

Projekt Brenner-Nordzulauf

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

	Thema: 10. Sitzung regionaler Projektbeirat
Datum und Uhrzeit:	15.04.2019, 10.30-12:00 Uhr
Ort:	TRYP Hotel Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	Josef Lettenbichler (Nationalrat) Christofer Ranzmaier (Tiroler Landtag) Barbara Schwaighofer (Tiroler Landtag) Alois Margreiter (Tiroler Landtag) Michael Mingler (Vertretung Ingrid Felipe, Tiroler Landesregierung) Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmannschaft Kufstein) Otto Lederer (Bayerischer Landtag) Annette Resch (Vertretung Klaus Stöttner, Bayerischer Landtag) Doris Rauscher (Bayerischer Landtag) Nikolaus Kraus (Bayerischer Landtag) Brunhilde Rothdauscher (Vertretung Markus Büchler, Bayerischer Landtag) Claudia Köhler (Bayerischer Landtag) Hans-Peter Böhner (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) Andreas Wieser (Vertretung Andreas Lenz, Deutscher Bundestag) Daniela Ludwig (Deutscher Bundestag) Volker Leib (Vertretung Anton Hofreiter, Deutscher Bundestag) Alexandra Burgmaier (Vertretung Maria Noichl, Europäisches Parlament) Josef Huber (Landratsamt Rosenheim) Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim) Helmut Cybulska (Stadt Rosenheim) Stephan Wolf (Stadt München) Dieter Kemmather (Stadt München) Reinhold Hödl (ÖBB Infrastruktur AG) Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG) Alfred Schmitt (DB Netz AG) Torsten Gruber (DB Netz AG) Alexander Pawlik (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Sabine Volgger (clavis) Ralf Eggert (IFOK) Mariella Schimatzeck (clavis)

Agenda:

- 1. Begrüßung und Einführung**
- 2. Rückmeldungen und Protokoll der 9. Sitzung**
- 3. Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
- 4. Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim**
- 5. Weitere Punkte**



6. Fragen und Diskussion
 7. Abschluss
-

1. Begrüßung und Einführung

Alfred Schmitt begrüßt die TeilnehmerInnen zur 10. Sitzung des regionalen Projektbeirates und heißt die neuen Mitglieder in der Runde willkommen. Er berichtet, dass die Szenarienstudie zum Schienengüterverkehr fertiggestellt ist. Bundesverkehrsminister Scheuer hat bei seinem Termin in Rosenheim unmissverständlich klargestellt, dass die Planungen für das Projekt weitergehen.

Die Moderatorin Sabine Volgger präsentiert die Agenda für die heutige Sitzung: Die Projektleitung wird zum Status des Gesamtprojektes sowie den einzelnen Planungsräumen berichten. Danach werden die Ergebnisse des Termins mit BVM Scheuer in Rosenheim und weitere aktuelle Punkte präsentiert. Anschließend ist Zeit für Fragen und Diskussion.

2. Rückmeldungen und Protokoll der 9. Sitzung

Zum Protokoll der 9. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die Mitglieder stimmen der Veröffentlichung des finalen Protokolls auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu zu.

3. Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf

Zeitplan, Aktivitäten und Austausch seit Dezember 2019

Siehe Folien 4-6 der beiliegenden Präsentation

Martin Gradnitzer erläutert den Mitgliedern den aktuellen Stand im Projekt anhand der Übersichtskarte und des Gesamtterminplans.

Planungsraum Radfeld-Schaftenau

Siehe Folie 7 der beiliegenden Präsentation

Martin Gradnitzer berichtet, dass man sich aktuell in der Umweltverträglichkeitsplanung befindet. Im Zuge dessen werden Themen bezgl. Umwelt für das Behördeverfahren aufbereitet. Ein wichtiger Aspekt ist auch die Verknüpfung mit dem nächsten Abschnitt (GPR), die Weiterführung Richtung Deutschland soll in einer Wanne erfolgen soll. Die Umweltverträglichkeitserklärung wird im August eingereicht.

Gemeinsamer Planungsraum

Siehe Folie 8 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber erklärt, dass das Erkundungsprogramm für diesen Planungsraum jetzt abgeschlossen ist. Bei dem Termin mit BVM Scheuer sprach sich eine große Mehrheit der Bürgermeister aus dem GPR für eine Weiterführung des Dialogs aus. Die Moderatorin Sabine Volgger berichtet, dass die Diskussion weiterhin konstruktiv verläuft. Die Bepanung der

Bestandsstrecke mit einem potentiellen dritten Neubaugleis hat teilweise für Aufregung in den Gemeinden gesorgt. Einige Personen möchten nach wie vor über den Bedarf diskutieren, aber die Mehrheit der Mitglieder spricht sich dafür aus, in den Foren die Trassenauswahl zu thematisieren.

Erweiterter Planungsraum

Siehe Folie 9 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber berichtet, dass im März Termine zum Informationsaustausch statt Forensitzungen abgehalten wurden. Die nächste Forenrunde im Mai wird wieder regulär stattfinden, nachdem der Termin mit BVM Scheuer in Rosenheim auf Wunsch der Forenmitglieder erfolgt ist. Das geologische Erkundungsprogramm hat begonnen und es gibt vielerorts Ablehnung (aktuell rund 25 Betretungsverbote von Grundstückseigentümern). Diesbezüglich wurden bereits 5 Duldungsanträge beim Eisenbahnbundesamt eingeleitet. Die geologischen Erkenntnisse sind notwendig für die weitere Planung. Der Moderator Ralf Eggert berichtet, dass die Termine zum Informationsaustausch gut besucht waren. Es wurden auf Wunsch der Bürgerinitiativen Modifikationen im Dialogverfahren umgesetzt. Einige Mitglieder haben Protest kundgegeben und nehmen unter dem Vorbehalt teil, dass sie eigentlich gegen das Projekt sind. Auch hier gibt es Personen, die gerne über den Bedarf diskutieren möchten, wohingegen andere die Trassenauswahl thematisieren möchten.

Grobtrassen-Entwicklung

Siehe Folie 10 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber erläutert anhand von Folie 10 beispielhaft, wie die Prüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region abläuft. Diese erfolgt in 2 Stufen: Zuerst werden die Vorschläge hinsichtlich der Kriterien Planungsauftrag, gesetzliche Anforderungen und Lage im Planungsraum geprüft, und im zweiten Schritt hinsichtlich Verkehr & Technik sowie Raum & Umwelt. Das Planungsteam arbeitet derzeit intensiv an der Prüfung der Vorschläge. Diese werden nach und nach in Paketen auf der Projektwebsite veröffentlicht. Wenn es Fragen oder Diskussionsbedarf zu bestimmten Ergebnissen gibt, werden diese in den Gemeindeforen besprochen.

Diskussion

Kann man quantifizieren, wie viele Vorschläge in die nächste Stufe aufgenommen werden?

- Nein, da die Prüfung derzeit noch läuft. Im Mai werden dazu bereits mehr Ergebnisse bereitstehen.

Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München/Trudering

Siehe Folie 11 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber berichtet, dass im November erste Vorgespräche mit den Bürgermeistern und Landräten der betroffenen Planungsräume stattgefunden haben, bei denen überlegt wurde, wie das Dialogverfahren aussehen könnte. Die nächsten Termine sind derzeit in Abstimmung.

Diskussion

Doris Rauscher fragt, wer zu den nächsten Terminen eingeladen wird. Bisher waren ja nur die Bürgermeister involviert und die Frage ist, inwieweit die Bürgerinitiativen auch eingebunden werden. Es wäre gut, wenn diese auch mitgenommen werden. Es geht dabei nicht um Verhinderung, sondern um Optimierung des Projektes.

- Torsten Gruber erklärt, dass die Vorgespräche mit den Bürgermeistern und den Landräten stattfinden. Hier geht es noch nicht um inhaltliche Arbeit, sondern darum, wie die künftige Zusammenarbeit bzw. Planungsbegleitung aussehen könnte (Konzeptionsphase).
- Parallel dazu gibt es jetzt auch schon Gespräche mit den BIs (zB AK Bahnlärm Kirchseeon).
- Die politischen Mandatsträger der Region werden im regionalen Projektbeirat informiert.
- Sobald feststeht, wie das Format der Planungsbegleitung aussieht, wird dies auch an alle kommuniziert. In der Planungsbegleitung (inhaltliche Arbeit) werden dann auch die Bürgerinitiativen eingebunden.

4. Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim

Siehe Folie 13-15 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber berichtet, dass die Szenariestudie, welche auf Wunsch der Region vor 2 Jahren vom damaligen BVM Dobrindt in Auftrag gegeben wurde, jetzt fertiggestellt wurde. Ziel war es, einen Ausblick auf die langfristige Verkehrsentwicklung zu bekommen, da die Prognosen bis max. 2030 reichen. Die Studie betrachtet nur den Güterverkehr. Der Personennah- und Fernverkehr wurde auf dem Niveau des BVWP 2030 eingefroren. Potentielle Steigerungen im Personenverkehr müssten also zu den Zugzahlen noch addiert werden. Es wurden 4 unterschiedliche Szenarien untersucht. In allen Fällen übersteigen die Zugzahlen die Kapazität der Bestandsstrecke in ihrem jetzigen Zustand. Auch mit einer ETCS-Aufrüstung ist die Kapazität der Bestandsstrecke langfristig nicht ausreichend.

Die Szenariestudie kann hier eingesehen werden:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/studie-brenner-nordzulauf.html>

Die Planungen zum Brenner-Nordzulauf werden weitergeführt und der Auftrag wird um die Untersuchung der Bestandsstrecke (3 Pakete) erweitert. Die Geschwindigkeit bei einem potentiellen dritten Gleis folgt dabei jener der Bestandsstrecke. Die Planung für alle Untersuchungspakete erfolgt auf Grobtrassenniveau, sodass ein Vergleich mit den anderen Grobtrassen möglich ist. Diese Ergebnisse werden auch am 1. Juli präsentiert. Im EPR wurden von den BIs Modifikationen im Dialog gefordert, von denen einige bereits umgesetzt wurden

(zB zusätzliche Vertretung im Regionalforum, Protokoll wird in der Sitzung verabschiedet). Es gab aber auch Forderungen betreffend die Verkehrspolitik und die Planungen, denen man nicht nachgekommen ist. In der kommenden Forenrunde im Mai wird es eine erneute Erklärung zur Notwendigkeit der Verknüpfungsstellen geben.

5. Weitere Punkte

Siehe Folie 17-24 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber berichtet zu weiteren aktuellen Punkten aus dem Projekt. Es wird künftig eine neue Veranstaltungsreihe mit Expertenvorträgen zu bestimmten Themen eingeführt. Aus der Diskussion in den Foren wurde deutlich, dass viele Fragen zu Themen rund um das Projekt offen sind. Um diese Diskussion und Information zu ermöglichen, wurde die Veranstaltungsreihe ins Leben gerufen. Der erste Termin hat am 10.04.2019 mit Dr. Jarosch von Lokomotion Rail zum Thema „Eisenbahnverkehr über den Brenner“ stattgefunden. Wenn es weitere Themenvorschläge gibt, bitte diese an die Projektleitung richten.

Bayern hat den Vorsitz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn übernommen, deren Ziel es ist, den Ausbau der Brennerachse auf der Schiene zu begleiten. Auch dazu sind Veranstaltungen geplant. Die Projektleitung hat eine Antwort auf die „kritische Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH veröffentlicht. Dazu gibt es bereits eine erneute Stellungnahme von Vieregg-Rössler. Die Dokumente können hier eingesehen werden:

Anmerkungen der Projektleitung:

https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/publikationen/2019-03-11-Anmerkungen_zu_Vieregg-Roessler.pdf

Gegenstellungnahme Vieregg-Rössler:

<http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2019/03/VR-Stellungnahme-Grobtrassen-Replik-18-03-2019-1.pdf>

Im Vorfeld dieser Sitzung gab es eine Anfrage zum Thema Südzulauf und dem europäischen Kontext des Projektes. Torsten Gruber präsentiert anhand der Folien den Scan-Med Korridor sowie die nationale Verankerung der Ausbauvorhaben in Deutschland, Österreich und Italien. Diese und weitere Infos sind auch in der Scan-Med Broschüre genauer erklärt. Diese kann hier eingesehen werden:

Für Europa (gesamter Korridor):

https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationmaterial/ScanMed_AllgTeil_DT_WEB.pdf

Für den Alpenraum:

https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationmaterial/ScanMed_Alpenraum_DT_WEB.pdf

Für den Südzulauf wurden 4 prioritäre Lose definiert. Der Abschnitt Franzensfeste-Waidbruck ist bereits finanziert und geht mit dem BBT in Betrieb. Dieses Los ist besonders wichtig, denn dadurch wird eine durchgehende Flachbahn auf der Brennerroute sichergestellt. Die Strecke verläuft in zwei Tunneln, die durch ein Brückenbauwerk verbunden sind. Für die nicht-prioritären Lose gibt es Machbarkeitsuntersuchungen. Insgesamt ist Italien mit dem

Ausbau der Südzulaufes in allen Losen weiter vorangeschritten als Deutschland mit dem Nordzulauf.

Der Aktionsplan Brenner ist ein wichtiges grundlegendes Dokument, in dem gemeinsame Absichtserklärungen von Ministerien, Bundesländern (außer Tirol) und Bahnen trilateral unterschrieben wurden. Der Aktionsplan kann hier eingesehen werden:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/aktionsplan-brennergipfel.html>

Diskussion

Nikolaus Kraus fragt, wie viele Teilnehmer bei der Veranstaltung am 10.04.2019 anwesend waren und wer das Zielpublikum der Vortragsreihe ist.

- Torsten Gruber erklärt, dass die Veranstaltungen allen Interessierten zugänglich sind. Es handelt sich um eine offene Veranstaltung.
- Es waren ca. 50 Personen angemeldet und es sind ca. 70 Personen gekommen.
- Die Einladung wurde an alle Newsletter-Empfänger versandt und es wurden Zeitungsanzeigen geschaltet. Wenn zusätzliche Empfänger hinzugefügt werden sollen, bitte die Projektleitung diesbezgl. kontaktieren.

6. Diskussion & Fragen

Die Moderation leitet die allgemeine Diskussion ein.

Otto Lederer fragt, ob es sinnvoll ist, bei den Planungsräumen bis Grafing bzw. Trudering auch Gemeinden wie beispielsweise Baiern oder Emmering mitzunehmen, die vl. gar nicht betroffen sind.

- Torsten Gruber erklärt, dass man darüber lange diskutiert hat und schlussendlich vereinbart wurde, alle potentiell betroffenen Gemeinden mit einzubeziehen und das Einzugsgebiet breit anzulegen. Die Wahrscheinlichkeit, dass einige Gemeinden wieder wegfallen, ist gegeben.
- Hier gibt es Learnings aus der Situation Rosenheim. Man möchte nicht das Risiko eingehen, dass Gemeinden nicht mitgenommen werden, die dann aber doch potentiell betroffen sind.

Otto Lederer fragt, ob bei einem Ausbau der Bestandsstrecke die europäische Vorgabe für den Scan-Med Korridor (zB hinsichtlich der Geschwindigkeit oder TEN-Fähigkeit) erfüllt würde. Hier geht es ja auch um die EU-Förderfähigkeit.

- Torsten Gruber erklärt, dass bei einem Ausbau der Bestandsstrecke nicht mit einer einheitlichen Geschwindigkeitsvorgabe geplant wird. Die Geschwindigkeit richtet sich nach jener der Bestandsstrecke im jeweiligen Abschnitt. Der Gleisachsabstand wird auf 160 km/h ausgelegt. Man folgt hier also nicht den Vorgaben aus dem BVWP oder den internationalen Standards.

Otto Lederer fragt, ob es für die prioritären Baulose im Südzulauf einen Zeithorizont hinsichtlich der Fertigstellung gibt, und bis wann die nicht-prioritären Lose gebaut werden.

- Das Ziel ist, dass alle prioritären Baulose mit der Eröffnung des BBT umgesetzt werden.
- Die nicht prioritären Lose werden bis spätestens 2040 fertiggestellt. Es wurde vereinbart, dass bis dahin die gesamte Brennerachse (also auch der Nordzulauf) ausgebaut ist.

Dieter Kemmather fragt, ob es für den Abschnitt Grafing-München auch Untersuchungen bezgl. der Bestandsstrecke gibt.

- Torsten Gruber erklärt, dass die Untersuchungen nur bis Grafing Bahnhof angelegt sind. Ab Grafing Bahnhof sind ohnehin bereits 4 Gleise vorhanden. Dort müsste man von 3 auf 4 Gleise übergehen.

Doris Rauscher fragt, wie weit die Prognosen insgesamt gehen. Mit dem Abschnitt Grafing-München wird ja erst später begonnen, und da stellt sich die Frage, wie weit in die Zukunft geschaut wird. Neue Prognosen, die dann bis 2050 gehen, könnten ja beispielsweise auch ergeben, dass doch eine NBS erforderlich ist, da die Nutzung der S-Bahngleise beschränkt ist. In der Bevölkerung besteht die Sorge, dass hier ein Flaschenhals entsteht, denn auch eine Blockverdichtung hat Grenzen. Man wünscht sich hier den größtmöglichen Nutzen.

- Torsten Gruber bestätigt, dass die Prognosen aus heutiger Sicht nur bis 2030 gestellt werden können. Für einen weiteren Zeithorizont bis 2050 gibt es Szenarien. Diese beschränken sich auf den Schienengüterverkehr. Zur Entwicklung des Personenfernverkehrs gibt es Studien von der Brenner-Korridorplattform, die derzeit ausgeschrieben werden. Auch zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs in Deutschland und Österreich auch grenzüberschreitend gibt es erste Gespräche mit dem Land Tirol und Bayern.
- Für den Nordzulauf gibt es eine fixe Dimensionierungsgröße ohne zeitlichen Horizont von 400 Zügen an der Grenze Deutschland/ Österreich. Darauf basieren die Planungen für das Trassenauswahlverfahren auch für die weiteren Abschnitte nach München mit den entsprechenden Verkehrsüberlagerungen durch die Verkehre München-Rosenheim – Salzburg.

Dieter Kemmather fragt, ob es für den Abschnitt Grafing-München auch Lärmschutz geben wird.

- Torsten Gruber antwortet, dass die Planungen für diesen Abschnitt noch nicht begonnen haben, und daher noch nicht ausreichend Informationen vorhanden sind, um dies festzustellen. Im Laufe der Zeit mit fortschreitender Planung wird sich zeigen, welcher Lärmschutz notwendig ist.

Hans-Peter Böhmer ergänzt, dass Prognosen nur bis maximal 15 Jahre reichen. Diese können natürlich jedes Jahr weitergerechnet werden. Um einen weiteren Zeithorizont abzudecken, gibt es die Szenarienstudie mit verschiedenen Annahmen.

Dieter Kemmather fragt, wann und wo die Schienenstegdämpfer im Abschnitt München-Trudering eingebaut werden.

- Alexander Pawlik wird Herrn Kemmather dazu bilateral Informationen zukommen lassen.

Helmut Cybulska berichtet, dass es im EPR immer mehr Stimmen gibt, dass die Ertüchtigung der Bestandsstrecke die richtige Lösung sei. Für Rosenheim stellt sich die Frage, wie in diesem Fall mit dem Lärmschutz weiter vorgegangen wird. Entspricht dieser dann auch dem Standard einer NBS bzw. wäre das überhaupt realisierbar?

- Die Untersuchung der Bestandsstrecke erfolgt lt. Zusatzauftrag in 3 Paketen. Die Realisierung des 3. Paketes, die vollständige Dreigleisigkeit, würde im Bereich der Lärmvorsorge nach NBS-Standard liegen. Beim 2. Paket (maximale Ertüchtigung und partielle Ortsumfahrungen) ist das vrstl. auch der Fall. Beim 1. Paket (maximale Ertüchtigung: reduzierte Blockabstände, ETCS) kann dies noch nicht mit Sicherheit festgestellt werden. Am 1. Juli werden die Ergebnisse der Bestandsstreckenuntersuchung präsentiert. Wenn daraus hervorgeht, dass weitergeplant wird, erfolgt auch die Untersuchung des Schallschutzes.

Daniela Ludwig ergänzt, dass es am 1. Juli eine Aussage geben wird, ob die Variante Bestandsstrecke („plus 1“) als Alternative möglich ist oder nicht. Dazu wird jetzt die Grundlagenuntersuchung durchgeführt, um dann mit Sicherheit feststellen zu können, ob die Bestandsstrecke als Alternative zur NBS ausreicht oder nicht.

- Die Projektleitung bestätigt dies.

Hans-Peter Böhner fragt, warum die maximale Geschwindigkeit auf einem potentiellen 3. Gleis an der Bestandsstrecke nur 160 km/h beträgt und aus welchem Zusammenhang diese Annahme entsteht.

- Torsten Gruber erklärt, dass man sich das zusätzliche Gleis ähnlich wie eine zusätzliche Spur auf der Autobahn vorstellen kann, die von beiden Richtungen flexibel genutzt wird. Das funktioniert aber nur, wenn alle Strecken die gleichen Voraussetzungen haben. Daher braucht es auf allen Gleisen dieselben Geschwindigkeitsvorgaben.

Nikolaus Kraus fragt, ob ein zusätzlicher Lärmschutz bei Ausbau der Bestandsstrecke auch finanzierbar wäre. Schienenstegdämpfer sind ja sehr teuer. Wie sieht das im Inntal aus, und wie ist der Zeitplan dafür?

- Alexander Pawlik erklärt, dass 16,6 km farbige Schienenstegdämpfer eingebaut werden.
- Im November 2019 wird mit dem Einbau begonnen. Die Leistungen wurden bereits ausgeschrieben und vergeben. Die Einbauarbeiten sollten bereits nächstes Jahr im Sommer abgeschlossen sein. Der Ablauf konnte also nochmals beschleunigt werden.

Doris Rauscher fragt nach dem Nutzen von Schienenstegdämpfern. Diese sind ja relativ teuer und reduzieren den Lärm um ca 3 Dezibel. Sie möchte wissen, welchen Effekt die Farbe der Schienenstegdämpfer hat.

- Alexander Pawlik berichtet, dass der psychologische Nutzen der Farbe derzeit in einer Studie untersucht wird. Die Ergebnisse dazu sind noch nicht vorhanden.

- Die Festlegung, wo eine Reduzierung des Lärms um 3 Dezibel durch Schienenstegdämpfer sinnvoll ist, wurde durch einen Schallgutachter genau erarbeitet. Dies ist vor allem dort der Fall, wo Grenzwerte überschritten werden.
- Eine Lärmreduktion von 3 Dezibel durch Schienenstegdämpfer ist hörbar, hat aber nicht denselben Effekt wie beispielsweise eine 3 Meter hohe Lärmschutzwand.

Die Moderation ergänzt, dass im Anschluss an den Projektbeirat eine Veranstaltung zum Thema Lärmschutz stattfindet.

Michael Mingler erkundigt sich, ob die Bedarfsfrage mit der Szenarienstudie jetzt geklärt ist, oder ob trotzdem noch weiter über dieses Thema diskutiert wird.

- Torsten Gruber erklärt, dass es Personen in den Dialogforen gibt, die das Projekt generell ablehnen. Diese werden auch durch die Szenarienstudie nicht überzeugt werden. Es gibt aber auch Personen, die sagen, dass die Szenarienstudie wichtig war, um den Bedarf zu klären, und die jetzt inhaltlich weiterarbeiten möchten.
- Die Moderation bestätigt diese Einschätzung und ergänzt, dass die Frage des Bedarfs von einigen Personen auch weiterhin diskutiert wird.

7. Abschluss

Die Moderation präsentiert den Ausblick auf die nächsten Termine (Folie 27). Martin Gradnitzer ergänzt, dass für den Abschnitt Radfeld-Schaftenau im Mai ebenfalls Planausstellungen stattfinden. Dies wird auf Folie 27 ergänzt.

Reinhold Hödl betont zum Abschluss, dass heute sowohl auf den Planungsfortschritt, als auch auf die Notwendigkeit der Planungen und die aktuelle Situation auf der europäischen Verkehrsachse eingegangen wurde. Die Präsentation am 1. Juli wird ein maßgeblicher Meilenstein im Projekt sein. Er bedankt sich bei allen Mitgliedern für die Teilnahme und die Diskussion.

Zusammengestellt am 16.04.2019

Moderation (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation regionaler Projektbeirat vom 15.04.2019
- Anwesenheitsliste

10. REGIONALER PROJEKTBEIRAT

15.04.2019, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 10. Sitzung

- **Begrüßung**
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Schaftenau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim
- Weitere Punkte
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- **Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
 - Schaftenau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim
- Weitere Punkte
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Planungsräume



Zeitplan für nächste Planungsschritte

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum



Planungsraum Radfeld – Schaftenau

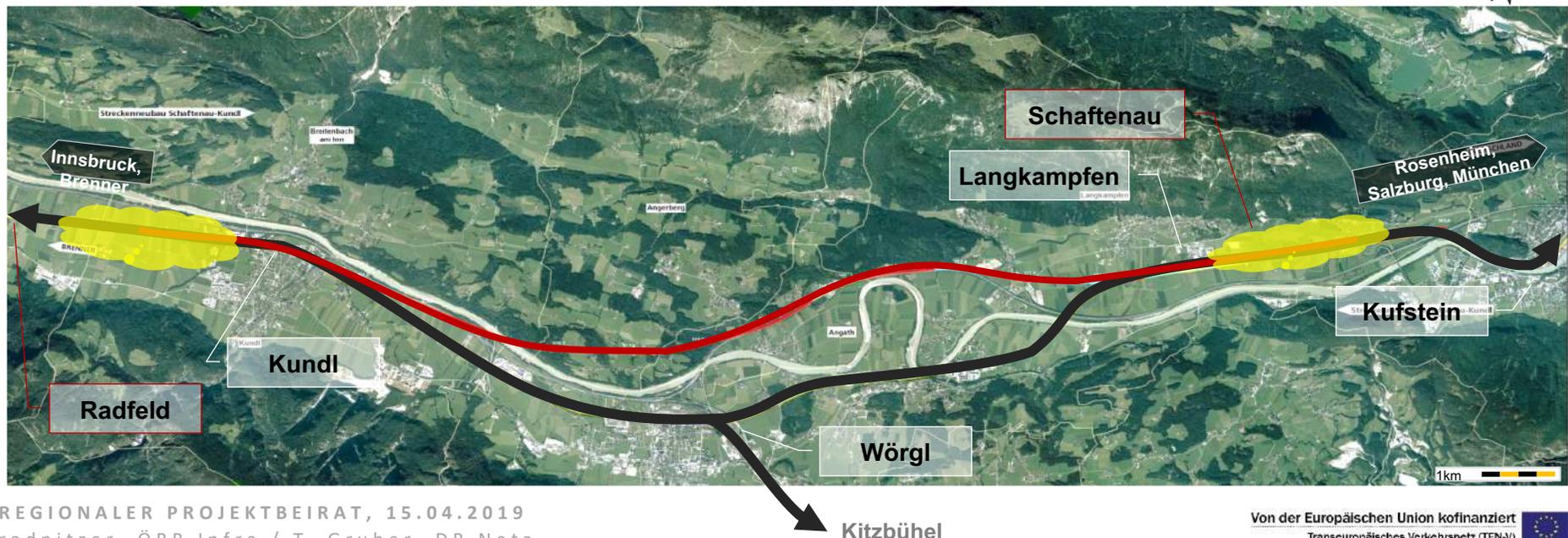


Heute

Planungsraum Schafftenau–Knoten Radfeld

Status: Umweltverträglichkeitsprüfung

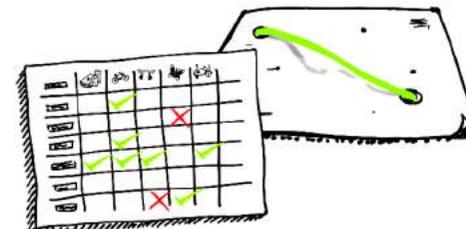
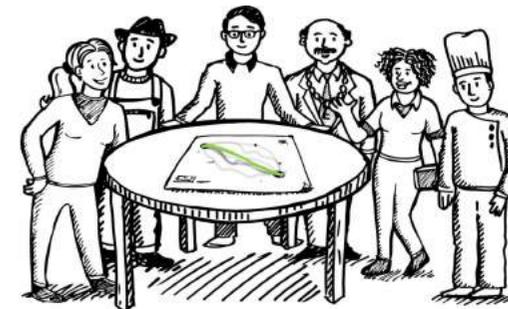
- Erstellung Umweltverträglichkeitserklärung in der Finalisierungsphase
- Schnittstelle zu gemeinsamer Planungsraum: Als Planungsannahme wird von einer Wanne für die Weiterführung Richtung Deutschland in der Verknüpfungsstelle ausgegangen (d.h. die Planung der Bestandsstrecke und der Nebenanlagen in Langkampfen ist auf diese Festlegung abgestimmt)
- Einreichung Umweltverträglichkeitserklärung 08/2019 – Genehmigung 2021 erwartet



Gemeinsamer Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- 15. Forenrunde Mitte März 2019 abgehalten
- Aktuell werden die vorgestellten Grobtrassen diskutiert und bewertet sowie die Vorschläge aus der Region geprüft
- nächste Forenrunde Ende Mai 2019 terminiert
- Erkundungsprogramm ist abgeschlossen; Auswertung läuft
- Beim Termin BM Scheuer und auch im Nachgang sprach sich eine große Mehrheit der Bürgermeister aus dem GPR für eine Weiterführung des Dialogs und der Foren im bisherigen Format aus



Erweiterter Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- 20.03.19 letzter Informationsaustausch GF Rosenheim Süd/Rosenheim Nord
- Aktuell werden die vorgestellten Grobtrassen diskutiert und bewertet sowie die Vorschläge aus der Region geprüft
- Bohrprogramm ist am 22.02.19 gestartet
- Leistungsbeginn Feldarbeiten Geophysik vsl. im Mai 2019
- Alle betroffenen Grundstückseigentümer sind angeschrieben
- Im März haben zwei Informationsveranstaltungen zur Geophysik stattgefunden
- Ablehnung der Gemeinden Rohrdorf und Stephanskirchen
- Bereits ca. 25 Betretungsverbote und Unterlassungserklärungen bezüglich Erkundungsprogramm Geophysik eingegangen
- Duldungen für Bohrarbeiten: 5 Duldungen; Antragsstellung ist erfolgt
- Duldungen für Geophysikalische Felduntersuchung: mit höherer Anzahl ist wegen des verhältnismäßig großen Widerstand der Grundstückseigentümer zu rechnen



Grobtrassen-Entwicklung

Vorschläge aus der Region und deren Prüfung

- Aktuelle Liste mit allen Vorschlägen ist auf der Projektwebsite veröffentlicht
- Derzeit werden die Trassenvorschläge aus der Region geprüft; Ergebnisse werden lfd. veröffentlicht

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Vorschlag Nr. 53: Verknüpfungsstelle Niederaudorf

Vorprüfung Schritt 1: Sind die Anforderungen des Projektes grundsätzlich erfüllbar?

Anforderungen	Bewertung	Begründung
a) Planungsauftrag	ja	Der Vorschlag erfüllt die Anforderungen des Planungsauftrags.
b) Gesetzliche Anforderungen	ja	Der Vorschlag erfüllt die gesetzlichen Anforderungen.
c) Lage im Planungsraum	ja	Der Vorschlag liegt im Planungsraum.
Ergebnis:	ja	Empfehlung: Vorprüfung wird mit Schritt 2 fortge-

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Vorschlag Nr. 53: Verknüpfungsstelle Niederaudorf

Vorprüfung Schritt 2: Sind die Anforderungen aus den Fachbereichen grundsätzlich erfüllbar?

Fachbereiche	Bewertung	Begründung
a) Verkehr + Technik	ja	Die Verknüpfungsstelle wurde trassierungstechnisch geprüft. Mit Verlegung der Bestandsstrecke zur BAB und Anpassung der „Variante Bundesautobahn Süd“ ist eine ganze Verknüpfungsstelle möglich
b) Raum + Umwelt	ja	Im Bereich der Verknüpfungsstelle <u>Niederaudorf</u> sind keine Punkte „Raum + Umwelt“ betreffend, die einen Ausschluss dieser Variante im Zuge der Vorprüfung rechtfertigen würde.
Ergebnis:	ja	

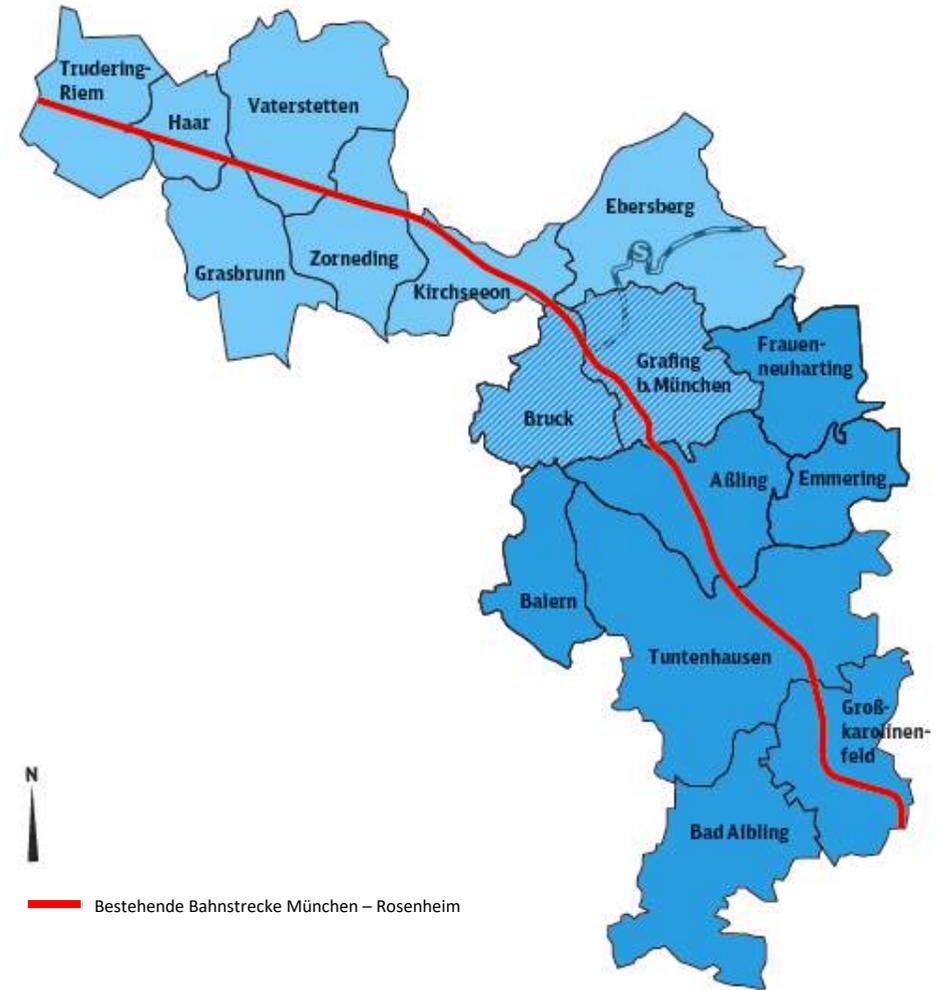
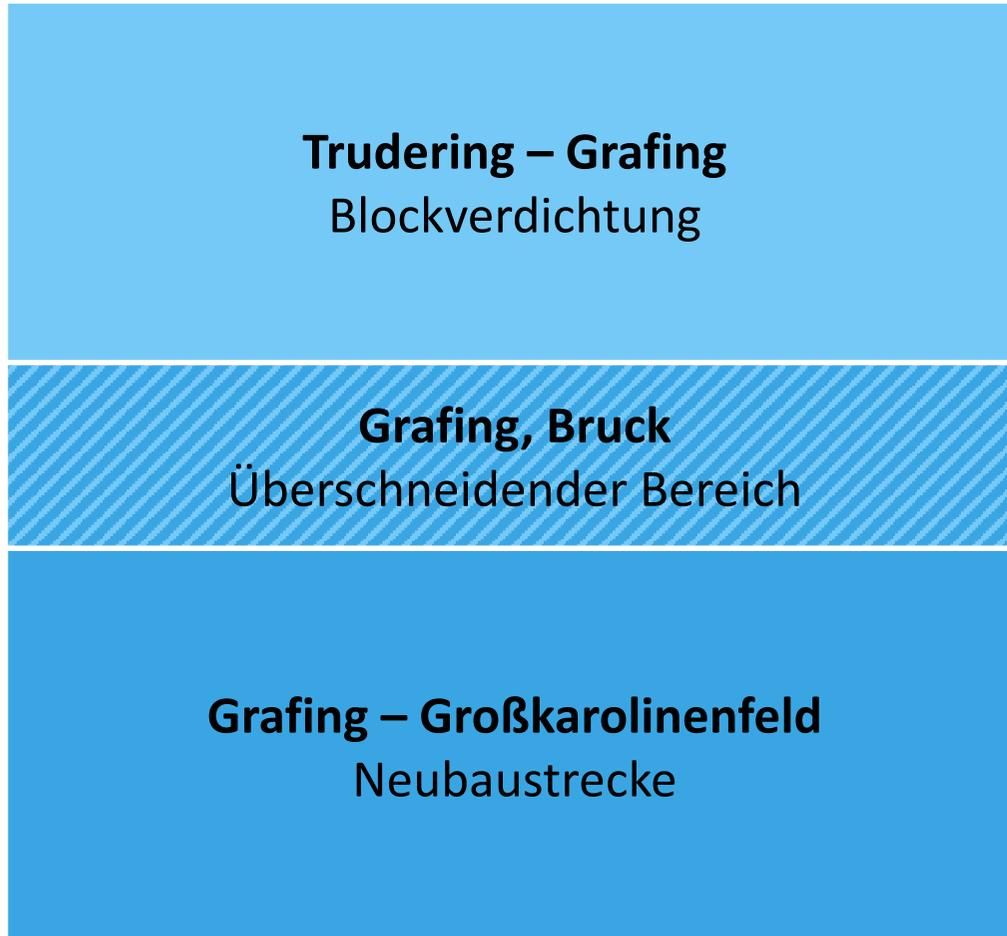
Vorprüfung Schritt 1+2: Sind die Anforderungen grundsätzlich erfüllbar?

Ergebnis Vorprüfung Schritt 1:	ja
Ergebnis Vorprüfung Schritt 2:	ja
Gesamtbewertung:	ja

Empfehlung: Die Grobtrasse wird ins Auswahlverfahren aufgenommen.

Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – Mü.-Trudering

Definition der Planungsräume und einzubindende Gemeinden



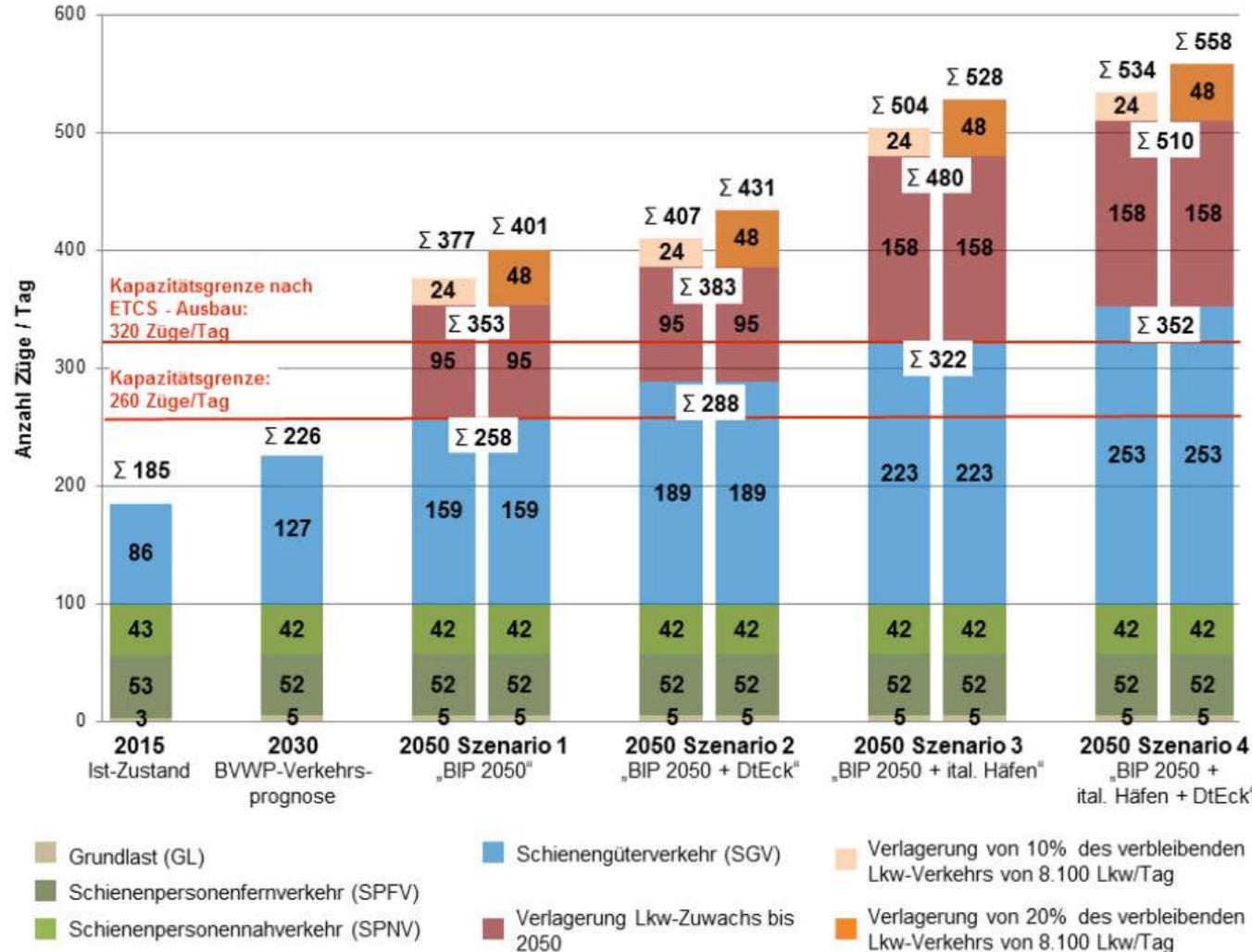
Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Schaftenau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- **Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim**
- Weitere Punkte
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim

Szenarienstudie



Kapazität und Gesamtzugverkehr in Zügen pro Tag auf der Strecke Rosenheim – Kufstein.

Quelle: BMVI, Endbericht Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr

Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim

Auswirkungen für die Planungsräume

- Die Planungen zum Brenner-Nordzulauf werden weitergeführt.
- Reduktion der Grobtrassen auf ca. 5 und Präsentation dieser am 1. Juli 2019
- Die Umsetzung der „Machbarkeitsstudie zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung“ an der Bestandsstrecke wird beschleunigt.
- Erweiterter Planungsraum:
 - Modifikationen im Dialogverfahren -> Forderungen der BIs wurden teilweise angenommen und bereits umgesetzt
- Gemeinsamer Planungsraum:
 - Prüfung und Erläuterungen zur technischen Notwendigkeit der Verknüpfungsstellen
 - Protest der Gemeinden an der Bestandsstrecke gegen ein drittes Gleis

Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim

Bestandsstreckenuntersuchung; Beauftragung durch das BMVI

- Im Januar 2019 hat BVM Scheuer die DB Netz AG aufgefordert zu untersuchen, welche Kapazitäten auf einer ertüchtigten Bestandsstrecke am Brenner-Nordzulauf möglich sind. Die Bearbeitung wurde auf Ebene Grobtrassen der NBS vereinbart.
- Es wurden drei Untersuchungspakete definiert (v_{\max} der Bestandsstrecke bleibt unverändert)
 - 2-gleisige Bestandsstrecke mit maximaler Ertüchtigung (zus. Überleitstellen bzw. Überholmöglichkeiten, reduzierte Blockabstände, Nutzung ETCS)
 - 2-gleisige Bestandsstrecke mit maximaler Ertüchtigung und mit partiellen Ortsumfahrungen (1 oder 2 Gleise)
 - 3-gleisiger Ausbau der Bestandsstrecke auf Basis der ertüchtigten 2-gleisigen Bestandsstrecke
 - Untersuchung welche Kapazitäten mit den oben angeführten Infrastrukturzuständen qualitativ fahrbar sind und Vergleich mit den Zugzahlen BVWP 2030, Bemessungsfall, Auslegungsfall, Szenarienstudie BMVI (Szenarien 1-4)

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Schaftenau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim
- **Weitere Punkte**
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Weitere Punkte

Aktuelle Informationen

- Resolutionen der Gemeinden Nussdorf, Flintsbach, Brannenburg und Raubling zum Brenner-Nordzulauf
- Veranstaltungsreihe mit Fachvorträgen von Experten
 - Thema „Eisenbahnverkehr über den Brenner“ hat am 10.04. in Rosenheim stattgefunden
 - Mögliche weitere Themen: Brenner-Basistunnel, Stand der Projekte am Südzulauf, Personen- und Güterverkehrsströme am Brenner
- Bayern hat den Vorsitz für 2019 und 2020 in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB).
- Exkursion BBT – Zusatztermin im September

Weitere Punkte

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme Vieregg-Rössler

Gesamtfazit, das auch mit den Ministerien (BVMi, BMVIT) abgestimmt ist:

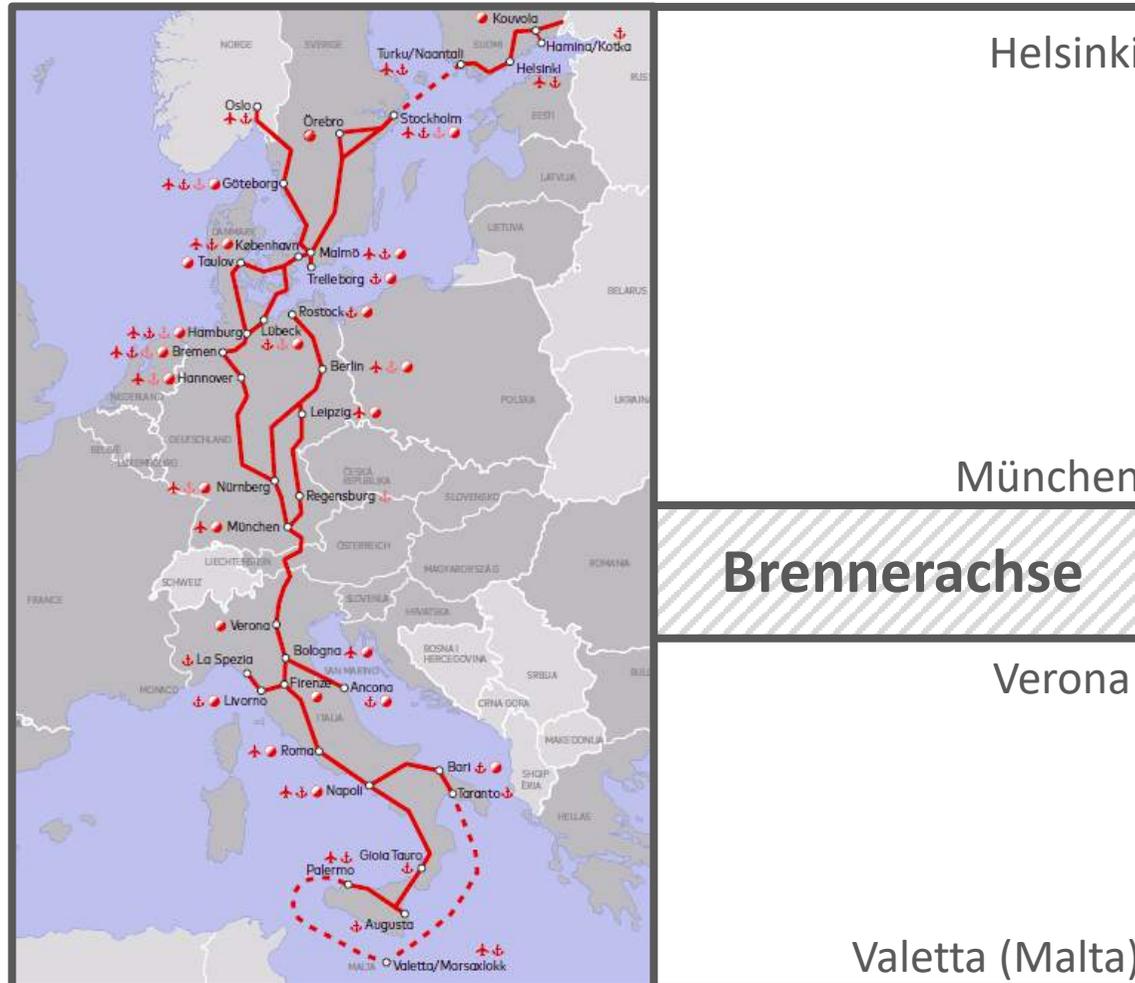
„Die „kritische Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH scheint nur sehr bedingt geeignet, einen konstruktiven Beitrag zum planungsbegleitenden Dialog und zur Lösung der Verkehrsproblematik auf der Brennerachse zu liefern.“

- Die kompletten Anmerkungen finden Sie auf der Projektwebsite
- Eine erneute Antwort von Vieregg-Rössler wurde bereits veröffentlicht

-> Links für beide Dokumente im Protokoll

Weitere Punkte

Skandinavien-Mittelmeer Korridor



Helsinki

9.400 km

Eisenbahnstrecken

6.900 km

Autobahnen/Schnellstraßen

19

Flughäfen

25

Seehäfen

Pat Cox

EU-Koordinator

München

Brennerachse

Verona

Valetta (Malta)

Weitere Punkte

Skandinavien-Mittelmeer Korridor

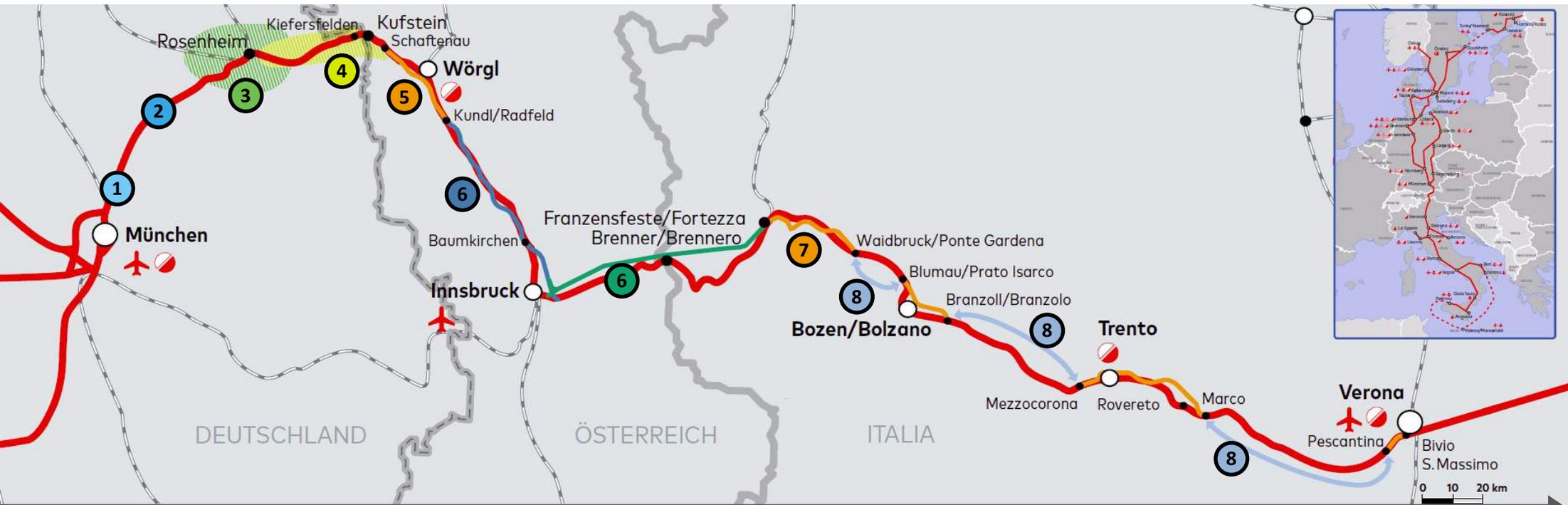
Verankerung der Ausbauvorhaben auf nationaler Ebene

- Deutschland
 - Verteilung finanzieller Mittel lt. Bundesverkehrswegeplan
 - Bedarfsgerechte Umsetzung der NBS München-Kiefersfelden bis 2030 im vordringlichen Bedarf
- Österreich
 - Anteil an Finanzierung des BBT laut ÖBB-Rahmenplan
 - Realisierung des Abschnitts Innsbruck - Radfeld (Unterinntaltrasse)
 - Vorplanung des Abschnitts Radfeld – Schaftenau
- Italien
 - Mitfinanzierung BBT
 - Verankerung der Zulaufstrecke im Programm für strategische Infrastrukturen

→ *Quelle: Scan-Med-Broschüre, Link im Protokoll*

Weitere Punkte

Überblick der Projekte auf der Brennerachse



Trudering – Grafing ①	Grafiing – Großkarolinenfeld ②	Erweiterter Planungsraum ③	Gemeinsamer Planungsraum ④	Schafftenau Radfeld ⑤	Radfeld - Baumkirchen ⑥	Brenner Basistunnel ⑥	Franzensfeste Waidbruck ⑦	Weiterer Südzulauf ⑧
Blockverdichtung	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecken
VOR-GESPRÄCHE	VOR-GSPRÄCHE	TRASSEN-AUSWAHL	TRASSEN-AUSWAHL	UV-ERKLÄRUNG	IN BETRIEB	IM BAU	IN AUSSCHREIBUNG	IN PLANUNG



Weitere Punkte

Südzulauf & europäischer Kontext

Für den Südzulauf wurde 4 Prioritäre Lose definiert, die mit der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels umgesetzt werden sollen:

- Abschnitt 1 – Franzensfeste – Waidbruck
 - Trassenverlauf bekannt; Vorplanung abgeschlossen
 - Abschluss Genehmigungsverfahren CIPE mit Änderungen aus der Region 2019
 - Ausschreibung für Ende 2019 geplant

- Abschnitt 2 – Umfahrung Bozen
 - Trassenverlauf bekannt; Vorplanung läuft



Weitere Punkte

Südzulauf & europäischer Kontext

Für den Südzulauf wurde 4 Prioritäre Lose definiert, die mit der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels umgesetzt werden sollen:

- Abschnitt 3 – Umfahrung Trento & Rovereto
 - Trassenverlauf bekannt; Vorplanung läuft
 - Abstimmung Hinweise aus der Region zur Realisierung der Vorplanung läuft

- Abschnitt 4 – Zubringer in Verona
 - Trassenverlauf bekannt; Vorplanung läuft
 - Abstimmung Hinweise aus der Region für die Aktualisierung des Einreichprojektes unter Berücksichtigung des Nahverkehrssystems



Weitere Punkte

Gemeinsame Absichtserklärung und Aktionsplan Brenner für den Scan-Med-Korridor

Gemeinsame Absichtserklärung der Staaten, der Länder und der Bahnen zum Ausbau der Brennerachse und den Zuläufen.

Im Aktionsplan Brenner sind die geplanten Maßnahmen in den drei Staaten aufgeführt

→ *Absichtserklärung & Aktionsplan Brenner; Link im Protokoll*



Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Schaftenau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim
- Weitere Punkte
- **Diskussion & Fragen**
- Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Schaftenau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- Ergebnisse Termin BVM Scheuer in Rosenheim
- Weitere Punkte
- Diskussion & Fragen
- **Abschluss**

Regionaler Projektbeirat

Termine

- Mai – KW 22/23 Forenrunde GPR & EPR
- Mai – KW 20 Planausstellungen Radfeld-Schaftenau
- 1. Juli 2019 Präsentation reduzierte Grobtrassen
- Juli regionaler Projektbeirat
- Juli – KW 28 Forenrunde GPR & EPR
- Juli Informationsveranstaltungen in der Region GPR & EPR

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF