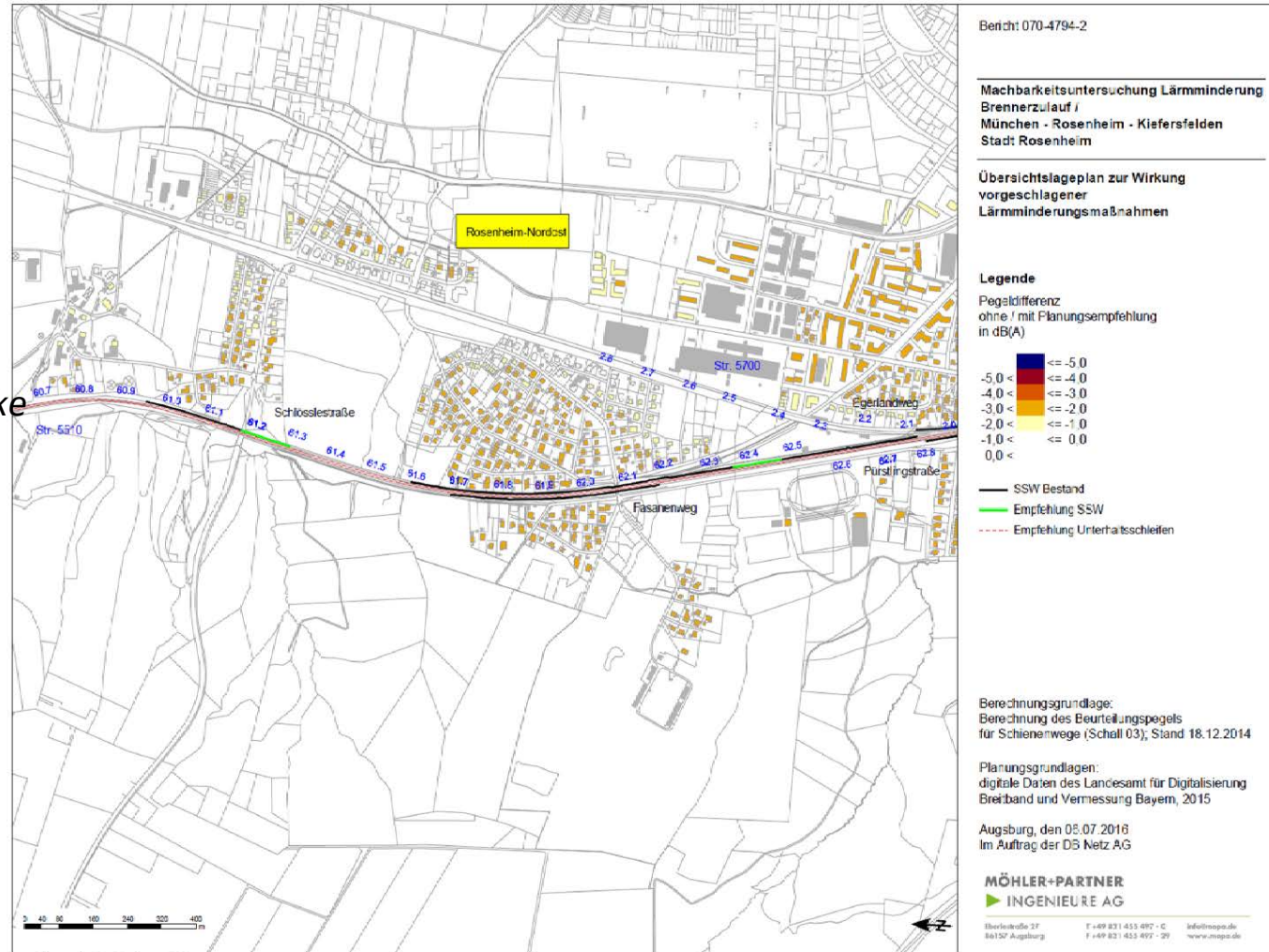
Streckenabschnitt II: Rosenheim – Kiefersfelden (Ebbs)



Abschnitt II: Rosenheim

Ergebnisse der Untersuchung für Rosenheim

- Vorhandener Schallschutz:
4.515 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 120 m Länge**
*(km 61,200 – 61,320) anschließend
an die vorhandene Schallschutzwand
im Bereich der Unterführung der
Schlösslstraße, östlich der Bahnstrecke*
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 115 m Länge**
*(km 62,365 – 62,480) Lückenschluss
der vorhandenen Schallschutzwände
im Bereich des Fasanenwegs, östlich
der Bahnstrecke.*
- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:
Gesamt: 2.462.500,- €



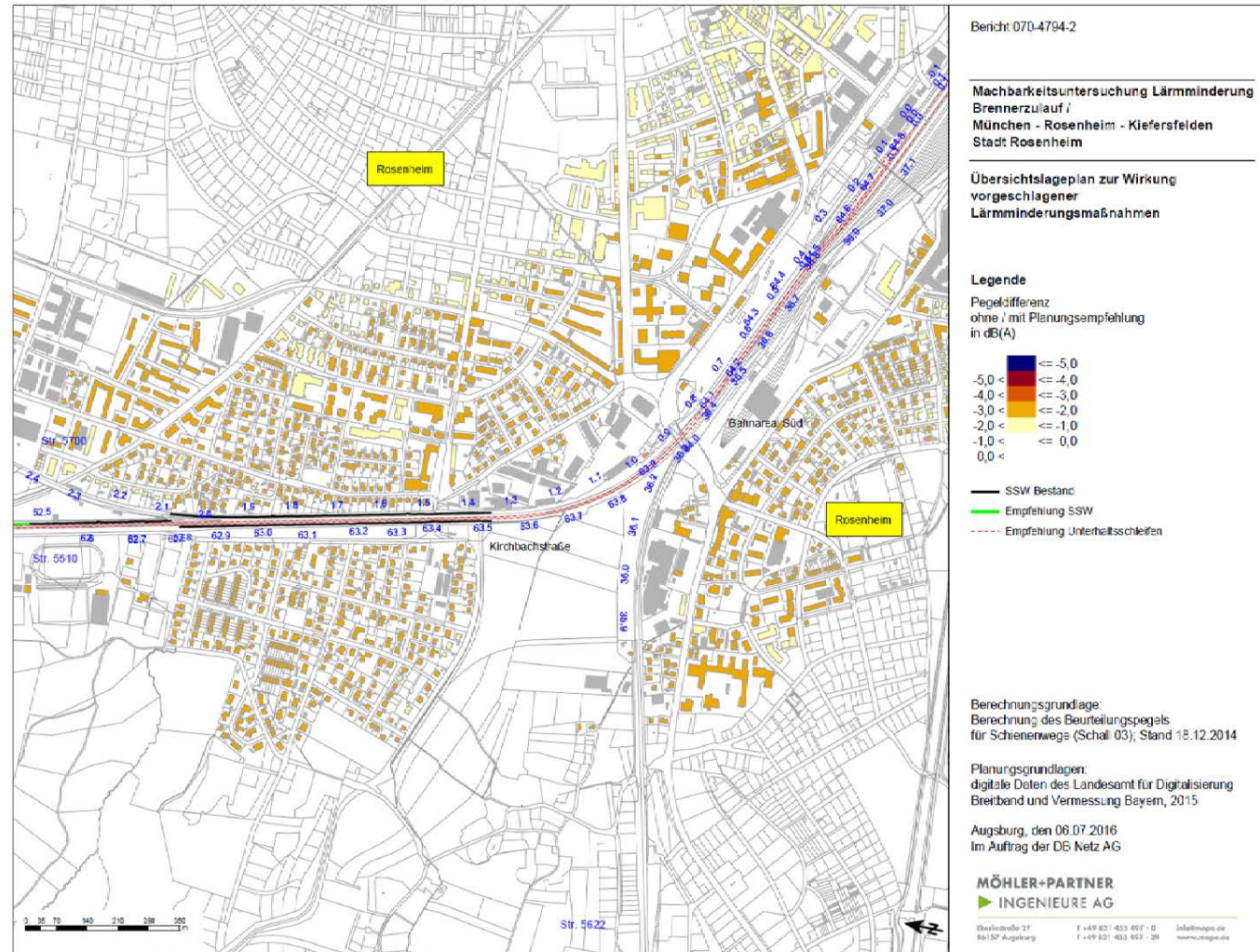
Abschnitt II: Rosenheim

Ergebnisse der Untersuchung für Rosenheim

- Vorhandener Schallschutz:
4.515 m Schallschutzwände

- Kosten für die Schallschutzmaßnahmen:

Gesamt: 2.462.500,- €



Abschnitt II: Rosenheim

Ergebnisse der Untersuchung für Rosenheim

- Vorhandener Schallschutz:
4.515 m Schallschutzwände

- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2 m Höhe
und 1.100 m Länge**

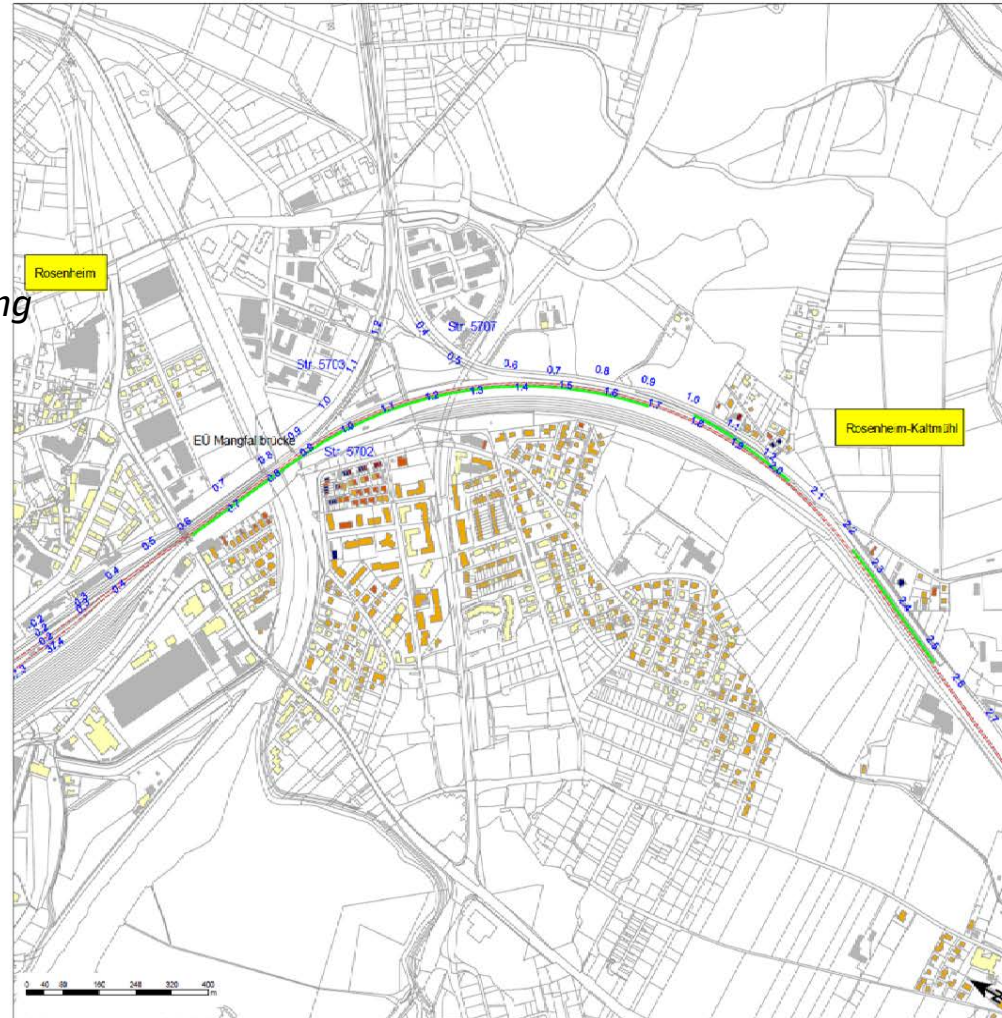
(km 0,600 – 1,700) ab der Unterführung der Kufsteiner Straße bis etwa 100 m südlich vom Amperstraße 11, westlich der Bahnstrecke.

- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2 m Höhe
und 275 m Länge**

(km 2,260 – 2,535) im Bereich von etwa 50 m nördlich von Heimstraße 1 bis 50 m südlich von Hochwaldstr. 10, Östlich der Bahnstrecke.

- Kosten für die Schallschutzmaßnahmen:

Gesamt: 2.462.500,- €



Bericht 070-4794-2

**Machbarkeitsuntersuchung Lärminderung
Brennerzulauf /
München - Rosenheim - Kiefersfelden
Stadt Rosenheim**

**Übersichtslageplan zur Wirkung
vorgeschlagener
Lärminderungsmaßnahmen**

Legende
Pegeldifferenz
ohne / mit Planungsempfehlung
in dB(A)

Dark Blue	<= -5,0
Blue	<= -4,0
Light Blue	<= -3,0
Yellow	<= -2,0
Orange	<= -1,0
Red	<= 0,0

— SSW Bestand
— Empfehlung SSW
- - - Empfehlung Unterhaltsschleifen

Berechnungsgrundlage:
Berechnung des Beurteilungspegels
für Schienenwege (Schall 03); Stand 18.12.2014

Planungsgrundlagen:
digitale Daten des Landesamt für Digitalisierung
Breitband und Vermessung Bayern, 2015

Augsburg, den 06.07.2016
Im Auftrag der DB Netz AG

**MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG**

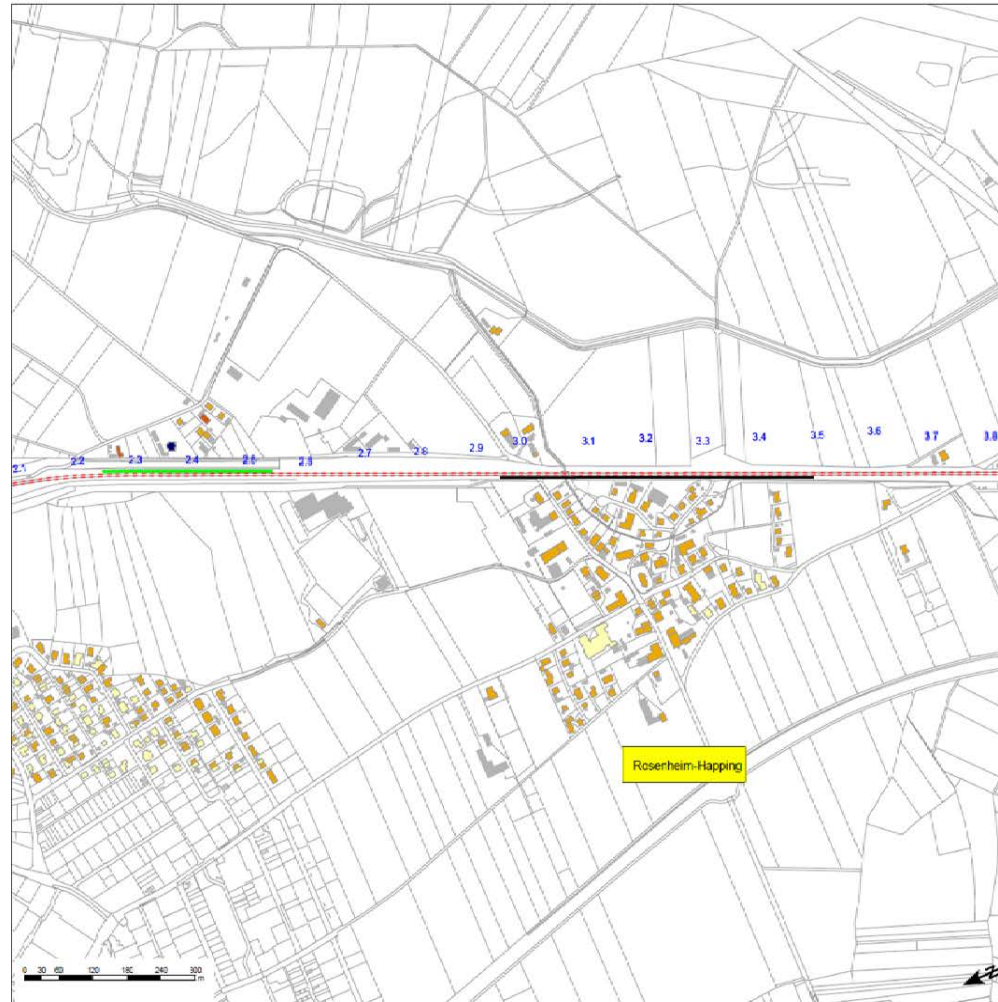
Elberstraße 22
86157 Augsburg
T +49 811 453 497-0
F +49 811 453 497-29
info@moepa.de
www.moepa.de

Abschnitt II: Rosenheim

Ergebnisse der Untersuchung für Rosenheim

- Vorhandener Schallschutz:
4.515 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2 m Höhe
und 230 m Länge**
(km 1,810 – 2,040) im Bereich von
etwa 50 m nördlich von Eichfeldstr. 22
bis 20 m nördlich von Happinger-Au-
Straße 15, östlich der Bahnstrecke.

- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:
Gesamt: 2.462.500,- €



Bericht 070-4794-2

**Machbarkeitsuntersuchung Lärminderung
Brennerzulauf /
München - Rosenheim - Kiefersfelden
Stadt Rosenheim-Happing**

Übersichtslageplan zur Wirkung
vorgeschlagener
Lärminderungsmaßnahmen

Legende
Pegeldifferenz
ohne / mit Planungsempfehlung
in dB(A)

≤ -5,0	≤ -5,0
-4,0 <	≤ -4,0
-3,0 <	≤ -3,0
-2,0 <	≤ -2,0
-1,0 <	≤ -1,0
0,0 <	≤ 0,0

— SSW Bestand
— Empfehlung SSW
- - - Empfehlung Unterhaltsschleifen

Berechnungsgrundlage:
Berechnung des Beurteilungspiegels
für Schienenwege (Schall 03), Stand 18.12.2014

Planungsgrundlagen:
digitale Daten des Landesamts für Digitalisierung
Breitband und Vermessung Bayern, 2015

Augsburg, den 02.07.2016
Im Auftrag der DB Netz AG

**MÖHLER+PARTNER
INGENIEURE AG**

Elberstraße 37
83157 Augsburg
T +49 821 453 892 -0
F +49 821 453 892 -59
info@moep.de
www.moep.de

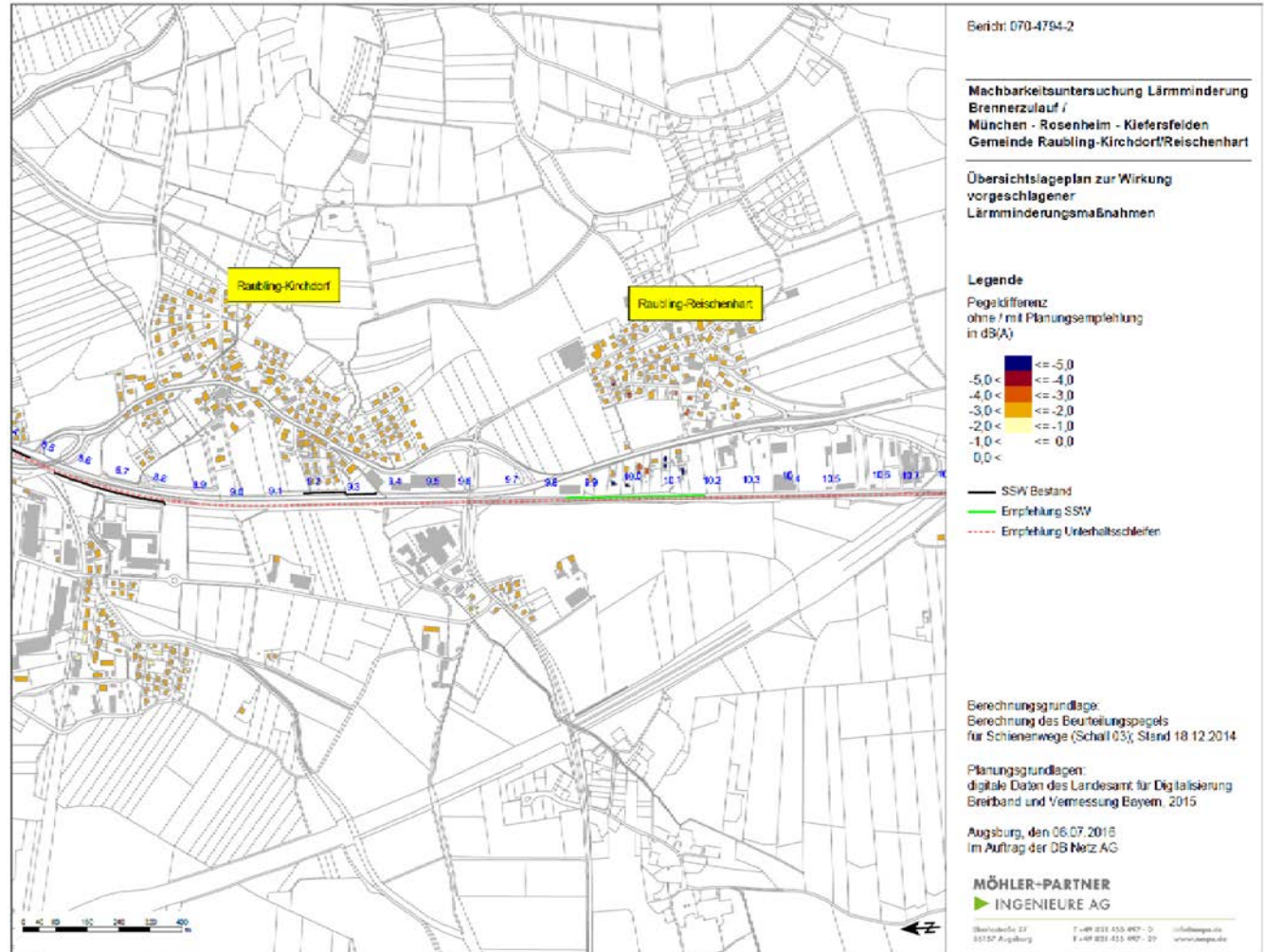
Abschnitt II: Raubling

Ergebnisse der Untersuchung für Raubling

- Vorhandener Schallschutz:
4.745 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2 m Höhe
und 350 m Länge**
(km 9,850 – 10,200) im Bereich
vom Ortsteil Reischenhart zwischen
etwa Kufsteiner Straße 78 und
Kufsteiner Straße 98,
östlich der Bahnstrecke.

- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:

455.000,- €



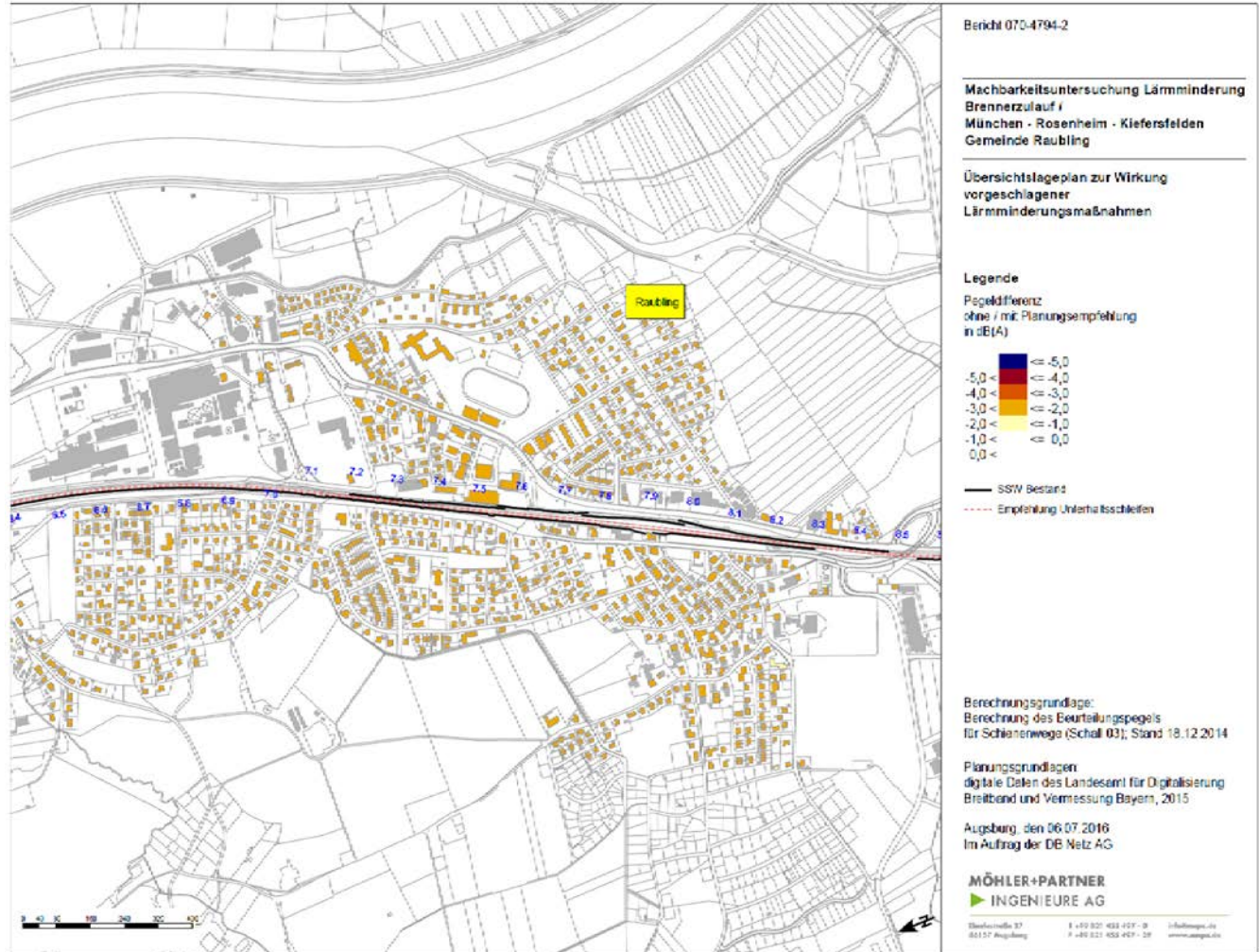
Abschnitt II: Raubling

Ergebnisse der Untersuchung für Raubling

- Vorhandener Schallschutz:
4.745 m Schallschutzwände

- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:

455.000,- €



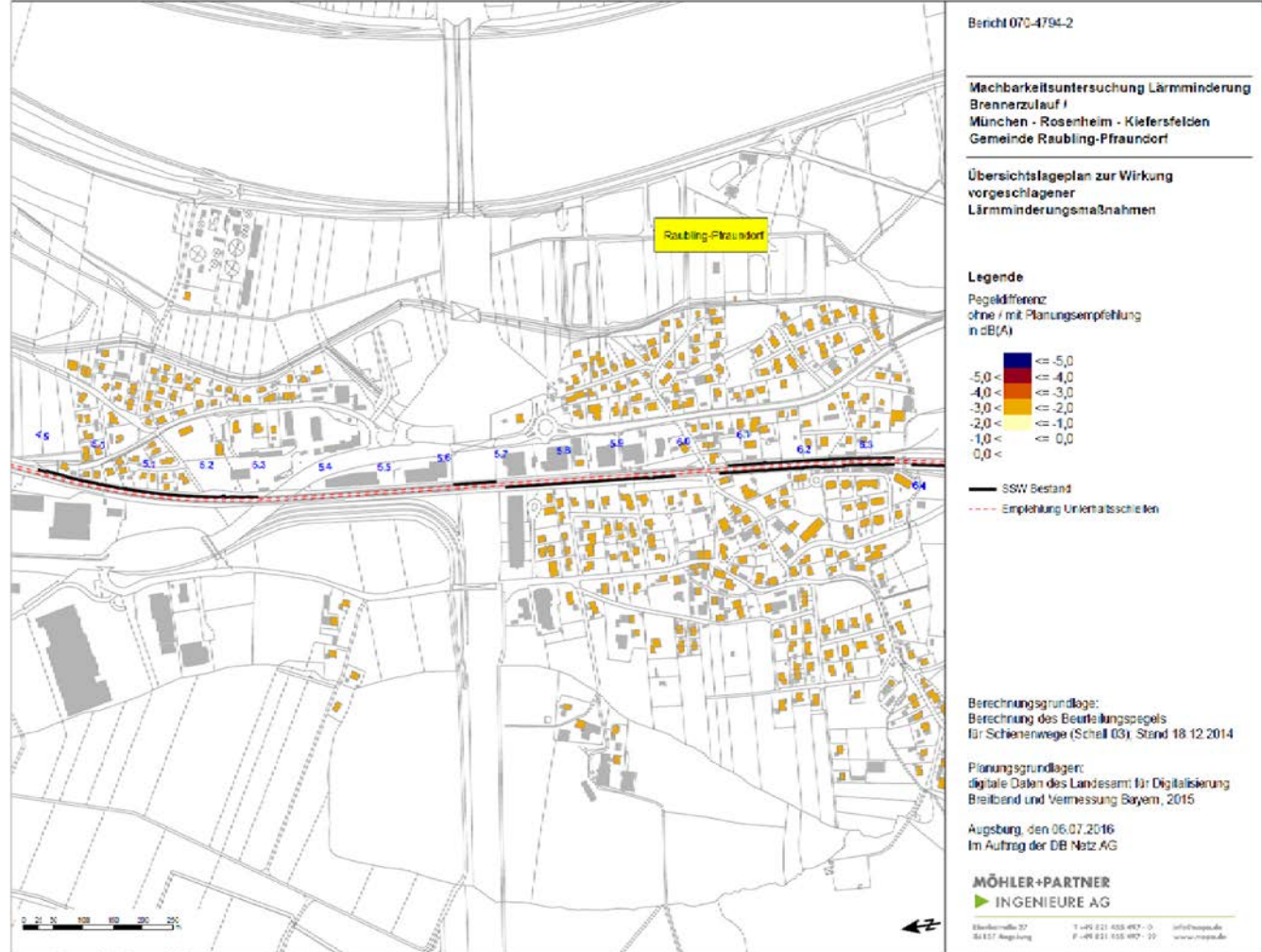
Abschnitt II: Raubling

Ergebnisse der Untersuchung für Raubling

- Vorhandener Schallschutz:
4.745 m Schallschutzwände

- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:

455.000,- €

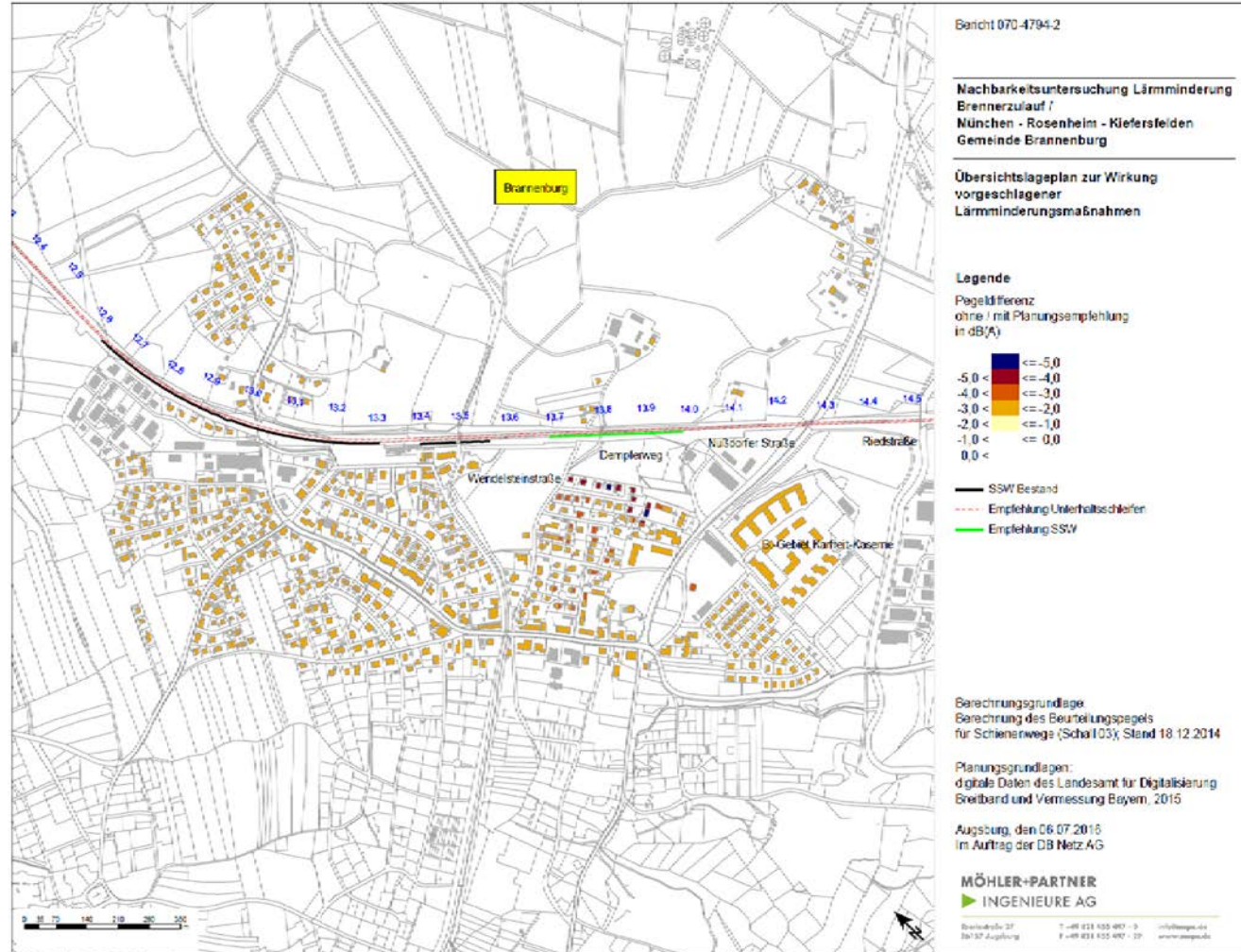


Abschnitt II: Brannenburg

Ergebnisse der Untersuchung für Brannenburg

- Vorhandener Schallschutz:
815 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2 m Höhe
und 300 m Länge**
(km 13,700 – 14,000) Länge im Bereich
vom Dempferweg zwischen etwa
Grießenbachstraße 26 und
Nußdorfer Straße 19,
westlich der Bahnstrecke.

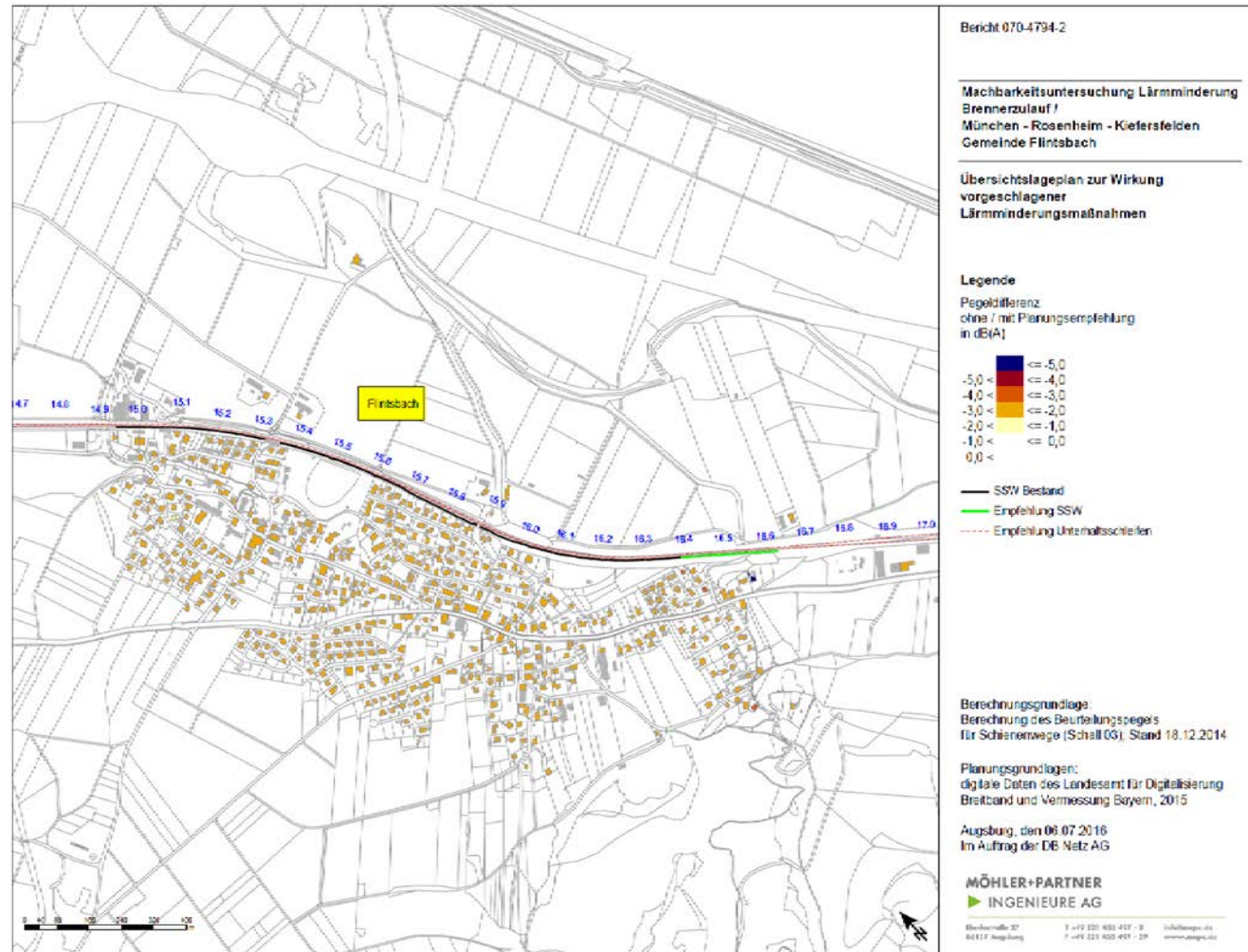
- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:
390.000,- €



Abschnitt II: Flintsbach

Ergebnisse der Untersuchung für Flintsbach

- Vorhandener Schallschutz:
2.604 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 210 m Länge**
(km 16,410 – 16,620) im Bereich vom Ortsteil Einöden anschließend an die bestehende Schallschutzwand bis etwa 40 m südöstlich von Kufsteiner Straße 51, westlich der Bahnstrecke.
- Kosten für die Schallschutzmaßnahmen:
Gesamt 687.000,- €



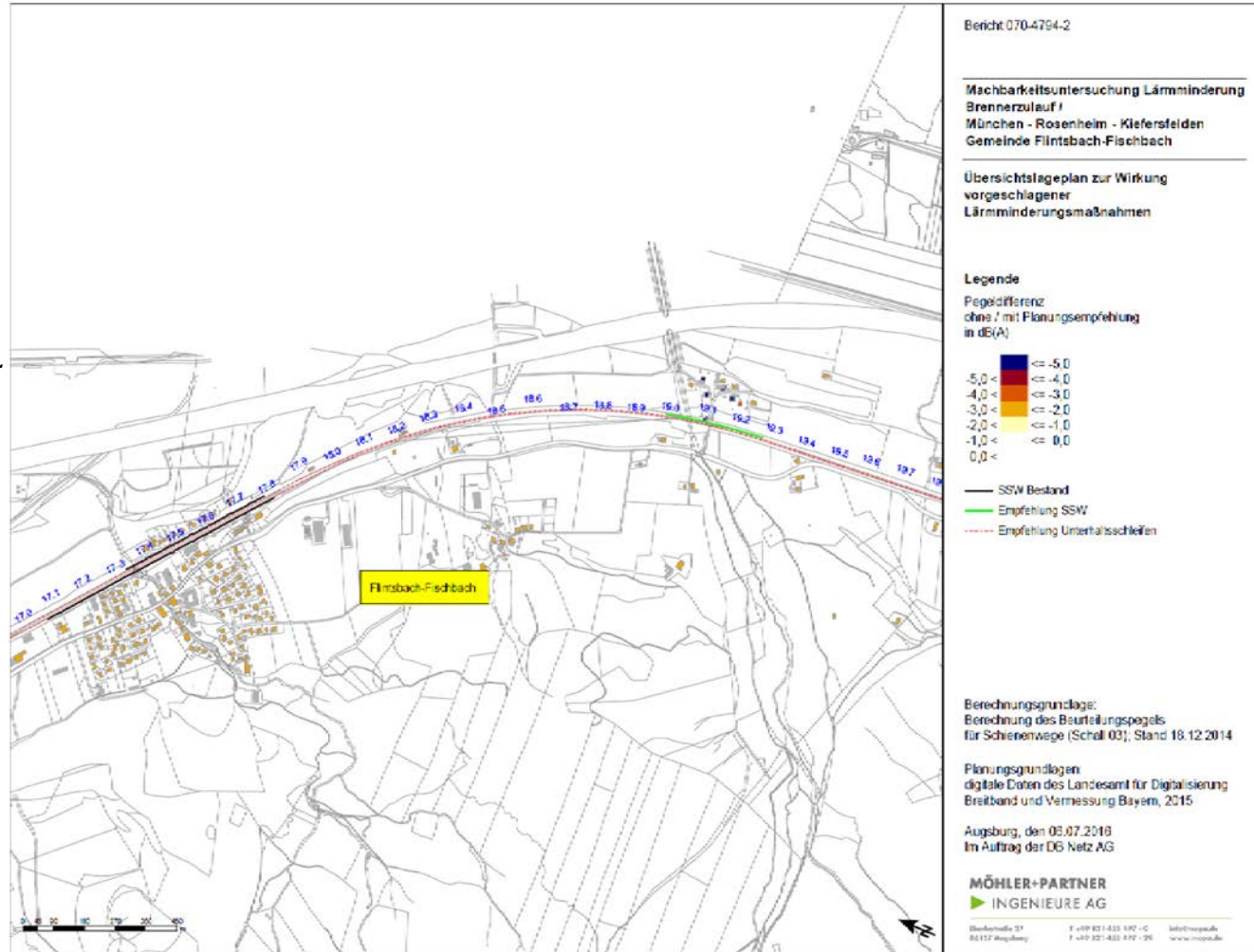
Abschnitt II: Flintsbach

Ergebnisse der Untersuchung für Flintsbach

- Vorhandener Schallschutz:
2.604 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2 m Höhe
und 270 m Länge**
(km 19,020 – 19,290) im Bereich
zwischen etwa Kufsteiner Straße 155
und etwa 100 m nördlich von Kufsteiner
Straße 180, östlich der Bahnstrecke.
Aufgrund der Nähe zur Autobahn ist die
Schallschutzwand beidseitig
hochabsorbierend auszuführen.

- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:

Gesamt 687.000,- €

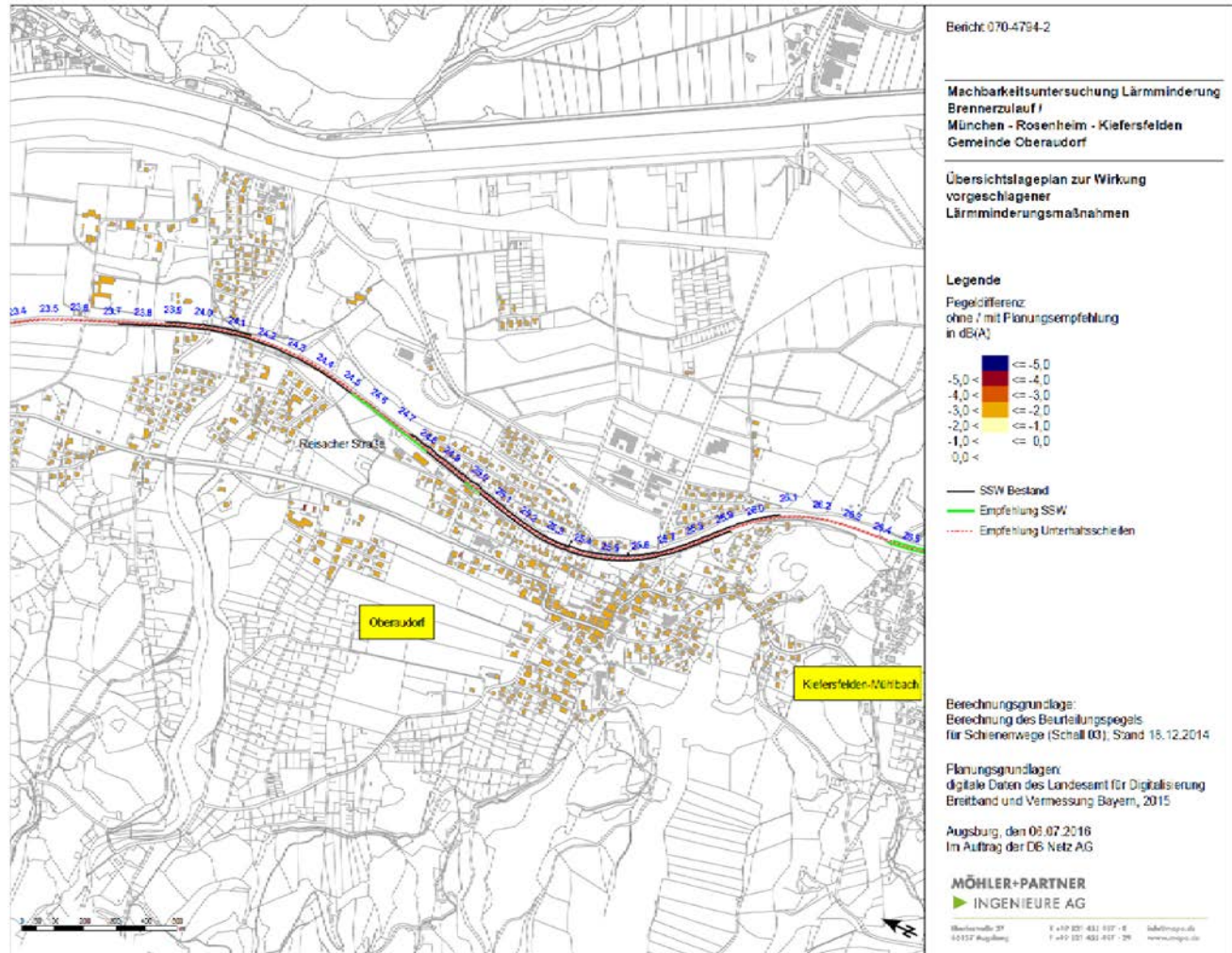


Abschnitt II: Oberaudorf

Ergebnisse der Untersuchung für Oberaudorf

- Vorhandener Schallschutz:
3.480 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 300 m Länge**
(km 24,550 – 24,850) als Lückenschluss
im Bereich von Reisacher Straße,
westlich der Bahnstrecke.
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 3 m Höhe
und 50 m Länge**
(km 25,000 – 25,050) als Lückenschluss
im Bereich des Bahnhofes, westlich der
Bahnstrecke.
- **Überprüfung Schallschutzwirkung
Auerbachbrücke.**
- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:

560.000,- €

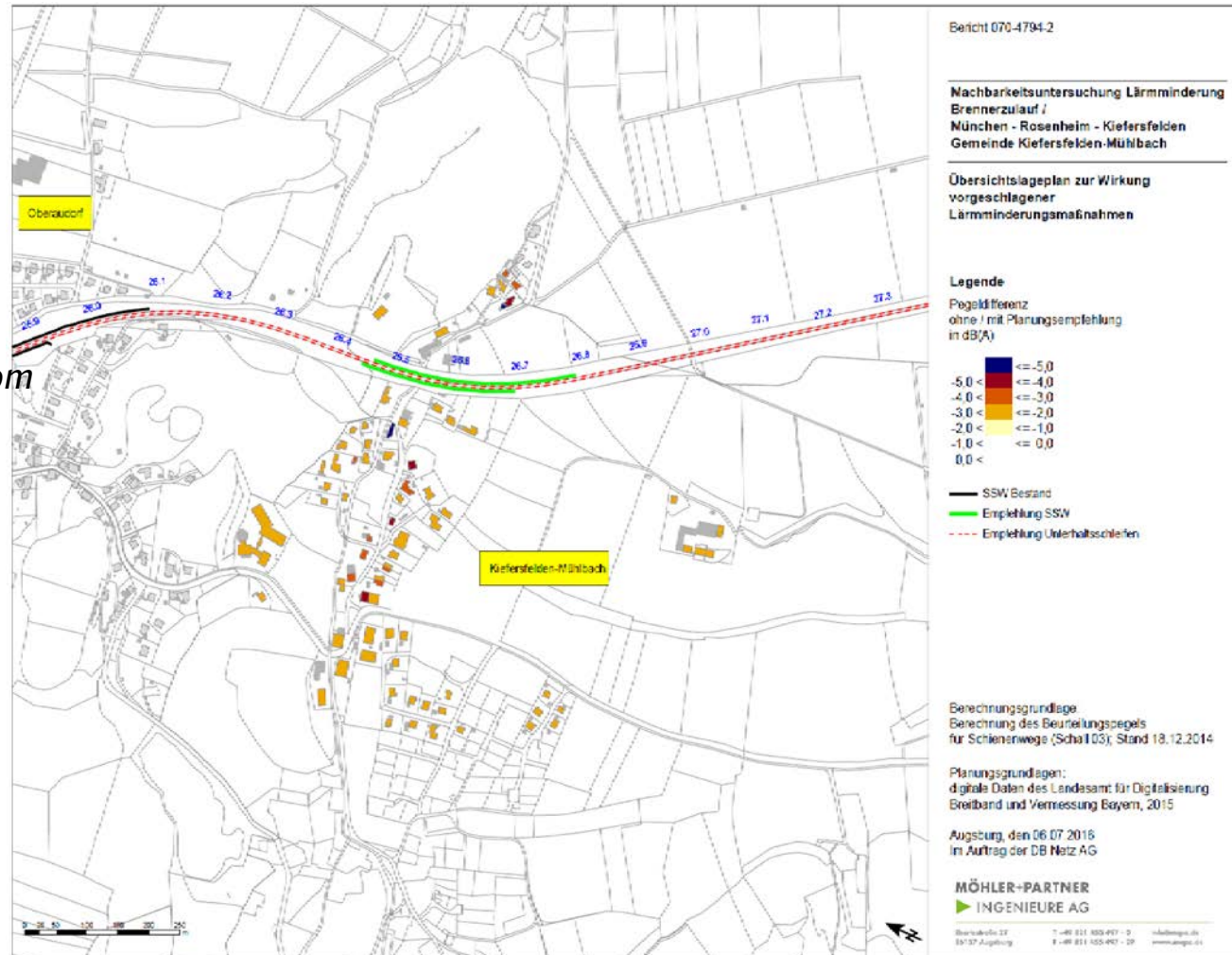


Abschnitt II: Kiefersfelden

Ergebnisse der Untersuchung für Kiefersfelden

- Vorhandener Schallschutz:
2.451 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2 m Höhe
und 250 m Länge**
(km 26,450 - 26,700) im Bereich
vom Ortsteil Mühlbach zwischen etwa
Florianibergstraße 1 und 50 m südlich vom
Mühlbach 4, westlich der Bahnstrecke
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2 m Höhe
und 340 m Länge**
(km 26,460 - 26,800) im Bereich
vom Ortsteil Mühlbach zwischen etwa
Mühlenstraße 23 und Mühlenstraße 45,
Östlich der Bahnstrecke
- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:

Gesamt 947.000,- €



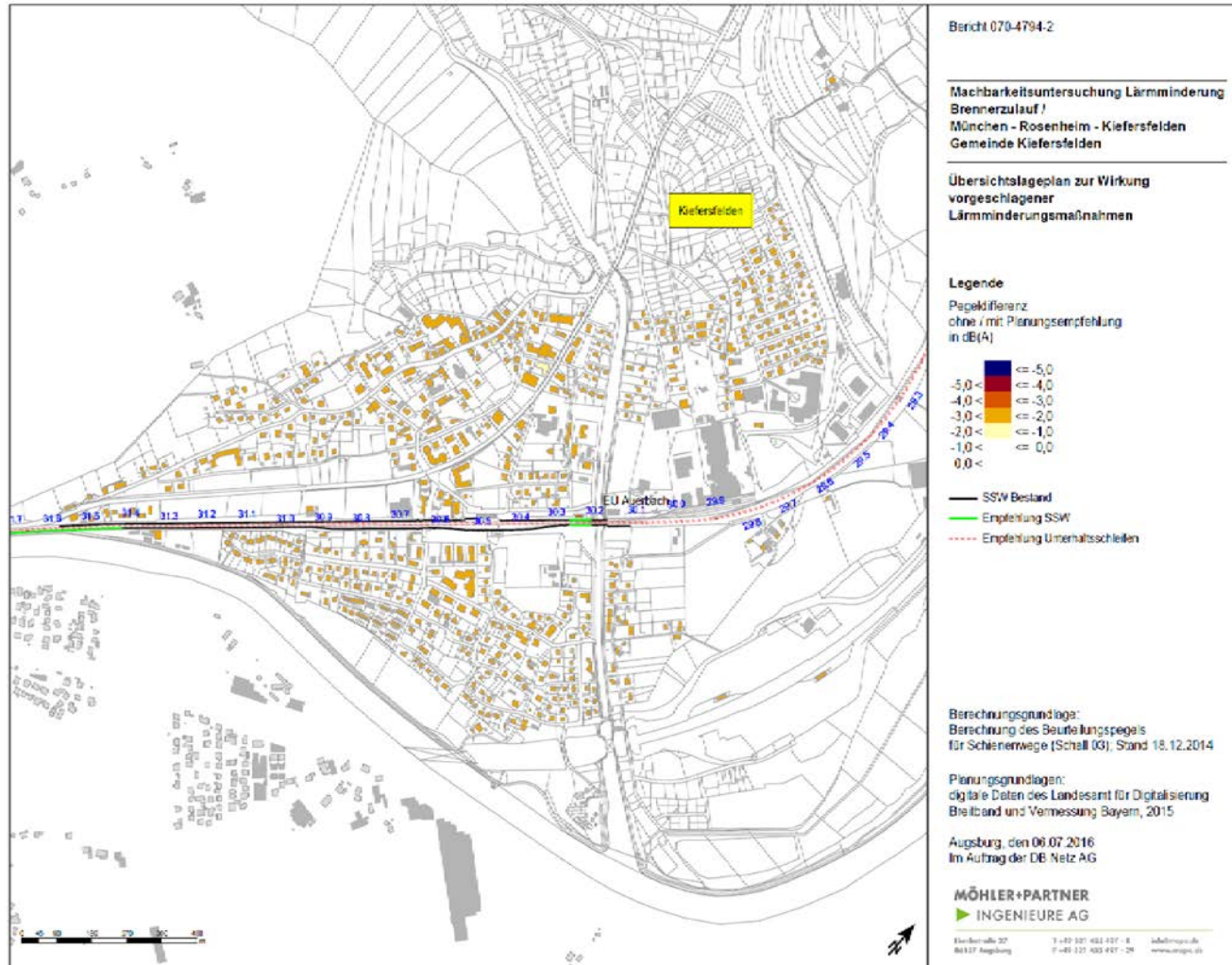
Abschnitt II: Kiefersfelden

Ergebnisse der Untersuchung für Kiefersfelden

- Vorhandener Schallschutz:
2.451 m Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2,5 m Höhe
und 60 m Länge**
*(km 30,225 – 30,285) als Lückenschluss
im Bereich Marmorwerkstraße 26,
östlich der Bahnstrecke*
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2,5 m Höhe
und 60 m Länge**
*(km 30,225 – 30,285) als Lückenschluss
im Bereich Marmorwerkstraße 26,
westlich der Bahnstrecke.*

- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:

Gesamt 947.000,- €

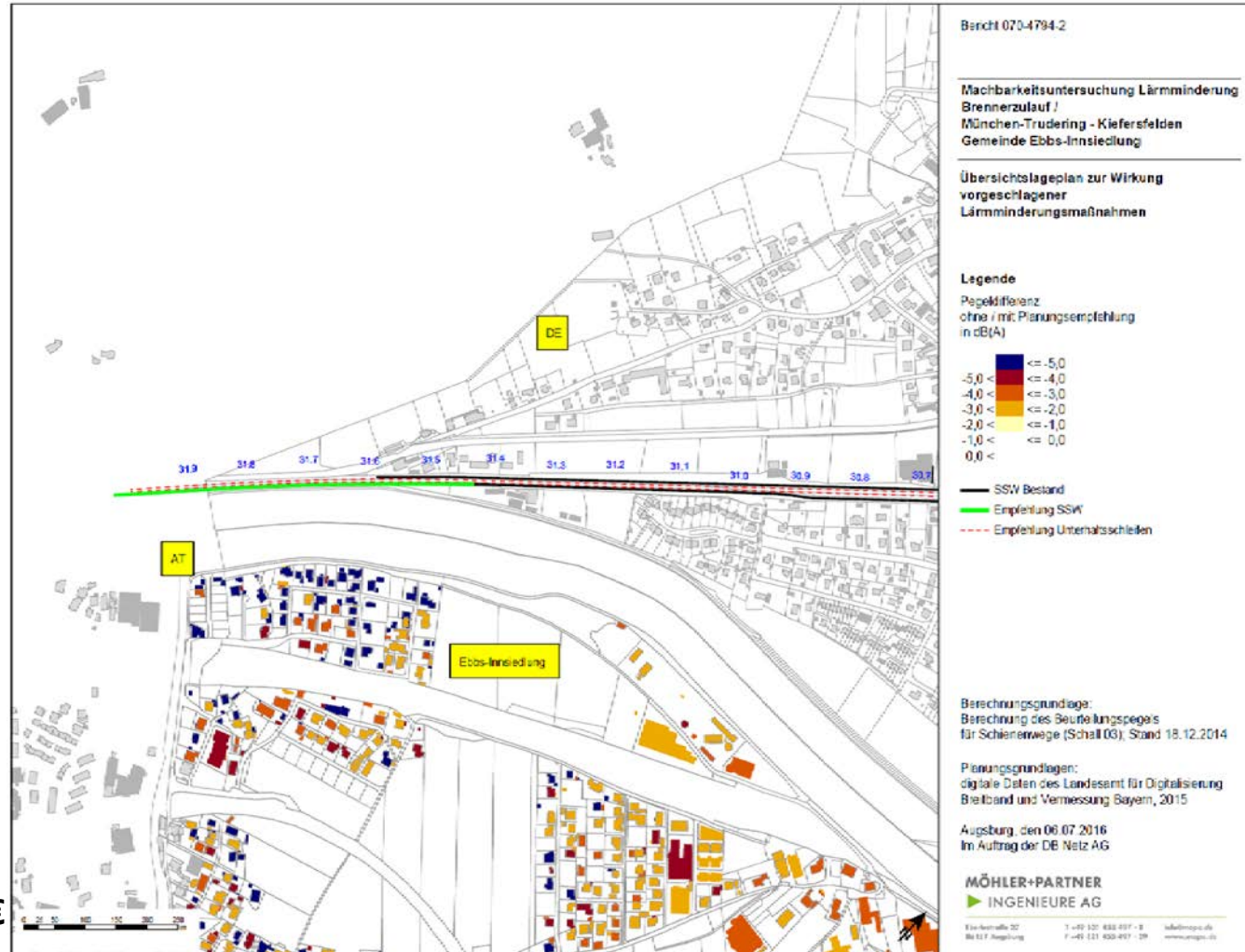


Abschnitt II: Ebbs (noch nicht freigegeben)

Ergebnisse der Untersuchung für Ebbs

- Vorhandener Schallschutz:
keine Schallschutzwände
- **Neue Schallschutzmaßnahmen:
Schallschutzwand mit 2,5 m Höhe
und 468 m Länge**
(km 31,400 - 31,688) anschließend
an die bestehende Schallschutzwand
im Bereich von Kiefersfelden bis etwa
Unterer Sparchen 22,
östlich der Bahnstrecke

- Kosten für die Schallschutz-
maßnahmen:
Gesamt 702.000,- €



MU Inntal Abschnitt II: (Rosenheim – Kiefersfelden)

MU Inntal Abschnitt I: (Trudering – Großkarolinenfeld)

ZIP: Strecke 5555, 5510, 5702 Rosenheim - Kiefersfelden						
Bahn-Strecke	Ortsdurchfahrt	Lärmschutz-Maßnahme	Start-Km	End-Km	Länge	Höhe [m]
5555	Haar	Lärmschutzwand	4,400	5,100	0,700	3,00
5510	Vaterstetten	Schienenstegdämpfer	22,420	25,830	3,410	-
5510	Zorneding	Schienenstegdämpfer	27,550	27,850	0,300	-
5510	Grafring	Lärmschutzwand	38,650	38,910	0,260	2,00
		Lärmschutzwand	40,020	40,420	0,400	3,00
5510	Ostermünchen/ Tuntenhausen	Lärmschutzwand	50,050	50,410	0,360	3,00
		Lärmschutzwand	51,590	51,750	0,160	3,00
5510	Großkarolinenfeld	Lärmschutzwand	58,600	59,075	0,475	3,00
5510	Rosenheim	Lärmschutzwand	61,200	61,320	0,120	3,00
		Lärmschutzwand	62,365	62,480	0,115	3,00
5702		Lärmschutzwand	0,600	1,700	1,100	2,00
		Lärmschutzwand	1,810	2,040	0,230	2,00
2,260	2,535		0,275			

ZIP: Strecke 5555, 5510, 5702 Rosenheim - Kiefersfelden						
Bahn-Strecke	Ortsdurchfahrt	Lärmschutz-Maßnahme	Start-Km	End-Km	Länge	Höhe [m]
5702	Raubling	Lärmschutzwand	9,850	10,200	0,350	2,00
5702	Brannenburg	Lärmschutzwand	13,700	14,000	0,300	2,00
5702	Flintsbach	Lärmschutzwand	16,410	16,620	0,210	3,00
			19,020	19,290	0,270	2,00
5702	Oberaudorf	Lärmschutzwand	24,550	24,850	0,300	3,00
			25,000	25,050	0,050	
5702	Kiefersfelden	Lärmschutzwand	26,450	26,700	0,250	2,00
			26,460	26,800	0,340	
		Lärmschutzwand	30,225	30,285	0,060	2,50
			30,225	30,285	0,060	

Teilnehmerliste

6. Regionaler Projektbeirat, 9.3.2018

Institution	Teilnehmer (ohne Titel)	Unterschrift
Nationalrat	Carmen Schimanek	
Nationalrat	Josef Lettenbichler	
Tiroler Landtag	Bettina Ellinger	
Tiroler Landtag	Andrea Krumschnabel	
Tiroler Landtag	Barbara Schwaighofer	
Tiroler Landtag	Alois Margreiter	
Amt der Tiroler Landesregierung	Ingrid Felipe	
	Alexandra Medwedeff	
Bezirkshauptmannschaft Kufstein	Christoph Platzgummer	entschuldigt
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Thomas Spiegel	
Österreichischer Bundesrat	Nicole Schreyer	
Europäisches Parlament	Karoline Graswander-Hainz	entschuldigt
Bayerischer Landtag	Otto Lederer	
Bayerischer Landtag	Klaus Stöttner	entschuldigt
Bayerischer Landtag	Doris Rauscher	entschuldigt
Bayerischer Landtag	Natascha Kohlen	
Bayerischer Landtag	Markus Rinderspacher	entschuldigt
Bayerischer Landtag	Claudia Stamm	

Bayerischer Landtag	Nikolaus Kraus	<i>Kraus</i>
Bayrischer Landtag	Thomas Huber	
Bayerischer Landtag	Gisela Sengl	entschuldigt
	Brunhilde Rothdauscher	<i>Rothdauscher</i>
Bayerisches Staatsministerium des Inneren für Bau und Verkehr	Hans-Peter Böhner	
Bayerisches Staatsministerium des Inneren für Bau und Verkehr	Annette Weifenbach	<i>Weifenbach</i>
Deutscher Bundestag	Andreas Lenz	
Deutscher Bundestag	Daniela Ludwig	<i>Ludwig</i>
Deutscher Bundestag	Bärbel Kofler	
Deutscher Bundestag	Anton Hofreiter	entschuldigt
	Volker Leib	<i>Leib</i>
Deutscher Bundestag	Florian Hahn	entschuldigt
Europäisches Parlament	Maria Noichl	<i>Noichl</i>
	Judith Schäfer	
Europäisches Parlament	Angelika Niebler	<i>-entschuldigt-</i> <i>Niebler</i>
Landratsamt Rosenheim	Wolfgang Berthaler	<i>Berthaler</i>
Landratsamt Rosenheim	Gerhard Kippes	<i>Kippes</i>
Stadt Rosenheim	Gabriele Bauer	<i>Bauer</i>
Stadt Rosenheim	Helmut Cybulska	entschuldigt
ÖBB Infrastruktur AG	Reinhold Hödl	<i>Hödl</i>
ÖBB Infrastruktur AG	Martin Gradnitzer	<i>Gradnitzer</i>
ÖBB Infrastruktur AG	Martin Pellizzari	<i>Pellizzari</i>
Deutsche Bahn AG	Klaus-Dieter Josel	<i>Josel</i>
DB Netz AG	Alfred Schmitt	<i>Schmitt</i>

DB Netz AG	Torsten Gruber	
Deutsche Bahn AG	Franz Lindemair	
DB Netz AG	Bernd Reiter	
DB Netz AG	Alexander Pawlik	
wikopreventk	Sabine Volgger	
wikopreventk	Mariella Schimatzek	
IFOK	Ralf Eggert	