

Projekt Brenner-Nordzulauf

PROTOKOLL

Thema:	15. Sitzung Regionaler Projektbeirat
Datum und Uhrzeit:	13.09.2022, 09.30-11:30 Uhr
Ort:	Parkhotel Crombach Rosenheim

TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	Felipe, Ingrid (Landeshauptmann-Stellvertreterin)
	Egger, Ulrich, i.B. Felipe, Ingrid (Tiroler Landtag)
	Platzgummer, Christoph (Bezirkshauptmann Kufstein)
	Büchler, Markus (Bayerischer Landtag)
	Huber, Thomas (Bayerischer Landtag)
	Köhler, Claudia (Bayerischer Landtag)
	Rauscher, Doris (Bayerischer Landtag)
	Stöttner, Klaus (Bayerischer Landtag)
	Lenz, Andreas (Deutscher Bundestag)
	Ludwig, Daniela (Deutscher Bundestag)
	Hüls, Katharina, i.B. Ludwig, Daniela (Deutscher Bundestag)
	Schäfer, Judith i.V. Noichl, Maria (Europäisches Parlament)
	Brillmayer, Walter, i.V. Robert Niedergesäß (Landratsamt Ebersberg)
	Hallmann, Sebastian, i.V. Robert Niedergesäß (Landratsamt Ebersberg)
	Lederer, Otto (Landrat Rosenheim)
	Vagedes, Till (Stadt München)
	März, Andreas (Oberbürgermeister Stadt Rosenheim)
	Krug, Ina i.B. März, Andreas (Stadt Rosenheim)
	Hoch, Herbert, i.B. März, Andreas (Stadt Rosenheim)
	Josel, Klaus-Dieter (DB AG)
	Neumaier, Matthias (DB Netz AG)
	Tradler, Christian (DB Netz AG)
	Müller, Dieter (DB Netz AG)
	Lindemair, Franz (DB Netz AG)
	Reiter, Bernd (DB Netz AG)
	Rodermund, Monika (DB Netz AG)
	Knapp, Anton (DB AG)
	Hödl, Reinhold (ÖBB Infrastruktur AG)
	Kölbach, Peter (ÖBB Infrastruktur AG)
	Eckert, Martin (Ingenieurgemeinschaft Planung Brenner Nordzulauf)
	Volgger, Sabine (clavis GmbH)
	Eggert, Ralf (ifok GmbH)
	Hoffmann, Felix (ifok GmbH)
Hennig, Anna (ifok GmbH)	

Agenda:

- 1. Begrüßung**
 - 2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung**
 - 3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren**
 - 4. Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung**
 - 5. Parlamentarische Befassung**
 - 6. Diskussion und Fragen**
 - 7. Termine und Abschluss**
-

1. Begrüßung

Die Moderatorin Sabine Volgger begrüßt die Teilnehmenden zum 15. Regionalen Projektbeirat. Des Weiteren informiert Sabine Volgger über die Agenda der Sitzung, bei der ein besonderer Schwerpunkt auf der Vorstellung des Prüfungsergebnisses einer bergmännischen Innquerung nördlich von Rosenheim liege.

Klaus-Dieter Josel begrüßt zum 15. Regionalen Projektbeirat. Es sei wichtig, dass man wieder in Präsenz zusammenkomme. Das Projekt sei zügig vorangeschritten. In der letzten Woche habe ein virtueller Dialog mit Staatsminister Bernreiter stattgefunden, bei dem weitere konstruktive Schritte verabredet worden seien. Das Projekt werde insgesamt konkreter und damit auch die Betroffenheiten klarer. Es werde intensiv daran gearbeitet, die Betroffenheiten zu reduzieren und das Projekt akzeptanzfähig zu gestalten.

Reinhold Hödl begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden des 15. Regionalen Projektbeirat. Er sei ebenfalls froh über das physische Zusammenkommen. Bei der Sitzung stünden zwar die deutschen Planungsabschnitte im Vordergrund, es werde jedoch auch über die Fortschritte auf österreichischer Seite informiert.

2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung

Zum Protokoll der 14. Sitzung gab es seitens der Mitglieder keine Anmerkungen. Das finale Protokoll wird auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren

Siehe Folie 5-15 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier heißt ebenfalls alle Teilnehmenden willkommen und gibt einen Überblick zum Gesamtprojekt. Der Brenner-Nordzulauf sei ein Teil der Brennerachse, die Ende 2040 als ein viergleisiges leistungsfähiges Bahnsystem genutzt werden könne. Auf deutscher Seite gebe es drei Projektabschnitte: der Ausbauabschnitt Trudering–Grafing sowie die beiden Neubauabschnitte Grafing–Ostermünchen sowie Ostermünchen–Grenze D/A, bei denen man sich nach den abgeschlossenen Trassenauswahlverfahren nun in der Vorplanung befinde. Hinsichtlich des Abschnittes Grafing–Ostermünchen müsse vorgebrachte Kritik geprüft werden, um die Richtigkeit des Ergebnisses des Trassenauswahlverfahrens zu bestätigen. Darüber hinaus würden sich die Planungsabschnitte des Brenner-Nordzulauf nun übergreifend in der Vorplanung befinden. Hier bestünde das Ziel, die Ergebnisse der Trassenauswahl zu optimieren, sodass die beste und akzeptanzfähigste Lösung gefunden werde. Mit Blick auf den Südzulauf gehe es zügig voran. Im Herbst dieses Jahres werde dort mit dem Baubeginn gestartet.

Planungsabschnitt Trudering–Grafing

Siehe Folie 7 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier erläutert, dass die Grundlagenermittlung sowie die Vorplanung abgeschlossen seien. Die Ergebnisse würden im November dem Dialogforum vorgestellt werden. Der Planungsumfang liege in diesem Bereich in der technischen Streckenausrüstung bzw. in der Erneuerung der Signaltechnik. Das zentrale Anliegen der Bürger:innen bestünde im Schallschutz. Die Strecke sei bereits lärmsaniert worden, gleichzeitig sei nach wie vor der Schallschutz nach Neubaustandard ein großes Thema im Planungsabschnitt. Eine besondere Charakteristik bestünde in der Schnittstelle zum Starterpaket der „Digitalen Schiene Deutschland“. Hierbei gehe es darum, das Signalsystem bzw. die Leit- und Sicherungstechnik zu modernisieren und einheitlich auf einen neuen Standard zu bringen. Das Starterpaket, das auch den gesamten ScanMed Korridor umfasse, solle bis 2030 fertiggestellt sein. Die Planungen würden von dem Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ weitergeführt.

Planungsraum Grafing–Ostermünchen

Siehe Folie 8-11 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier berichtet, dass am 13. Juli 2022 die Ergebnisse des Trassenauswahlverfahrens vorgestellt worden seien. Die objektiven Kriterien hätten ergeben, dass die Variante Limone die Trasse mit dem insgesamt besten Ergebnis sei. Die Auswahltrasse charakterisiere sich durch einen Tunnelabschnitt sowie zwei lange Brücken. Die Vorstellung der Auswahltrasse Limone sei intensiv mit der Öffentlichkeit kommuniziert worden. So habe die Visualisierung der Trasse zur Nachvollziehbarkeit beigetragen und die drei Infomärkte vor Ort in Grafing, Aßling und Ostermünchen einen Austausch mit der Öffentlichkeit ermöglicht. Die Ergebnisse seien auch in zwei Sitzungen des Dialogforums intensiv erklärt und diskutiert worden. Insgesamt hätte die Reaktion gezeigt, dass das Ergebnis nicht allen Erwartungen entsprochen habe. Derzeit würde eine ergebnisoffene Prüfung der fachlichen Beurteilung des Trassenauswahlverfahrens vorgenommen. Das Prüfergebnis werde in einem Dialogforum Ende Oktober/Anfang November vorgestellt und diskutiert.

Darüber hinaus habe die Deutsche Bahn als Vorhabenträgerin die Anforderung, alle rechtlichen Verfahren zu ermöglichen und zu beantragen. Daher habe man zügig nach der Vorstellung der Auswahltrasse die Prüfung eines Raumordnungsverfahrens beantragt. Die zuständige Raumordnungsbehörde, die Regierung von Oberbayern, sei dabei zum Ergebnis gekommen, dass kein Raumordnungsverfahren notwendig sei, da es sich nicht um ein erheblich überörtlich raumbedeutsames Vorhaben handle.

Weiterhin habe auf Initiative des Bayerischen Staatsminister Christian Bernreiter bereits im März dieses Jahres ein Runder Tisch zu weiteren Trassenvorschlägen stattgefunden. Daraufhin sei die Trasse Türkis in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen worden. Nach Vorstellung der Auswahltrasse Limone hätten sich Vertreter:innen an Staatsminister Bernreiter gewandt und dieser zu einem weiteren Runden Tisch eingeladen. Es habe ein konstruktiver Austausch zur umfangreichen Analyse des Trassenauswahlverfahrens durch einen Niclasreuther Bürger stattgefunden. Die Deutsche Bahn nehme diese Analyse ernst, werde die vorgebrachten Kritikpunkte intensiv prüfen und schriftlich Stellung beziehen. Ziel

sei eine ergebnisoffene Prüfung, die zu einer rechtssicheren Auswahltrasse führe. Das Vorgehen werde von Staatsminister Bernreiter begrüßt. In Abhängigkeit vom Ergebnis werde entschieden, ob eine weitere Dialogrunde seitens des Staatsministers stattfinde. Die Stellungnahme zur vorgebrachten Kritik werde im Rahmen des Dialogforums erörtert.

Planungsabschnitt Ostermünchen–Grenze D/A

Siehe Folie 12 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier berichtet, dass im Frühjahr dieses Jahres, die Ziele und Schritte der Vorplanung in einer Forenrunde vorgestellt worden seien. Ende September würden in einer nächsten Forenrunde neue Erkenntnisse präsentiert werden. Für die 55 Kilometer lange Strecke gebe es Zwischenergebnisse bestimmter, besonders im Blickfeld stehenden Bereiche. Erstens sei die Beibehaltung des Bahnhofs Ostermünchen, eine Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren, durch das Planungsteam untersucht worden. Dabei habe sich herausgestellt, dass der Bestandsbahnhof erhalten bleiben könne. Daher werde diese Variante nun in der Vorplanung gleichwertig geplant. Zweitens würden Trassierungsalternativen im Bereich Rohrdorf/Riedering untersucht. Drittens sei eine weitere Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren, eine alternative Verknüpfungsstelle im Bereich der Bestandsstrecke, untersucht worden. Die Prüfung habe ergeben, dass diese Variante nun gleichwertig im Rahmen der Vorplanung ausgeplant werde.

Planungsabschnitt Grenze D/A–Schaftenau

Siehe Folie 13 der beiliegenden Präsentation

Peter Kölbach berichtet, dass nach dem Trassenauswahlverfahren ein UVE-Konzept erarbeitet worden sei. Die zuständige Behörde habe dieses begutachtet und am 8. August mitgeteilt, dass das Vorverfahren abgeschlossen sei. Im September würde die Detailerkundung in Form von geologischen und geophysikalischen Erkundungen starten. Ziel sei es, vertiefte Erkenntnisse für die Planung zu gewinnen. Mit Blick auf den Dialog habe die erste Sitzung des Regionalforums Kufstein–Langkampfen stattgefunden.

Planungsabschnitt Schaftenau–Knoten Radfeld

Siehe Folie 14-15 der beiliegenden Präsentation

Peter Kölbach erläutert, dass der Bescheid zur Umweltverträglichkeitsprüfung seit Herbst 2021 rechtskräftig vorliege. Aktuell erarbeite das Planungsteam die Detailplanung für die Einreichunterlagen, welche Ende des Jahres beim Ministerium zur Genehmigung eingereicht werden sollen. Die eisenbahnrechtliche Verhandlung werde voraussichtlich Anfang 2023 durchgeführt, sodass das Projekt baugenehmigt werden könne. Der Bau sei für 2025 anvisiert. Ein besonderer Teil des Planungsabschnittes sei der sogenannte Rohbaustollen, der als Rettungstunnel für den Haupttunnel fungiere. Die Genehmigungen für den Bau des Rohbaustollens würden vorliegen. Zudem sollen die vorbereitenden Arbeiten zur Erschließung der Baustelle in Form von Zu- und Abfahrten der Autobahn A12 diesen Herbst abgeschlossen sein. Im Planungsabschnitt seien intensive Kommunikationstätigkeiten vorgenommen worden, etwa durch Projektsprechstunden, die Installation einer

Ombudsperson oder die Schaffung eines „Erlebnisbahnsteigs“ als Informationsausstellung zum Projekt im Bahnhof Wörgl. Die Hauptbaumaßnahmen für den Rohbaustollen würden voraussichtlich Anfang des zweiten Quartals 2023 starten.

4. Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung

Siehe Folie 17-41 der beiliegenden Präsentation

Martin Eckert, Leiter der Ingenieurgemeinschaft Planung Brenner-Nordzulauf (IPBN), stellt die Ergebnisse der Prüfung einer bergmännischen Innquerung nördlich von Rosenheim vor. Im Anschluss an das Trassenauswahlverfahren Ostermünchen-Schaftenau sei dies als Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren in einem zweistufigen Verfahren untersucht worden. In einem ersten Schritt habe man eine Grenzwertbetrachtung vorgenommen, um das Variantenspektrum einzugrenzen. Im zweiten Schritt habe man eine vertiefte Untersuchung vorgenommen.

In der Grenzwertbetrachtung seien neben der Variante der Auswahltrasse Violett A drei Varianten B (rot, grün, weiß) mit einem Verlauf nördlich des Hauptsiedlungsgebietes von Pfaffenhofen sowie einer Unterquerung des FFH-Gebietes „Innauen und Leitenwälder“ untersucht worden (Folie 19). In der vergleichenden Betrachtung (Folie 20) seien das Trinkwasserschutzgebiet Stephanskirchen (TWSG), das FFH-Gebiet und die Gasspeicher bei Inzenham als entscheidungsrelevante Konfliktbereiche hinsichtlich möglicher Realisierungs- und Genehmigungsrisiken identifiziert worden. Da die Variante B-weiß im Vergleich deutlich schlechter abgeschnitten habe, seien im Folgenden die Varianten B-rot und B-grün mit der Variante A auf die Konfliktbereiche Gewässerkreuzungen und Wohnbebauung hin verglichen worden. Insgesamt sei man zu dem Ergebnis gekommen, dass mit Variante A eine risikoärmere Alternative mit geringerem Konfliktpotential im Vergleich zu den Varianten B-rot und B-grün vorliege. Daher sei die Variante A in der zweiten Stufe weiterverfolgt worden (Folie 21).

Durch die vertiefte Analyse der Variante A mit einem ca. 19,4 Kilometer langen Tunnel Ringelfeld (Folien 22-26) sei man zu dem Ergebnis gekommen, dass die Variante A hinsichtlich der Zielerfüllung der Kriterien des Fachbereichs Raum & Umwelt gute und mittlere Bewertungen erhalte. Mit Blick auf den Fachbereich Verkehr & Technik seien teilweise deutlich ungünstige Bewertungen zustande gekommen. Zudem würden hohe Kosten und Risiken vorliegen.

Durch die vertiefte Analyse der Variante A mit einem ca. 34,3 Kilometer langen Tunnel Steinkirchen-Ringelfeld (Folien 27-30) sei man zu einem ähnlichen Ergebnis gekommen. Aufgrund der hohen Tunnelanteile würden gute und mittlere Bewertungen im Fachbereich Raum & Umwelt vorliegen, wohingegen teilweise deutlich ungünstige Bewertungen im Fachbereich Verkehr & Technik sowie hohe Kosten & Risiken vorliegen würden.

Ergänzend habe das Planungsteam aufgrund einer weiteren Maßgabe aus der Raumordnung den Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen bei gleichzeitiger bergmännischer Innquerung

geprüft (Folie 31-39). Auch hier sei in einem ersten Schritt eine Grenzwertbetrachtung vorgenommen worden. Dabei habe sich gezeigt, dass die grenzwertig trassierte Gradienten mit der Rott und dem Riederbach kollidiere. Anschließend habe man eine Tieferlegung als alternativen Lösungsansatz untersucht, sodass Rott und Riederbach unterquert werden könnten. Dies hätte allerdings zur Konsequenz, dass der Bereich der Verknüpfungsstelle tiefergelegt werden müsse, und dabei eine Kollision mit der Moosach unvermeidbar wäre. Zusammenfassend sei festzuhalten, dass bei dem Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen entweder Eingriffe in die Rott und den Riederbach oder in die Moosach erforderlich wären. Die damit verbundenen Beeinträchtigungen und Verschlechterungen seien problematisch, weil sie den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) entgegenstünden, welche im Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in deutsches Recht umgesetzt sind. Auch die Maßgaben 8.1 und 8.2 aus dem Raumordnungsverfahren könnten nicht umgesetzt werden, die eine Vermeidung von Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern und deren Abflussverhalten vorsehen würden. Entsprechend bestünden sehr hohe Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiken bzw. voraussichtlich nicht lösbare Konflikte. Neben teilweise deutlich ungünstigen Bewertungen hinsichtlich der Kriterien des Fachbereichs Verkehr und Technik sei daher diese Variante insbesondere wegen der Gewässerkonflikte nicht weiterverfolgt worden.

Matthias Neumaier erläutert, dass eine bergmännische Innquerung nach jetzigem Stand zwar voraussichtlich technisch machbar, diese jedoch hochkomplex und risikobehaftet sei und sowohl Mehrkosten in einer Größenordnung von drei Milliarden Euro als auch eine Bauzeitverlängerung von etwa zwei bis drei Jahren mit sich brächte (Folie 40). Dies hätte zur Konsequenz, dass die geplante Fertigstellung im Jahr 2038 nicht haltbar sein würde. Er resümiert, dass eine wirtschaftlichere oberirdische Lösung vorliege, die weniger risikobehaftet sei. Diese werde im Rahmen der Vorplanung optimiert. Aufgrund des Gebotes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bestehe für die Deutsche Bahn keine Möglichkeit, eine unterirdische Innquerung weiterzuverfolgen (Folie 41-42). Gleichzeitig bestehe im Rahmen der Parlamentarischen Befassung die Möglichkeit für die Region, eine bergmännische Innquerung als Kernforderung einzubringen.

5. Parlamentarische Befassung

Siehe Folie 43-46 der beiliegenden Präsentation

Matthias Neumaier erläutert den rechtlichen Rahmen der Parlamentarischen Befassung bei Bahnprojekten (Folie 43-44). Anschließend skizziert er den weiteren Prozess. Die Parlamentarische Befassung des Brenner-Nordzulauf sei im Jahr 2025 nach Abschluss der Vorplanung vorgesehen. Dabei werde die Deutsche Bahn eine Vorzugsvariante festlegen und die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorstellen. Anschließend würde der Bundestag über die sogenannten übergesetzlichen Forderungen entscheiden. Diese seien all jene Maßnahmen, die nicht Teil der Vorzugslösung sein könnten.

Die Region habe im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit, entsprechende Kernforderungen einzubringen. Als Vorhabenträgerin habe die Deutsche Bahn

die Aufgabe, die übergesetzlichen Forderungen aus der Region nach Kosten, planrechtlicher und technischer Machbarkeit sowie Wirksamkeit zu beurteilen. Die Beurteilung sowie die Vorzugsvariante fasse die Deutsche Bahn in einem Bericht an das Eisenbahnbundesamt und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr zusammen. Beide Behörden würden zu diesem Bericht ergänzend Stellung beziehen und dem Deutschen Bundestag berichten. Abschließend entscheide der Deutsche Bundestag über Ergänzungen oder Erweiterungen der Vorzugslösung, die über das gesetzliche Maß hinaus gingen. Die grundsätzliche Voraussetzung einer Bundesfinanzierung sei ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen des Gesamtvorhabens.

Die Deutsche Bahn mache der Region ein Koordinationsangebot und würde die Steuerung der Kernforderungen als Teil des Dialogprozesses zur Vorplanung anbieten. Die Gestaltung dieser Abstimmungen werde noch in diesem Jahr mit den Kommunen und Landkreisen besprochen.

6. Diskussion und Fragen

Der Moderator Ralf Eggert leitet die allgemeine Diskussion ein.

Andreas Lenz bezieht sich auf den Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen und sei irritiert, dass von einer Festigung des Ergebnisses gesprochen werde. Eine ergebnisoffene Prüfung der vorgebrachten Kritik am Trassenauswahlverfahren sei wichtig. Es entstünde der Eindruck, dass das Ergebnis bestätigt werden solle. Dabei gebe es fachlich begründete Kritikpunkte, die von unterschiedlichen Stellen bestätigt worden seien. Daher sei eine ergebnisoffene Prüfung wichtig. Vor dem Hintergrund, dass der Gemeinderat in Aßling einstimmig sowie alle Mandatsträger und der Kreistag Ebersberg Limone ablehnen würden, sei es problematisch, von einer Festigung des Ergebnisses zu sprechen. Es sei der Eindruck entstanden, dass bei dem Trassenauswahlverfahren nicht mit der Region gearbeitet worden sei. Der Protest sei keine Momentaufnahme, sondern werde in den nächsten Monaten und Jahren anhalten. Darüber hinaus sei es erstaunlich, dass der Schienenbeauftragte der Bundesregierung nicht von der Entscheidung für Limone gewusst habe. Man stehe jederzeit für Gespräche bereit und sei der Meinung, dass es gute Gründe gebe, die Kritik an der fachlichen Beurteilung im Trassenauswahlverfahren vertieft zu betrachten. Es sei unverständlich, warum im Bereich zwischen Ostermünchen und Grafing kein Raumordnungsverfahren stattfinde, wie es im Bereich von Ostermünchen nach Rosenheim der Fall gewesen wäre. Dies sei nicht nachvollziehbar, weshalb bei der Regierung von Oberbayern nachgehakt werde.

- Klaus-Dieter Josel betont, dass man dazu bereits bilateral gesprochen habe. Vergangenen Freitag sei man beim virtuellen Dialog mit Staatsminister Bernreiter zum Konsens gekommen, eine ergebnisoffene Prüfung durchzuführen. Ergebnisoffen bedeute aber auch, dass möglicherweise die Auswahltrasse Limone bestätigt und die Variante Türkis nicht die Auswahltrasse sein werde. Darüber hinaus habe der Bürgermeister von Aßling beim virtuellen Dialog auf die Zerrissenheit der Kommune hingewiesen. Es gebe dort auch Anwohnende an der Bestandsstrecke, die von einer bestandsnahen Trasse stark betroffen wären. Es sei die Aufgabe eines objektiven Verfahrens, alle möglichen Betroffenheiten zu berücksichtigen. Mit Blick auf die

Entscheidung zum Raumordnungsverfahren habe er die Regierung von Oberbayern so verstanden, dass diese alle Varianten als raumverträglich einstufte und jeweilige Maßgaben und Anmerkungen der Raumordnungsbehörde im Rahmen der Planfeststellung eingebracht würden. Eine Raumordnung führe entsprechend nicht dazu, dass es eine Rangreihung von Varianten gebe, viel mehr werde jede Variante auf ihre Raumverträglichkeit hin geprüft. Letztlich sei die Entscheidung der Regierung von Oberbayern maßgeblich.

Otto Lederer spricht zum Abschnitt Ostermünchen–Kiefersfelden. Im Landkreis Rosenheim sei das Thema einer bergmännischen Innquerung von großer Bedeutung. Die Argumente seien jedoch nicht vollständig nachvollziehbar. Der Höhenunterschied von Inn und Moosach betrage ungefähr 40 Meter. Gleichzeitig habe der Tunnel eine Länge von zwölf Kilometern. Wenn die Strecke auf acht Promille ausgerichtet sei, dann könne man auf zwölf Kilometern etwa 100 Höhenmeter überwinden. Daher bestehe die Frage, wie tief man unter dem Inn durchfahren müsse. Es sei ihm auch bewusst, dass der Riederbach und die Moosach kollidieren würden, allerdings seien diese fünf Kilometer weit auseinander. Auf diesen fünf Kilometern könne man bei acht Promille rund 40 Höhenmeter überwinden. Tatsächlich würden der Riederbach und die Moosach ganze neun Höhenmeter auseinander liegen. Otto Lederer fragt, ob die Möglichkeit bestünde, dass der Riederbach unterquert und die Moosbach überquert werden könne. Eine oberirdische und eine unterirdische Variante würden unterschiedliche Auswirkungen aufweisen. Bei einer unterirdischen Variante würde eine riesige Fläche versiegelt werden. Dies sei ein naturschutz- und landwirtschaftlicher Faktor. Otto Lederer fragt, ob die Möglichkeit bestehe, die Mindestabstände zu einem Bach zu regulieren. Aus seiner Sicht sei es sehr sinnvoll gewesen, dass unterschiedliche Varianten einer Innquerung geprüft worden seien. Mit Blick auf eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle könnten auch Varianten geprüft werden, die ein bis zwei Kilometer weiter nördlich liegen würden. Bei der jetzigen Darstellung bestünde bei der Troglösung eine Tiefe von 16 Metern. In zwei Kilometern könne man jedoch 16 Höhenmeter überwinden. Das Gelände würde sogar fallen und nicht weiter steigen. Wenn die Verknüpfungsstelle zwei Kilometer nördlich oder nordwestlich platziert werden würde, dann wären die Kosten deutlich niedrig als drei Milliarden Euro, da gigantische Trogbaulösungen gar nicht notwendig wären. Mit Blick auf Tirol stelle sich die Frage, warum dort eine unterirdische Variante funktioniere und in Deutschland nicht unterirdisch gebaut werden könne. Das müsse technisch machbar sein. Darüber hinaus fragt Otto Lederer, welche Sicherheitsabschnitte zu den Flüssen notwendig seien und ob hinsichtlich des Riederbachs eine Lösung gefunden werden könne, etwa durch eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle.

- Martin Eckert betont, dass die von Herrn Lederer skizzierten Überlegungen zur Höhenentwicklung grundsätzlich der Herangehensweise der Grenzwertbetrachtungen entsprächen und mit Berücksichtigung der Trassierungsrandbedingungen im Abschnitt bis Ostermünchen so auch geprüft worden seien. Wenn der Inn mit einem bergmännischen Tunnel unterquert werden würde, müsse mindestens ein Tunnelröhrenquerschnitt unter der Innsohle bleiben. Sofern in Richtung Ostermünchen eine Steigung mit acht Promille erreicht werden würde, träfe die genau auf den Riederbach und die Rott. Es sei daher nicht möglich, die beiden Flüsse zu überqueren. Mit einer geringeren Längsneigung könnten zwar die beiden

Flüsse unterquert werden, dies führe jedoch dazu, dass man tiefer an der Verknüpfungsstelle Ostermünchen ankomme.

- Matthias Neumaier erläutert, dass eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle ein großes Thema im Trassenauswahlverfahren gewesen sei. Die Verknüpfungsstelle sei nah am Knoten Rosenheim vorgesehen, um die Neubaustrecke möglichst gut zu nutzen. Würde die Verknüpfungsstelle nach Norden verschoben, würde nur eine Problemverschiebung vorgenommen werden, da in Richtung Grafing ein steigendes Gelände vorliege. Dazu sei eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung durchgeführt worden. Bei den Überholgleisen sei maximal eine zwei Promilleneigung möglich. Eine Verschiebung würde das Problem daher nur verschieben, sodass die Höhenentwicklung nach Grafing nicht mehr möglich wäre.

Angesichts der vorangeschrittenen Zeit erklärt der Moderator Ralf Eggert, dass die Präsentation sowie das Protokoll zeitnah versendet werden würden. Auch würde man die Sitzungstermine für das nächste Jahr baldmöglichst unter Berücksichtigung der Sitzungstermine der im Projektbeirat vertretenen politischen Organe festlegen und kommunizieren. Die Teilnehmenden erklären sich einverstanden, die Sitzung für die noch ausstehenden Wortbeiträge zu verlängern.

Daniela Ludwig erklärt, dass sie sich Otto Lederer voll umfänglich anschliese. Man habe sich die Höhenentwicklung und die Bodenbeschaffenheiten angeschaut. Es würden Zweifel daran bestehen, dass eine Verknüpfungsstelle vollumfänglich in einem Trog gebaut werden müsse. Würde man diese nach hinten verlagern, hätte man weniger Probleme. Sie habe keine Kenntnis von einer Steigung von Ostermünchen Richtung Grafing. Es würde sich dabei um ein gleichbleibendes Gelände handeln. Dies müsse man mit den zur Verfügung stehenden Untersuchungen und Daten nochmals überprüfen. Außerdem sei fraglich, ob die Überquerung des Inns die beste Lösung sei. Für die Region sei sie es definitiv nicht. Sofern der Inn überquert werden würde, bestünden große Probleme mit dem Flächenverbrauch in Langenpfunzen, da an den Brückenden erhebliche Eingriffe in die Landschaft notwendig wären. Außerdem seien die Folgen einer Überquerung für den Bereich Schechen/Mintsberg bislang noch nicht thematisiert worden, obwohl massive oberirdische Eingriffe zu erwarten seien und keine Chance darin bestünde, verträgliche Lösungen für diese Siedlungen anzubieten. Außerdem sei nicht nachvollziehbar, warum zwei von drei Innquerungen in Tirol unterirdisch seien und diese eine Innquerung in Deutschland nur mit drei Milliarden Euro Mehrkosten möglich wäre. Dies gelte es kritisch zu betrachten. Darüber hinaus sei klar, dass die Bahn dies aufgrund nachvollziehbarer Voraussetzungen nicht weiter planen könne. Allerdings werde man die Variante einer bergmännischen Unterquerung betrachten und so weit ausformulieren, dass diese als Kernforderung den Bundestag erreiche. Es gelte den Blick nach Tirol zu richten, wo Tunnelbauwerke in wenigen Jahren fertiggestellt werden würden. Bei einem solchen Jahrhundertbauwerk sei eine Bauzeitverlängerung von zwei oder drei Jahre nicht der entscheidende Moment, als dass das Projekt für die nachfolgenden Generation von Vorteil sein solle. Insgesamt gebe es viele Fragezeichen und Zweifel. Sie bedanke sich für die Untersuchung der verschiedenen Varianten, auch wenn nicht alle Einschätzungen geteilt werden würden.

Klaus Stöttner fragt, ob ein Schritt zurück mögliche sei. Otto Lederer habe berechtigte Fragen aufgeworfen, die einem runden Tisch bedürfen, um die Ausarbeitungen der Trasse zu verfeinern. Es

wäre sinnvoll diese Optimierungen vorzunehmen, bevor man die Kernforderung erarbeite. Würde ein zweiter Gutachter die Problematik analysieren, käme er zu einem anderen Ergebnis.

- Matthias Neumaier sagt, dass es sich hierbei um eine Maßgabe aus der Raumordnung handele. Der Vorschlag, eine bergmännische Innquerung als Kernforderung einzubringen, sei insofern sinnvoll und gut, als dass alles auf dem Tisch liegen würde, sodass der Bundestag eine Entscheidung treffen könne. Grundsätzlich sei eine bergmännische Innquerung technisch möglich, allerdings nur mit einem enormen Aufwand. Die von Herrn Lederer aufgeworfenen Fragen würden als Nebenprüfung mitgenommen. Insgesamt sei ein umfangreiches Planwerk entstanden, hinter dem die Deutsche Bahn stehe.

Doris Rauscher betont, dass es sich bei dieser Thematik um eine äußerst komplexe Angelegenheit handele. Außerdem sei der Region bewusst, dass es immer Betroffenheiten geben werde. Es ginge insgesamt nicht um eine grundsätzliche Ablehnung einer Trasse und die Maßnahmen würden auch keine Verzögerungstaktik darstellen. Der Hauptknackpunkt für die Region bestünde darin, dass die Vorgehensweise der Bewertung der vier Trassen im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen in sich stimmig und wissenschaftlich fundiert gewesen sei, allerdings die Vergleichsmethoden nach Hinzukommen der bestandsnahen Trasse Türkis nicht mehr gewahrt gewesen wären. Es solle nicht der Eindruck erweckt werden, dass eine Trasse befürwortet und eine andere abgelehnt werde. Es gehe um die Grundannahme der Systematik, die vielleicht schwerwiegende Fehler beinhalte. Deshalb sei es wichtig, Antworten auf diese Kritik zu erhalten. Darüber hinaus fragt sie, ob eine Kostenberechnung für Lärmschutz nach Neubaustandard für den Planungsabschnitt Trudering–Grafing vorliege und diese geteilt werden könne. Es sei wichtig, sorgsam mit den Steuergeldern umzugehen. Die drei Milliarden Euro, die bei der bergmännischen Innquerung aufgerufen werden, würden im Bundestag diskutiert werden müssen. Es sei klar, dass man nicht unendlich fordern könne. Mit Blick auf den Lärmschutz im Bestand sei für eine politische Abwägung im Bundestag eine Kostenangabe notwendig.

- Matthias Neumaier antwortet, dass – sofern eine dementsprechende Kernforderung gestellt werde – eine Kostenangabe für Lärmschutz nach Neubaustandard als Bestandteil des Berichtes an das BMDV erstellt werde. Eine solche Kostenaufstellung könne jedoch erst vorgenommen werden, wenn die Bedarfsplanüberprüfung abgeschlossen sei und die Zugzahlenprognose für den Inbetriebnahmezeitpunkt vorliege. Die Überprüfung laufe bis 2023. Sobald eine qualitätsgesicherte Prognose vorliege, können man dies betrachten.

Thomas Huber gibt zu Protokoll, dass er sich mit Blick auf den Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen vollumfänglich Andreas Lenz und Doris Rauscher anschliese. Im Rahmen des virtuellen Dialogs mit Staatsminister Bernreiter sei ein sachlicher Austausch zustande gekommen. Allerdings habe die Region nicht das Gefühl, dass die vorgebrachten Argumente ergebnisoffen geprüft werden würden. Die Bahn nehme diese entgegen, aber am Ende des Tages stehe ein vorgefertigtes Ergebnis fest. Der Projektbeirat würde ähnlich funktionieren, als ein informativer Austausch, bei dem Kritikpunkte vorgebracht werden würden, aber alles so weiterlaufe, wie es die Bahn über Monate und Jahre geplant habe. Er bittet, dass dieselben Anforderungen, die an die Politiker:innen gestellt werden würden, auch selbst beherzigt werden. Im Politikerbrief vom August 2022 werde um einen sachlichen und objektiven

Austausch gebeten. Er bittet darum, dass die Bahn dies auch tue, da sich im Brief Behauptungen befinden würden, die nichtzutreffend seien. Es werde von einer Umfahrung statt einer Ortsdurchfahrung gesprochen, allerdings würde durch die landschaftszerschneidende Neubautrasse Limone der Aßlinger Ortsteil Niclasreuth komplett durchschnitten und eine Reihe von Orten neu getrennt, so z.B. drei Grafinger Ortsteile. Außerdem werde von einem Austausch der Argumente gesprochen. Der überwiegende Wunsch der Region nach einem Bestandsausbau sei jedoch nicht berücksichtigt worden. Es bestünden unterschiedliche Auffassungen in einem Ortsteil der Gemeinde Aßling, da es naturgemäß Betroffenheiten gebe. Aber es gebe einen einstimmigen Beschluss der betreffenden Gemeinde Aßling und eine einstimmige Resolution des Kreistages Ebersberg für einen bestandsnahen Ausbau. Das durchgeführte Trassenauswahlverfahren enthalte eine Reihe von Fehlern in der Methodik und in der Berechnung. Daher sei eine ergebnisoffene Prüfung dringend notwendig. Vor Ort würden sich weitere Bürgerinitiativen gründen und Unterschriften gesammelt werden. Alle hätten ein Interesse an einer länderübergreifenden zügigen Umsetzung, aber in einigen Bereichen habe man unterschiedliche Auffassungen. Die Region wolle die bürger- und landschaftsverträglichste Lösung. Deshalb bestehe die Forderung nach einer Neubewertung und eine erneute Durchführung eines Auswahlverfahrens.

Ingrid Felipe bedankt sich für den Bericht. Sie freue sich auf die digitale Schiene, dies seien gute Neuigkeiten für den Brenner-Nordzulauf. Der Brennerbasistunnel würde nicht von heute auf morgen in den Vollbetrieb gehen. Bei Großprojekten müsse manchmal eine Runde mehr gedreht werden, auch das sei in Tirol öfters passiert. Auch dort sei nicht alles leicht über die Bühne gegangen. Insgesamt habe es dort ein großes Vertrauen in die Expertinnen und Experten gegeben. Vor ihrer Regierungszeit habe sie des Öfteren kritisch Stimme gegenüber dem Brennerbasistunnel erhoben. Als sie vor Ort gesehen habe, dass die dort arbeitenden Expert:innen wissen, was sie machen, habe das ihr Bild geändert. Das Vertrauen in Fachleute sei sehr wichtig. Ein anderer Faktor sei der geringe Platz in Tirol, weswegen oberirdische Varianten viel schwieriger seien. Dies stelle ein generelles Problem der Tiroler Infrastruktur da. Frau Felipe betont, dass auch unterirdische Trassen massive Auswirkungen auf Raum und Umwelt hätten. Der bergmännische Vortrieb würde mit starken Belastungen für die Anwohnenden einhergehen und produziere große Mengen an Aushub. Auch dieser Aspekte müsse bei der Trassenabwägung einbezogen werden. Sie begrüßt das Angebot der Deutschen Bahn, nochmals in den Austausch zu gehen. Insgesamt sei es wichtig und notwendig, dass die Thematiken gut erklärt werden könnten.

- Ralf Eggert fasst von Seiten der Moderation zusammen. Es würde nicht um die Trasse A und B gehen, sondern darum, dass die Ableitung der Trasse rechtlich, sachlich fundiert und fehlerfrei zustande gekommen sei. Wenn dies ernstgenommen werde, dann müsse die Trasse, egal welche es werde, vor allen Gerichten standhalten. Es gelte eine ergebnisoffene Prüfung durchzuführen, so wie es die Deutsche Bahn nun vornehmen würde. Es sei wichtig, im Austausch zu bleiben und sachlich zu argumentieren, um nicht falsch abzubiegen.
- Klaus-Dieter Josel sagt, dass zum Zeitpunkt des Versands des Politikbriefes die Ausarbeitung von Herrn Brandmaier noch nicht vorgelegen hätte. Der Politikbrief sei vor dem Hintergrund entstanden, dass Projektteam von Objektivität der Bewertung überzeugt gewesen sei. Nun werde eine ergebnisoffene Prüfung der Argumente von Herrn Brandmaier - wie zugesagt - durchgeführt.

7. Termine und Abschluss

Klaus-Dieter Josel bedankt sich bei den Teilnehmenden für den intensiven Dialog. Es gebe verschiedenste Betroffenheiten und man befinde sich nach wie vor im Ringen um die beste Lösung. Außerdem bedanke er sich für die wertvollen Anmerkungen und Hinweise, bei denen man ins Detail gehen müsse. Er sei von der Kompetenz der Planung der Kolleginnen und Kollegen von der Deutschen Bahn sowie den Österreichischen Bundesbahnen überzeugt. Wenn sich eine bessere und akzeptanzfähigere Lösung auftue, dann werde man diese prüfen. Insgesamt seien die eineinhalb Stunden aus seiner Sicht zu kurz gewesen, weswegen zukünftig zweistündige Termine vereinbart werden müssten. Das Projekt sei zu wichtig, um es in eine Zeiteinheit zu pressen. Die Zeit für den Austausch sei sehr wichtig. Daher gehe der Dialog im Sinne eines Ringens um die beste Lösung weiter.

Zusammengestellt am 20.09.2022
Moderation (clavis GmbH und ifok GmbH)

Anlagen:

- Präsentation 15. Regionaler Projektbeirat vom 13.09.2022



Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

15. Regionaler Projektbeirat



13.09.2022 | Rosenheim



Kofinanziert von der
Europäischen Union

1. Begrüßung

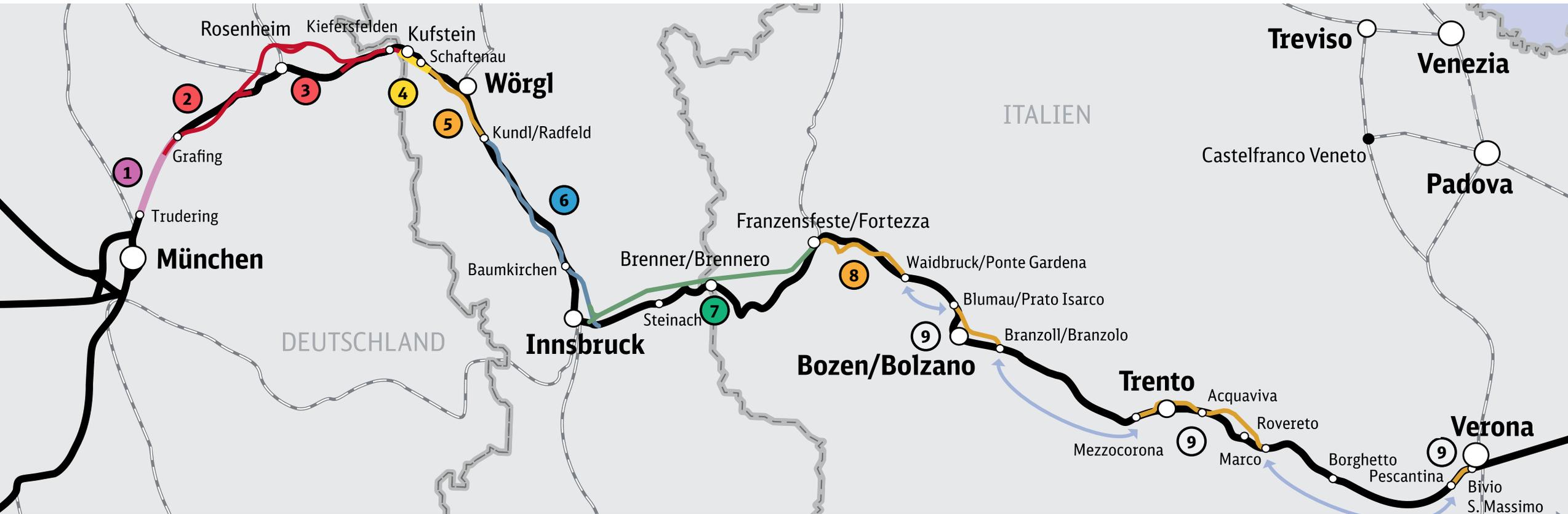
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung
5. Parlamentarische Befassung
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
- 2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung**
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung
5. Parlamentarische Befassung
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
- 3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren**
4. Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung
5. Parlamentarische Befassung
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

Europäischer Kontext

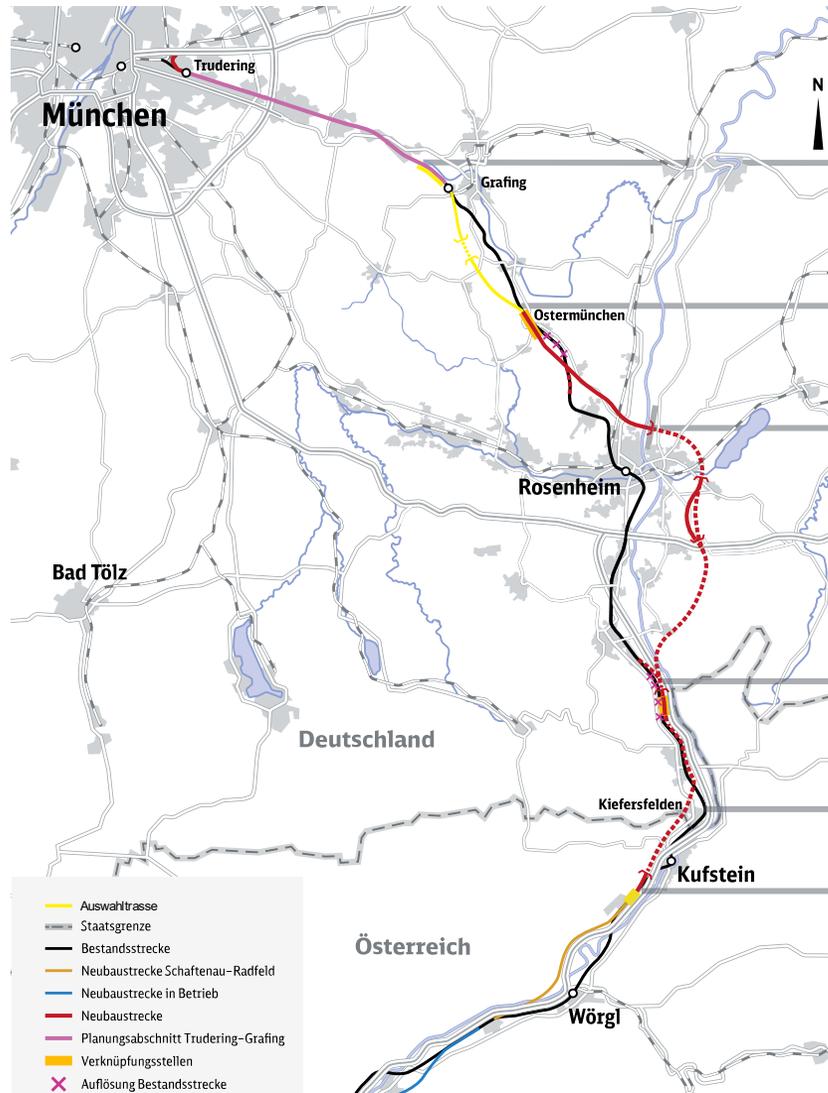
Die Brennerachse



①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
Trudering-Grafiing	Grafiing-Ostermünchen	Ostermünchen-Grenze D/A	Grenze D/A-Schaftenau	Schaftenau-Radfeld	Radfeld-Baumkirchen	Brenner-Basistunnel	Franzensfeste-Waidbruck	Weiterer Südlauf
Blockverdichtung	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecken
VORPLANUNG	BEGINN VORPLANUNG	VORPLANUNG	UV-PLANUNG	DETAILPLANUNG	IN BETRIEB	IM BAU	BAULEISTUNG VERGEBEN	IN PLANUNG

Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

Planungsabschnitte ab der Vorplanung



Planungsabschnitt

Status

Trudering-Grafiing

Vorplanung

Grafiing-Ostermünchen

Beginn Vorplanung

Ostermünchen-Innleiten

Vorplanung

Innleiten-Kirnstein

Vorplanung

Kirnstein-Grenze D/A

Vorplanung

Grenze D/A-Schaftenau

UVE-Planung

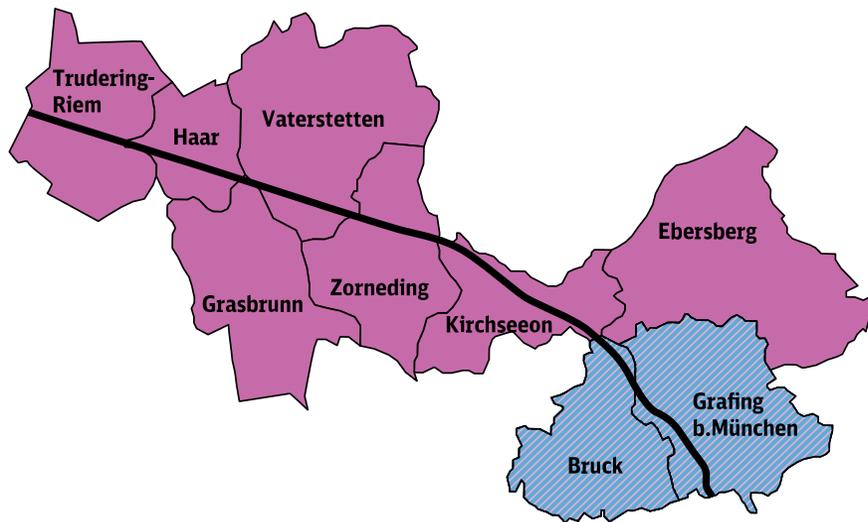
Schaftenau-Knoten Radfeld

Detailplanung

Planungsabschnitt Trudering–Grafiing

Vorplanung

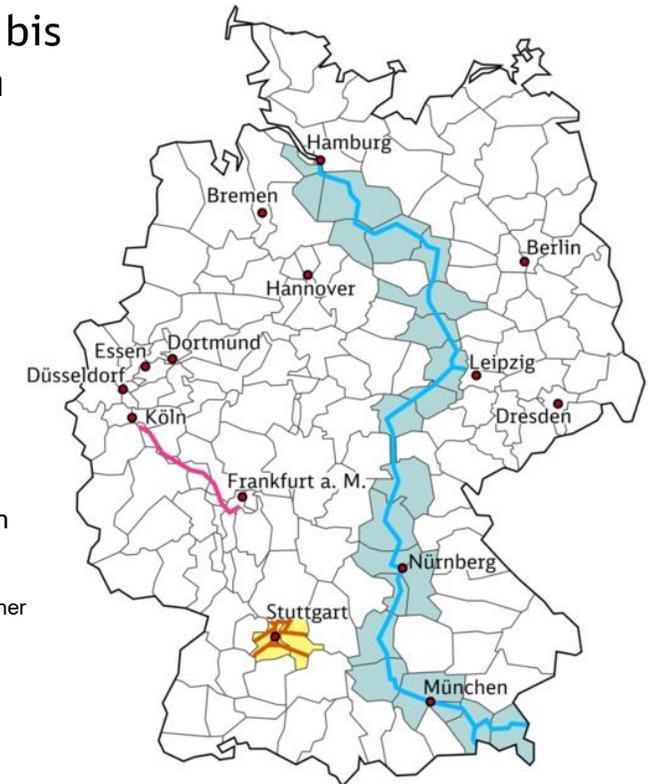
- Ermittlung der Projektgrundlagen abgeschlossen.
- Technische Vorplanung, unter anderem für die Leit- und Sicherungstechnik in Finalisierung.
- Zentrales Anliegen der Bürger:innen: Lärmschutz nach Neubaustandard.



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

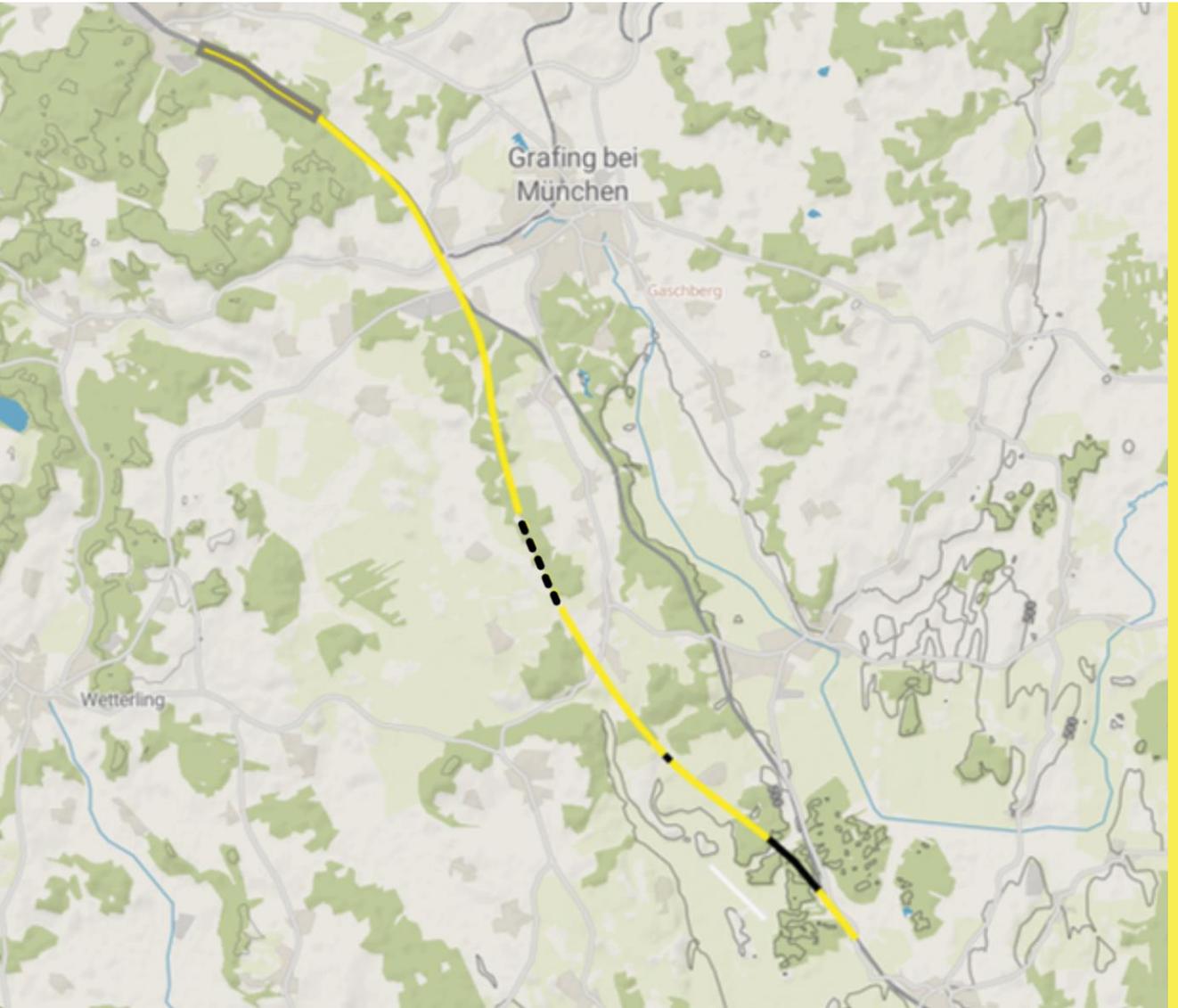
Starterpaket der Digitalen Schiene Deutschland

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



Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

Trassenauswahl: Limone verträglichste Lösung für die Region



Zahlen und Daten



Streckenlänge
ca. 15,7 km



Salachtunnel
1,57 km



2 Brücken
990m
130m



Verknüpfungsstelle Ostermünchen
Anbindung nördlich Grafing Bahnhof

Berührte Gemeindegebiete:

Aßling
Bruck
Grafing
Kirchseon
Tuntenhausen



Geplante
Fertigstellung
2040

Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

Dialog und transparente Information



- **Virtueller Infomarkt & Visualisierung**
Sonderseite informiert rund um die Uhr online, Streckenvideo macht Planung sichtbar.



- **Dialogforum**
Mitglieder des Dialogforums diskutierten das Ergebnis in zwei Sitzungen (10. und 11. Dialogforum).

- **Infomärkte vor Ort**
In Grafing, Aßling und Ostermünchen informierten sich rund 300 Besucher:innen zum Trassenauswahlverfahren.



- **Weiterer Dialog:**
Die 12. Sitzung des Dialogforums findet voraussichtlich im Oktober statt.



Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

Raumordnungsverfahren

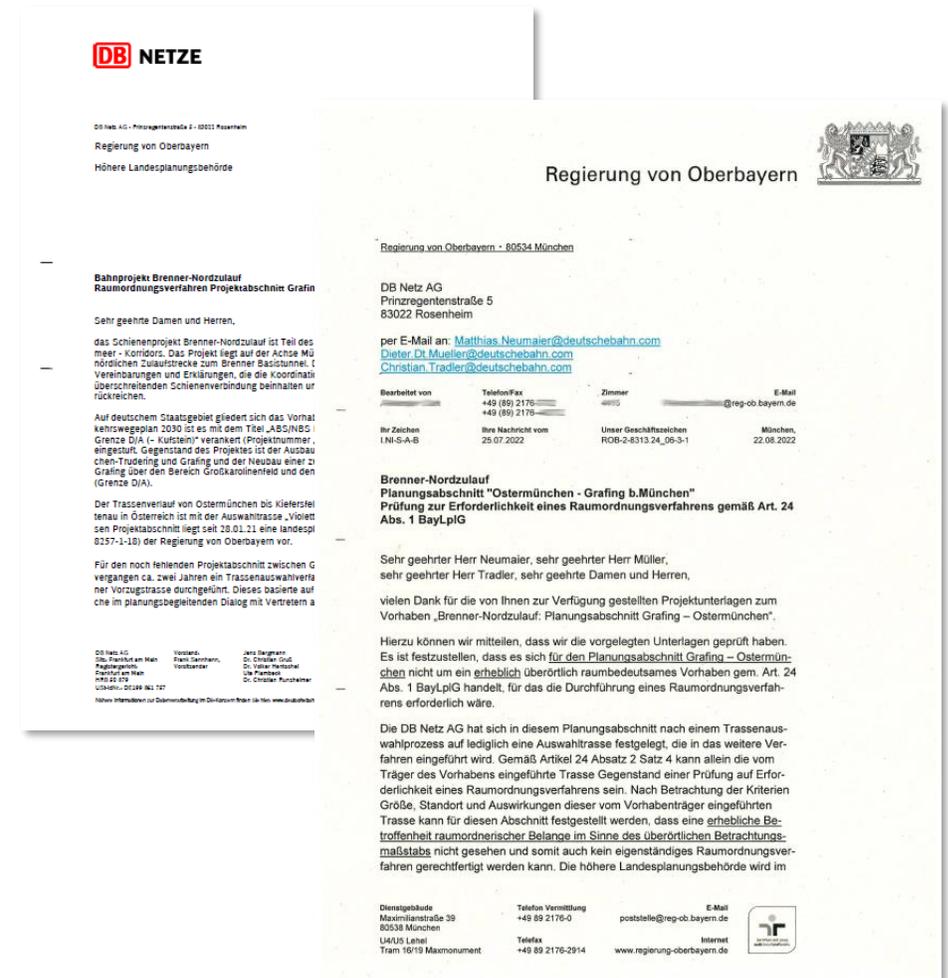
– Die DB ist auf die Regierung von Oberbayern als zuständige Raumordnungsbehörde zugegangen und hat am 25. Juli 2022 einen Antrag auf Prüfung gestellt, ob für diesen Projektabschnitt auf Grund der Gesetzeslage ein Raumordnungsverfahren für die Auswahltrasse gemäß Art. 24 Abs. 1 BayLpIG erforderlich ist.

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

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

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

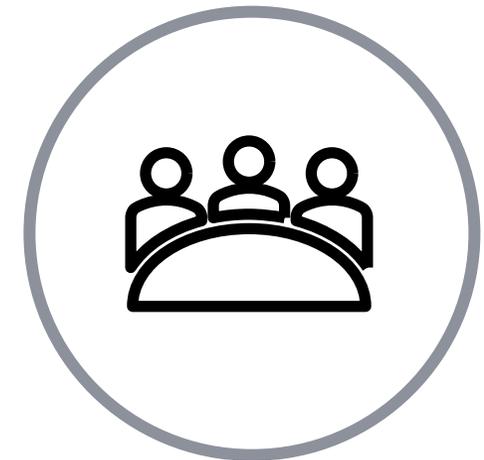
– Im Zuge der Beteiligung im Planfeststellungsverfahren erfolgt eine landesplanerische Stellungnahme seitens der höheren Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern.



Planungsabschnitt Grafing-Ostermünchen

Ergebnisse Runder Tisch Staatsminister Christian Bernreiter

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



Planungsabschnitte Ostermünchen–Grenze D/A

Vorplanung

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

A Untersuchung Beibehalt Bahnhof Ostermünchen

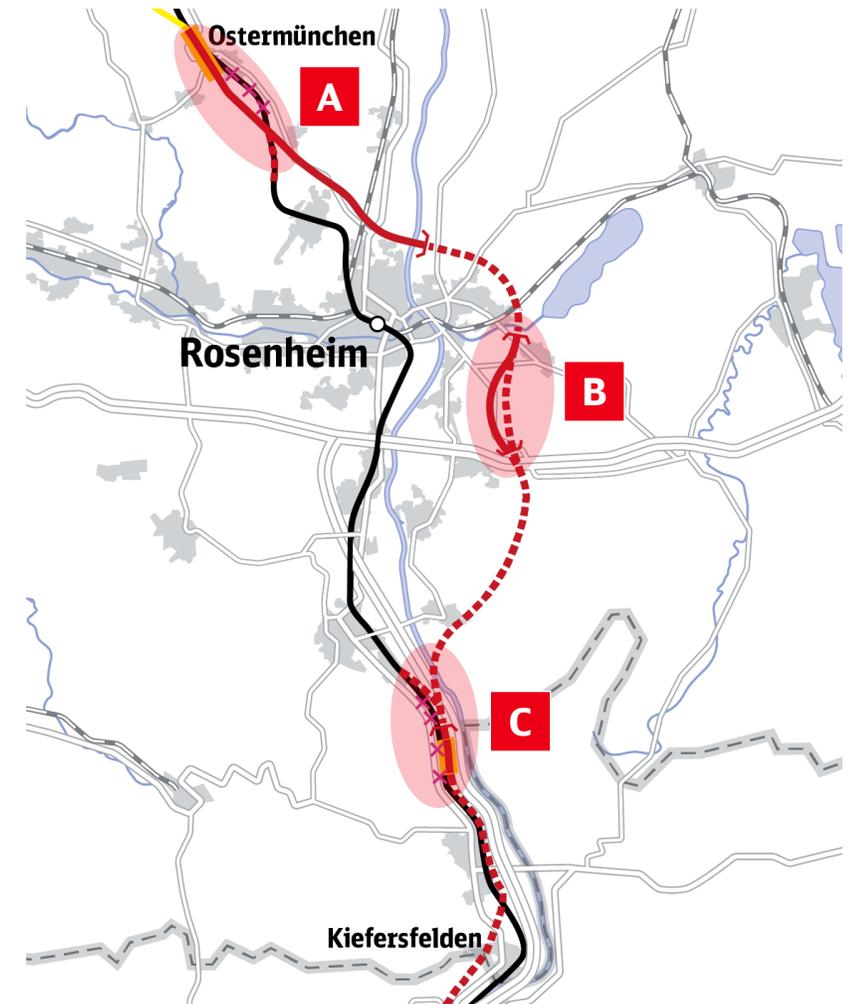
Nach Prüfung dieser Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren wird die Variante gleichwertig ausgeplant.

B Untersuchung Trassierungsalternativen im Bereich Rohrdorf/Riedering

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

C Untersuchung Verknüpfungsstelle Kirnstein im Bereich der Bestandsstrecke

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



Planungsabschnitt Grenze D/A-Schaftenau

Vorplanung bzw. UVE-Planung



- Einreichung UVE-Konzept bei zuständiger Behörde erfolgt, Genehmigungsprozess ist damit gestartet.
- Die UVP-Behörde hat das Vorverfahren mit Schreiben vom 08.08.2022 für abgeschlossen erklärt.
- Planungen für UVP-Verfahren gestartet.
- Detailerkundung des Projektraumes.
- Erste Sitzung des ÖBB-Regionalforums Kufstein-Langkampfen durchgeführt – Beteiligung der Region sichergestellt.



Planungsabschnitt Schafte nau–Knoten Radfeld

Detailgenehmigungsverfahren



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



Planungsabschnitt Schaftenau–Knoten Radfeld

Vorarbeiten Rohbaustollen

- Alle Genehmigungen für den Bau des Rohbaustollens liegen vor.
- Vorbereitende Arbeiten zur Erschließung der Baustelle im April 2022 gestartet.
- Intensive Kommunikationstätigkeit in der Region: Projektsprechstunden, Informationsabende, Regionalforum, Ombudsmann, Erlebnisbahnsteig.
- Vergabeverfahren für den Rohbaustollen (Allianzvertragsmodell) gestartet.
- Hauptbaumaßnahmen Rohbaustollen ab 2023 vorgesehen.



1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
- 4. Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung**
5. Parlamentarische Befassung
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

Ausgangssituation

Maßgabe M V1 aus dem Raumordnungsverfahren



d. Variante Violett

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

Regierung von Oberbayern: Landesplanerische Beurteilung für das Vorhaben „Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen - Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich)“ (28.01.2021)

Ergänzende Untersuchung im Anschluss an das Trassenauswahlverfahren

**Prüfung einer Innquerung
mit einer Tunnelführung in bergmännischer Bauweise
für die Auswahltrasse Violett**

Prüfung gemäß Maßgabe aus dem ROV

Untersuchungsstufen

Stufe 1: Grenzwertbetrachtung
zur Eingrenzung des Variantenspektrums



Entscheidung über die Weiterverfolgung in Stufe 2



Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung

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

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

Stufe 1: Grenzwertbetrachtung

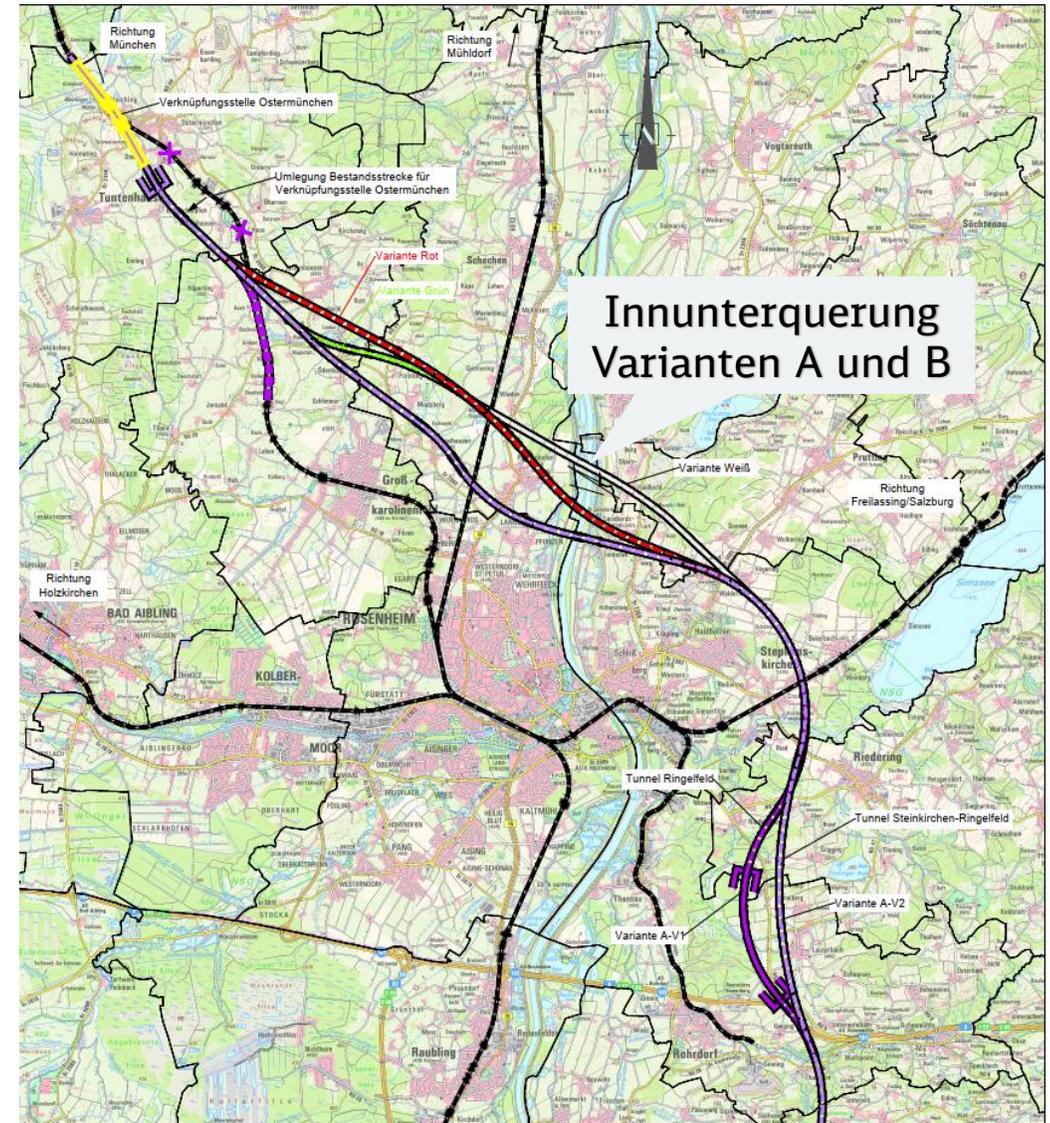
Untersuchte Varianten

Varianten A (violett)

- Unveränderter Verlauf der Auswahltrasse in der Lage

Varianten B (rot, grün, weiß)

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



Stufe 1: Grenzwertbetrachtung

Varianten – Konflikt- und Risikopotential im relativen Vergleich

Analyse und Bewertung

TWSG	Abstand, Umfahrung ober-/unterstromig
FFH-Gebiet	Abstand, Unterfahrungslänge
Gasspeicher	Abstand zu Gefahrenzonen
Gewässerkreuzungen	Anzahl, Höhenunterschied, Eingriffsintensität
Wohnbebauung	Abstand

	 	 	 	 
	B weiß B rot	B weiß B grün	B rot A	B grün A
TWSG	-- ++	-- ++	- +	- +
FFH-Gebiet	- +	- +	- +	- +
Gasspeicher	o o	o o	o o	o o
Gewässerkreuzungen			- +	-- ++
Wohnbebauung			- +	o o

++ deutlich besser + besser o gleichwertig - schlechter -- deutlich schlechter

➤ Für alle untersuchten Varianten (A und B) wurden Konflikt- und Risikopotentiale festgestellt.

➤ Im Vergleich zu den Varianten B liegt jedoch mit Variante A eine risikoärmere Alternative mit geringerem Konfliktpotential vor.

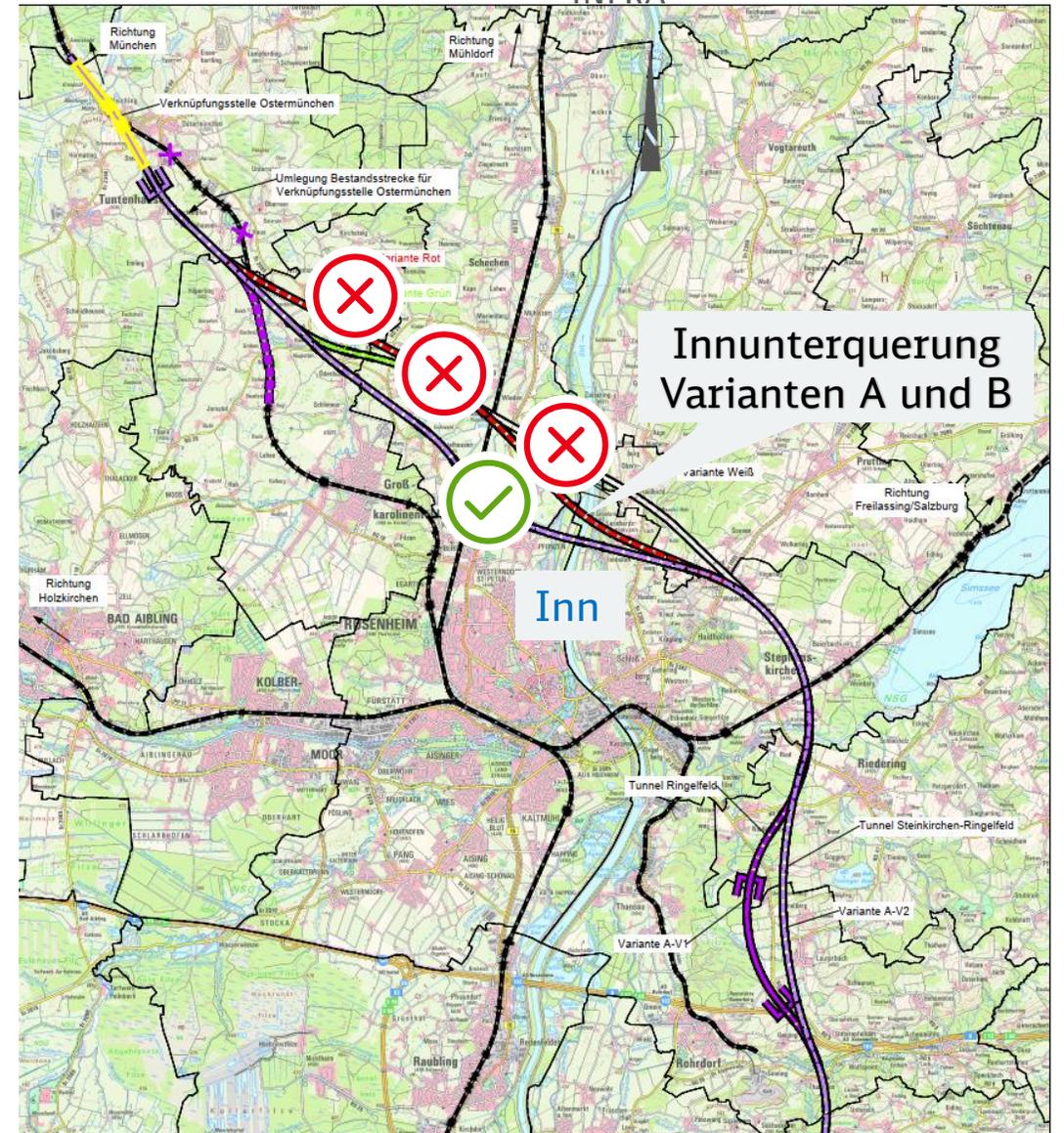
Stufe 1: Grenzwertbetrachtung

Fazit

Varianten B werden nicht weiterverfolgt.



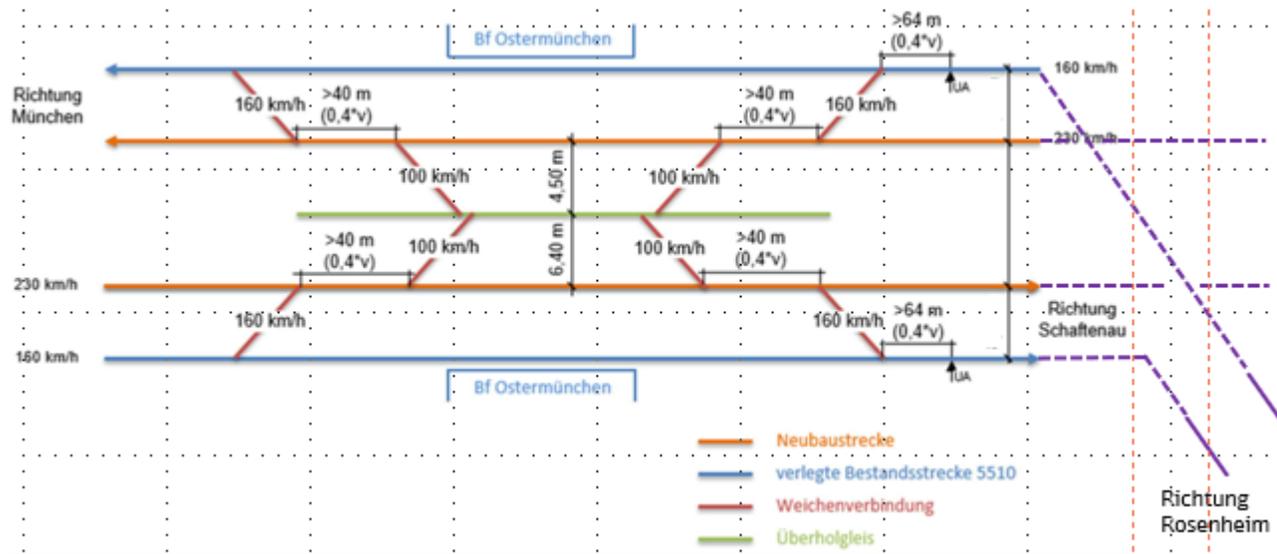
Variante A wird in Stufe 2 weiter untersucht.



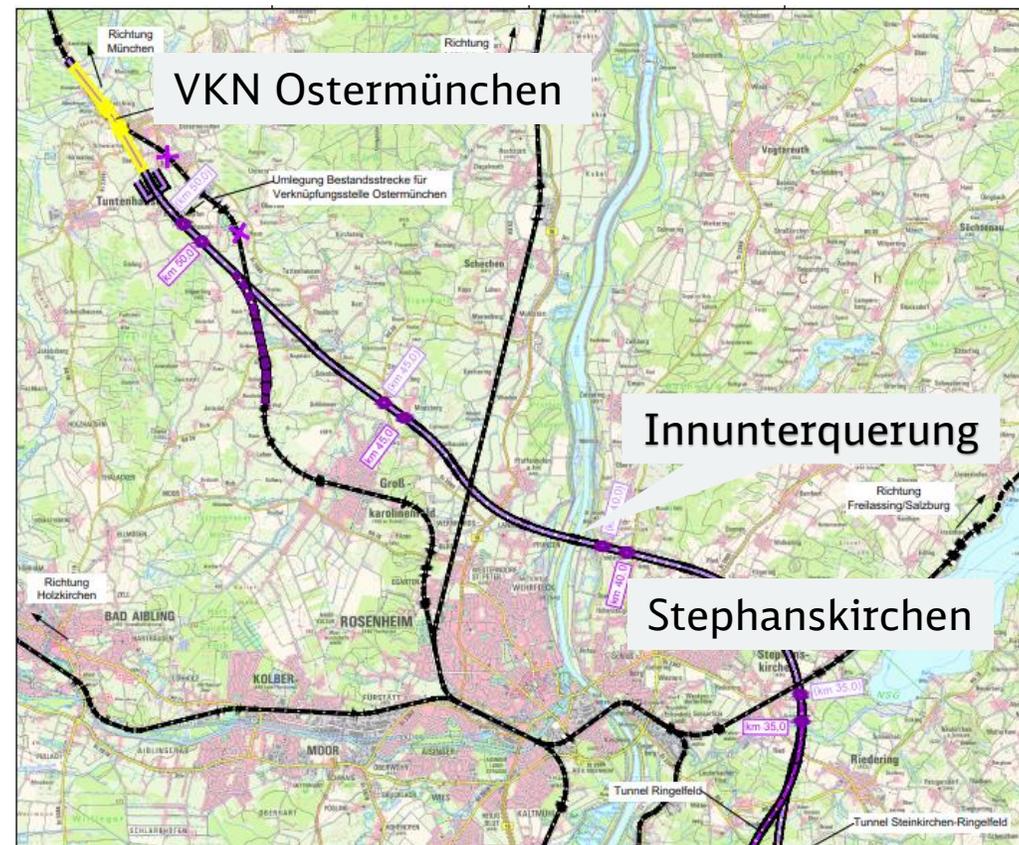
Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung

Variante A mit Tunnel Ringelfeld

Schemaskizze Verknüpfung Ostermünchen



Neubaustrecke Höhenverlauf, Tunnellänge ca. 19,4 km



Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung

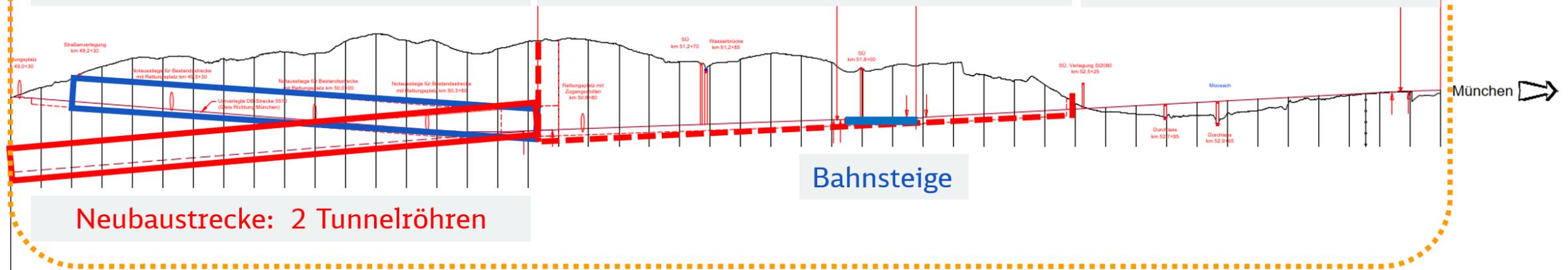
Variante A mit Tunnel Ringelfeld, Geometrie VKN Ostermünchen

Höhenentwicklung

Verlegte Bestandsstrecke
2 Tunnelröhren, Länge je ca. 1,5 km

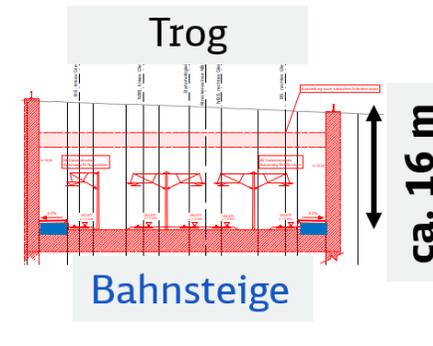
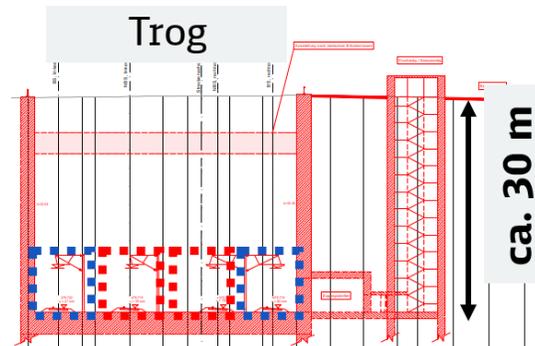
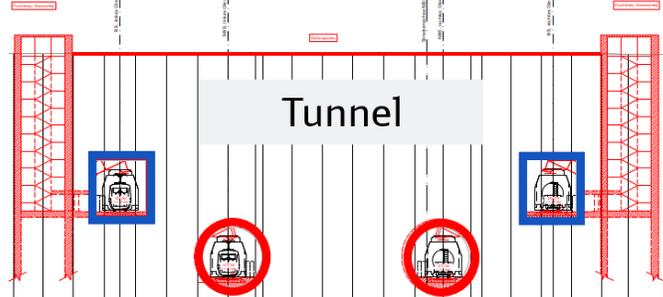
Bahnanlagen und Bahnsteige im Trog
Länge ca. 1,7 km, Breite bis ca. 40 m

Gleise und Weichen oberhalb des Geländes



Neubaustrecke: 2 Tunnelröhren

Querschnittsentwicklung



Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung

Variante A mit Tunnel Ringelfeld – Wirkungsanalyse, Bewertung

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	WA
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	+
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	o
		1-1-3 Bündelungspotenziale	-
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	o
		1-2-2 Energiebedarf	o
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	-
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit	-
		1-3-2 Bauphase	o
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	-
		1-4-2 Massendisposition	-
1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung		-	
2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	+
		2-1-2 Erschütterungen	x
		2-1-3 Freizeit und Erholung	o
	2-2 Mensch - Raumentwicklung	2-2-1 Raumentwicklung	o
		2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen inkl. Gemeinbedarfsflächen)
	2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2-3-2 Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen)	+
		2-3-3 Tourismus	o
		2-4-1 Schutzgebiete	+
	2-5 Wasser	2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume	+
		2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	o
		2-5-2 Trinkwasser	o
	2-6 Landschaft	2-5-3 Oberflächenwasser	+
		2-6-1 Landschaftsbild	+
		2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Boden
	2-8 Luft und Klima	2-7-2 Land- und Forstwirtschaft	o
		2-7-3 Altlasten	+
2-8-1 Schadstoffemissionen		-	
2-9 Sach- und Kulturgüter	2-8-2 Mikroklima	o	
	2-9-1 Kulturgüter	+	
2-10 Fläche	2-9-2 Sachgüter	o	
	2-10-1 Flächenverbrauch	o	
3 Kosten und Risiken	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten	-
		3-1-2 laufende Kosten	x
	3-2 Risiken	3-2-1 Realisierungsrisiken	-

- + Gute, günstige, vorteilhafte Bewertung
- o Mittlere, ausgeglichene Bewertung
- Schlechte, ungünstige, nachteilige Bewertung

Betrachteter Variantenabschnitt

- ab Tunnel Steinkirchen bis inkl. VKN Ostermünchen
- Bauzeit und Baukosten ab VKN Schaftenau

Ergebnis

Aufgrund seiner großen Tunnelanteile erreicht der Variantenabschnitt im Fachbereich Raum & Umwelt gute und mittlere Bewertungen.

Dem stehen teilweise deutlich ungünstige Bewertungen hinsichtlich der Zielerfüllung der Kriterien des Fachbereichs Verkehr & Technik sowie hohe Kosten & Risiken gegenüber.



Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung

Variante A mit Tunnel Ringelfeld – Risiken

Ungünstige Bewertungen sowie Genehmigungs- und Realisierungsrisiken ergeben sich u.a. aufgrund:

- Ungünstiger Baugrund bzw. hohe Prognoserisiken.
- Tunnel im Seeton und Quartär westlich der Innquerung ist aus geotechnischer Sicht riskanter als ein oberirdischer Streckenverlauf.
- In den langen Tunneln sind Hoch- bzw. Tiefpunkte erforderlich, entgegen den EBA-Soll-Bestimmungen.
- Wegen langer Tunnel reichen Überholmöglichkeiten gemäß Standard M230 ggf. nicht aus.
- Sehr unausgeglichene Massenbilanz; Risiken hinsichtlich Verfügbarkeit von Deponierungsflächen.
- Hohe statisch-konstruktive Risiken für das sehr tiefe, lange und breite VKN-Trogbauwerk im Grundwasser.
- Bahnsteige liegen ca. 16 m unter Geländeoberfläche; Zugänglichkeit und Barrierefreiheit ist gegenüber oberirdischer Anordnung deutlich erschwert.
- Wasserrechtliche Genehmigungsrisiken für die schadlose Ableitung der im Trogbauwerk anfallenden, großen Niederschlagsmengen.
- Rettungszugänge und -zufahrten zum Tunnelmund in ca. 30 m Tiefe erforderlich.



Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung

Variante A mit Tunnel Ringelfeld – Risiken

Ungünstige Bewertungen sowie Genehmigungs- und Realisierungsrisiken ergeben sich u.a. aufgrund:

- Sondergenehmigungen für das Trogbauwerk erforderlich, u.a.:
 - Auftriebssicherheit
 - Rückverankerung
 - Aussteifung
 - Grundwassereingriffe
 - Rettungs- und Instandhaltungskonzepte
 - Barrierefreiheit der Station (Bahnsteigzugänge)

- Sehr lange Streckenabschnitte in Tunnel und Trog sind nur schienengebunden erreichbar und führen bei Instandhaltungsarbeiten und im Ereignisfall zu betrieblichen Einschränkungen (Gleis ist belegt).
- Lange Bauzeit von ca. 10 Jahren *
- Finanzierungsrisiko:
Sehr hohe Baukosten von ca. 9,9 Mrd.€ *
(netto, nominalisiert bis 2040)
- Eingriffe in Privateigentum

* Bauzeit und Baukosten für den Abschnitt Ostermünchen-Schaftenau



Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung

Variante A mit Tunnel Steinkirchen-Ringelfeld – Wirkungsanalyse, Bewertung

Fachbereich	Hauptkriterium	Teilkriterium	WA	
1 Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	1-1-1 Trassierungsparameter	+	
		1-1-2 Anpassung anderer technischer Infrastrukturen	o	
		1-1-3 Bündelungspotenziale	-	
	1-2 Betriebsführung	1-2-1 Leistungsfähigkeit	o	
		1-2-2 Energiebedarf	o	
		1-2-3 Instandhaltungstätigkeiten	-	
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände	1-3-1 Störfälle und Verfügbarkeit	-	
		1-3-2 Bauphase	o	
	1-4 Bauausführung	1-4-1 Baugrundverhältnisse	-	
		1-4-2 Massendisposition	-	
		1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung	-	
	2 Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden	2-1-1 Lärm	+
			2-1-2 Erschütterungen	x
2-1-3 Freizeit und Erholung			o	
2-2 Mensch - Raumentwicklung		2-2-1 Raumentwicklung	o	
		2-3 Mensch - Raumnutzungen	2-3-1 Siedlung (Wohnen inkl. Gemeinbedarfsflächen)	o
2-3-2 Industrie und Gewerbe (inkl. Gemeinbedarfsflächen)			+	
2-3-3 Tourismus			+	
2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt		2-4-1 Schutzgebiete	+	
		2-4-2 Tier- und Pflanzenlebensräume	+	
2-5 Wasser		2-5-1 Grund- und Bergwasser (ohne Trinkwasser)	o	
		2-5-2 Trinkwasser	-	
		2-5-3 Oberflächenwasser	+	
2-6 Landschaft		2-6-1 Landschaftsbild	+	
		2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft	2-7-1 Boden	+
2-7-2 Land- und Forstwirtschaft			o	
2-7-3 Altlasten			+	
2-8 Luft und Klima		2-8-1 Schadstoffemissionen	-	
		2-8-2 Mikroklima	o	
2-9 Sach- und Kulturgüter		2-9-1 Kulturgüter	+	
		2-9-2 Sachgüter	o	
2-10 Fläche	2-10-1 Flächenverbrauch	o		
	3-1 Kosten	3-1-1 Investitionskosten	-	
3-2 Risiken		3-1-2 laufende Kosten	x	
		3-2-1 Realisierungsrisiken	-	

- +** Gute, günstige, vorteilhafte Bewertung
- o** Mittlere, ausgeglichene Bewertung
- Schlechte, ungünstige, nachteilige Bewertung

Betrachteter Variantenabschnitt

- inkl. Tunnel Steinkirchen-Ringelfeld bis inkl. VKN Ostermünchen
- Bauzeit und Baukosten ab VKN Schafstenu

Ergebnis

Aufgrund seiner großen Tunnelanteile erreicht der Variantenabschnitt **im Fachbereich Raum & Umwelt gute und mittlere Bewertungen.**

Dem stehen **teilweise deutlich ungünstige Bewertungen** hinsichtlich der Zielerfüllung der Kriterien **des Fachbereichs Verkehr & Technik** sowie **hohe Kosten & Risiken** gegenüber.

Neubaustrecke Höhenverlauf, Tunnellänge ca. 34,3 km

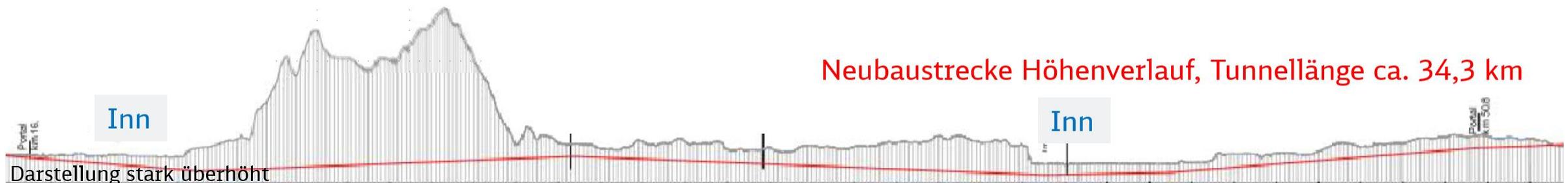


Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung

Variante A mit Tunnel Steinkirchen-Ringelfeld – Risiken

Ungünstige Bewertungen sowie Genehmigungs- und Realisierungsrisiken ergeben sich u.a. aufgrund:

- Ungünstiger Baugrund bzw. hohe Prognoserisiken.
- Tunnel im Seeton und Quartär westlich der Innquerung ist aus geotechnischer Sicht riskanter als ein oberirdischer Streckenverlauf.
- In den langen Tunneln sind Hoch- und Tiefpunkte erforderlich, entgegen den EBA-Soll-Bestimmungen.
- Wegen langer Tunnel reichen Überholmöglichkeiten gemäß Standard M230 ggf. nicht aus.
- Sehr unausgeglichene Massenbilanz; Risiken hinsichtlich Verfügbarkeit von Deponierungsflächen.
- Hohe statisch-konstruktive Risiken für das sehr tiefe, lange und breite VKN-Trogbauwerk im Grundwasser.
- Bahnsteige liegen ca. 16 m unter Geländeoberfläche; Zugänglichkeit und Barrierefreiheit ist gegenüber oberirdischer Anordnung deutlich erschwert.

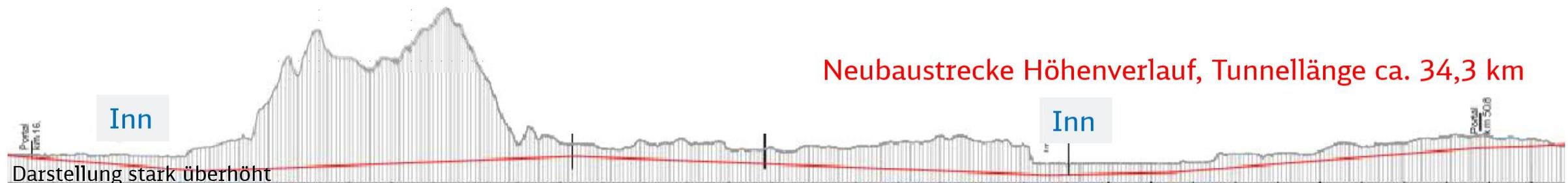


Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung

Variante A mit Tunnel Steinkirchen-Ringelfeld – Risiken

Ungünstige Bewertungen sowie Genehmigungs- und Realisierungsrisiken ergeben sich u.a. aufgrund:

- Wasserrechtliche Genehmigungsrisiken für die schadlose Ableitung der im Trogbauwerk anfallenden, großen Niederschlagsmengen.
- Rettungszugänge und -zufahrten zum Tunnelmund in ca. 30 m Tiefe erforderlich.
- Sehr lange Streckenabschnitte in Tunnel und Trog sind nur schienengebunden erreichbar und führen bei Instandhaltungsarbeiten und im Ereignisfall zu betrieblichen Einschränkungen (Gleis ist belegt).
- Aufgrund der Tunnellänge von über 20 km wird mind. ein Evakuierungs- und Rettungspunkt [ERP] im Tunnel erforderlich; konkrete Anforderungen an eine genehmigungsfähige Lösung können erst im weiteren Projektverlauf erarbeitet werden.
- Hohes Gefährdungspotentials der Sulzbergquellen 1, 2 und 3 der Gemeinde Nussdorf.



Stufe 2: Planung, Analyse, Bewertung

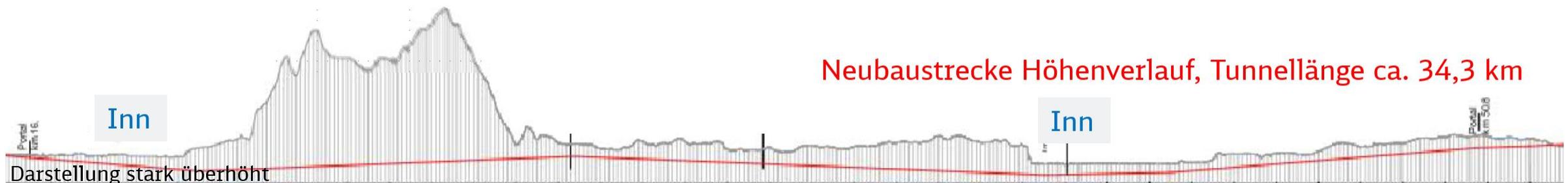
Variante A mit Tunnel Steinkirchen-Ringelfeld – Risiken

Ungünstige Bewertungen sowie Genehmigungs- und Realisierungsrisiken ergeben sich u.a. aufgrund:

- Sondergenehmigungen für das Trogbauwerk erforderlich, u.a.:
 - Auftriebssicherheit
 - Rückverankerung
 - Aussteifung
 - Grundwassereingriffe
 - Rettungs- und Instandhaltungskonzepte
 - Barrierefreiheit der Station (Bahnsteigzugänge)

- Lange Bauzeit von ca. 10 Jahren *
- Finanzierungsrisiko:
Sehr hohe Baukosten von ca. 10,3 Mrd.€ *
(netto, nominalisiert bis 2040)
- Eingriffe in Privateigentum

* Bauzeit und Baukosten für den Abschnitt Ostermünchen-Schaftenau



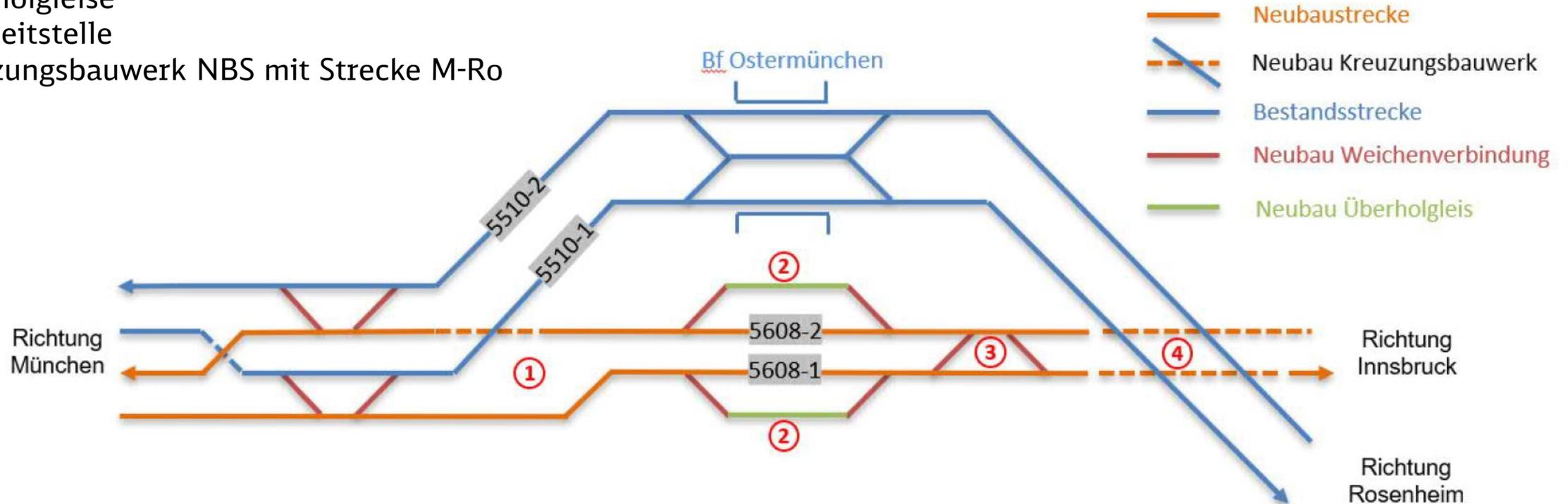
Variante mit Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen

Aufgabenstellung und Randbedingungen

Schemaskizze VKN Ostermünchen

gem. Vorplanungskonzept

- (1) Verknüpfung westl. Ostermünchen mit Kreuzungsbauwerken
- (2) Überholgleise
- (3) Überleitstelle
- (4) Kreuzungsbauwerk NBS mit Strecke M-Ro

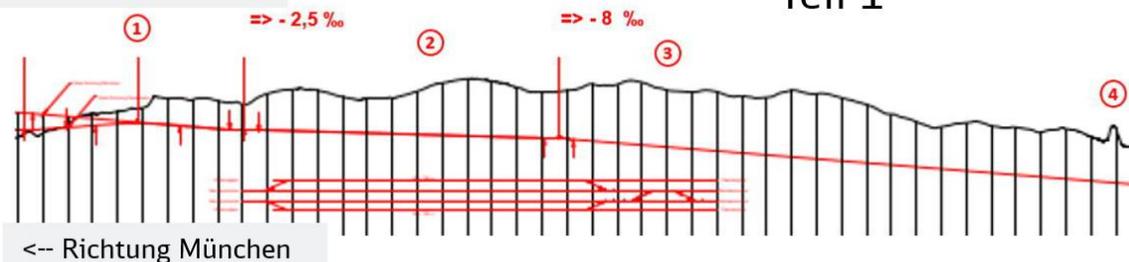


Variante mit Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen

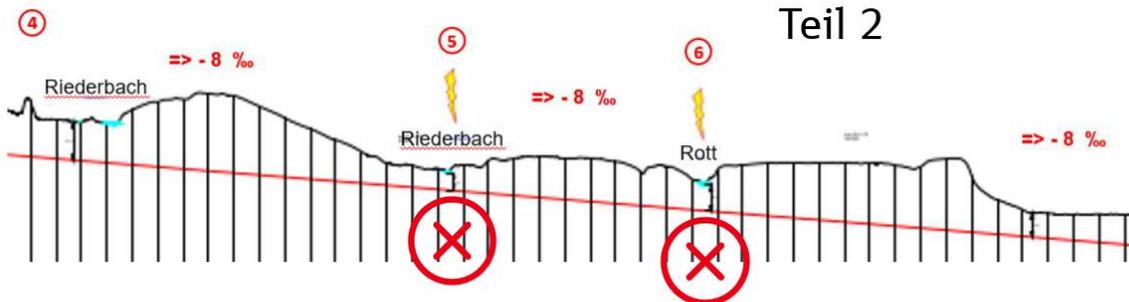
Stufe 1: Grenzwertbetrachtungen – Maximales Gefälle in Richtung Inn

VKN Ostermünchen

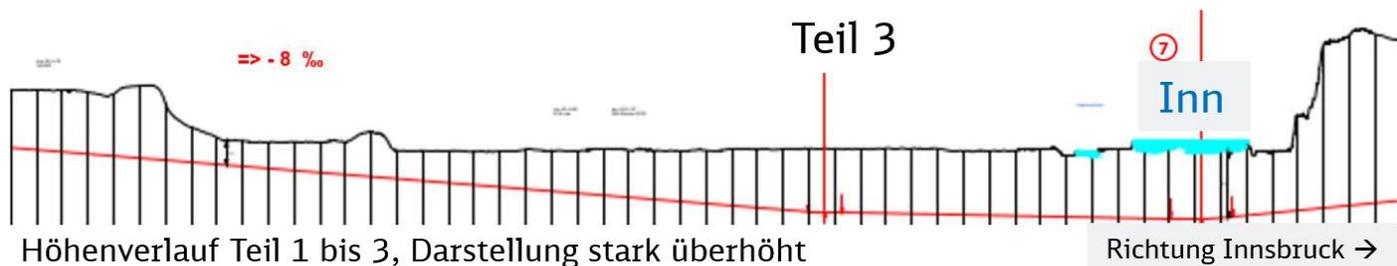
Teil 1



Teil 2



Teil 3



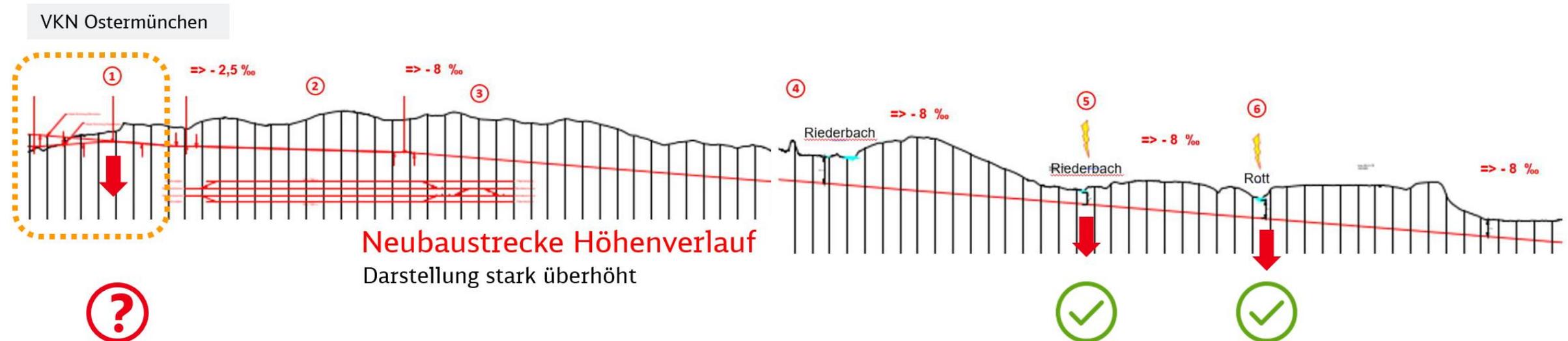
Höhenverlauf Teil 1 bis 3, Darstellung stark überhöht

- (1) Anschluss an Höhenlage des Kreuzungsbauwerks der Vorplanung (Verknüpfungsbereich)
- (2) Überholgleise max. Gefälle = $-2,5\text{‰}$
- (3) NBS max. Gefälle = -8‰
- (4) Unterquerung Strecke M-Ro
- (5) Kollision NBS mit Riederbach ⊗
- (6) Kollision NBS mit Rott ⊗
- (7) Inn-Unterquerung, Tunnel in bergmännischer Bauweise

Variante mit Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen

Stufe 1: Grenzwertbetrachtungen – Alternativer Lösungsansatz

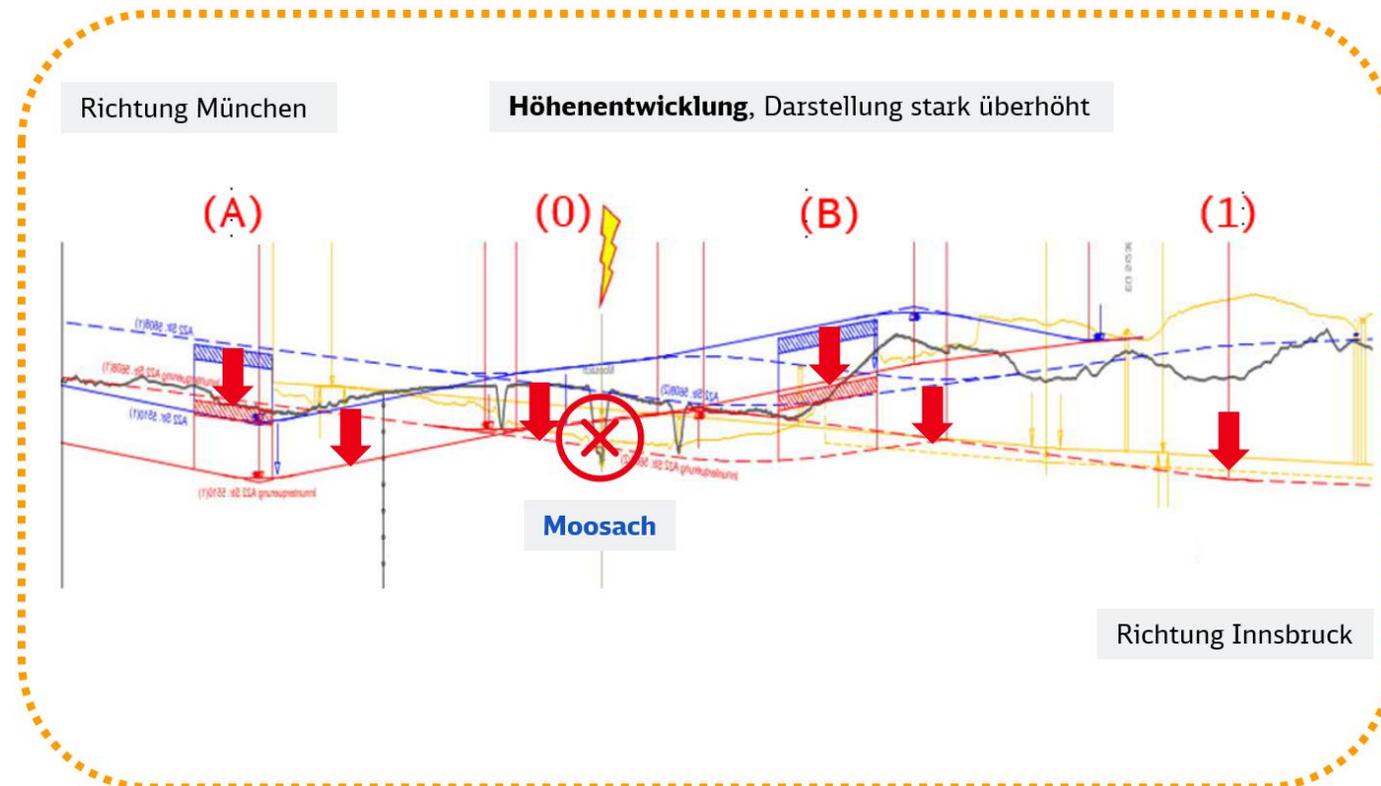
Tieferlegung der Gradiente bei der Querung des Riederbachs (5) und der Rott (6) erfordert Tieferlegung des Anschlusspunktes (1) in der VKN Ostermünchen



Variante mit Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen

Stufe 1: Grenzwertbetrachtungen – Alternativer Lösungsansatz

Tieferlegung des Anschlusspunktes (1) erfordert
Tieferlegung des Verknüpfungsbereichs westlich des Bahnhofs Ostermünchen



(A) Kreuzungsbauwerk
NBS-Gleis -- BS-Gleis

(0) Kollision der Gleise mit der Moosach (X)

(B) Kreuzungsbauwerk
BS-Gleis -- NBS-Gleis

(1) Anschluss NBS Richtung Innsbruck

Variante mit Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen

Stufe 1: Grenzwertbetrachtungen - Fachliche Beurteilung

Die NBS muss den Riederbach und die Rott mit ausreichender Überdeckung unterqueren.

- Berücksichtigt man diese Tiefenlage unter dem Riederbach und der Rott, dann ist eine konfliktfreie Überquerung der Moosach trassierungstechnisch nicht möglich.
- Berücksichtigt man umgekehrt eine ausreichende Überquerungshöhe der Moosach, dann können die Rott und der Riederbach nicht konfliktfrei unterquert werden.
- Die Höhentrasse führt somit selbst bei Ausnutzung der Trassierungsgrenzwerte zu unvermeidbaren Konflikten.

➤ Die bei der jeweiligen Gewässerkreuzung unvermeidbaren Beeinträchtigungen und Verschlechterungen **stellen sehr hohe Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiken bzw. voraussichtlich nicht lösbare Konflikte dar.**

- *Baulich-konstruktive Lösungsansätze (wie z.B. Düker) würden bauzeitlich und dauerhaft zu erheblichen Beeinträchtigungen mit Verschlechterungen der jeweils betroffenen Gewässer führen. Diese stehen den Umweltzielen für den Schutz von Oberflächengewässern der **Wasserrahmenrichtlinie WRRL** entgegen. Hintergrund sind die Vorgaben und Ziele der WRRL, die im **Wasserhaushaltsgesetz WHG** in deutsches Recht umgesetzt sind. Zentrale Ziele sind das Verschlechterungsverbot und das Zielerreichungsgebot.*
- **ROV, Maßgabe M 8.1** „Bauwerke und Tunnel sind so auszuführen, dass Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern, ... möglichst vermieden werden.“
- **ROV, Maßgabe M 8.2** „Kreuzungsbauwerke von Gewässern sind ausreichend groß zu dimensionieren und dürfen das Abflussverhalten nicht negativ beeinflussen.“

Variante mit Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen

Stufe 1: Grenzwertbetrachtungen - Fachliche Beurteilung



Anhand übertragbarer Erkenntnisse aus den untersuchten Varianten *mit Verlegung* des Bahnhofs wurden im Folgenden auch weitere Kriterien für die Variante *mit Erhalt* des Bahnhofs bewertet.

- Ungünstiger Baugrund bzw. hohe Prognoserisiken.
- Tunnel im Seeton und Quartär westlich der Innquerung ist aus geotechnischer Sicht riskanter als ein oberirdischer Streckenverlauf.
- In den langen Tunneln sind Hoch- und Tiefpunkte erforderlich, entgegen den EBA-Soll-Bestimmungen.
- Wegen langer Tunnel reichen Überholmöglichkeiten gemäß Standard M230 ggf. nicht aus.
- Sehr unausgeglichene Massenbilanz; Risiken hinsichtlich Verfügbarkeit von Deponierungsflächen.
- Hohe statisch-konstruktive Risiken für das Trogbauwerk für Überholgleise und Überleitstelle (Tiefe: 5 bis ca. 30 m, Länge: ca. 2,3 km, Breite: bis ca. 35 m) im Grundwasser.
- Im Vergleich zu den Alternativen mit verlegtem Bahnhof Ostermünchen entfällt die ungünstige Anordnung der Bahnsteige in tiefer Troglage und die Absenkung der Bestandsstreckengleise aus Richtung Rosenheim in das Trogbauwerk.
- Wasserrechtliche Genehmigungsrisiken für die schadlose Ableitung der im Trogbauwerk anfallenden, großen Niederschlagsmengen.

Variante mit Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen

Stufe 1: Grenzwertbetrachtungen - Fachliche Beurteilung



Anhand übertragbarer Erkenntnisse aus den untersuchten Varianten *mit Verlegung* des Bahnhofs wurden im Folgenden auch weitere Kriterien für die Variante *mit Erhalt* des Bahnhofs bewertet.

- Sondergenehmigungen für das Trogbauwerk erforderlich, u.a.:
 - Auftriebssicherheit
 - Rückverankerung
 - Aussteifung
 - Grundwassereingriffe
 - Rettungs- und Instandhaltungskonzepte

- Rettungszugänge und -zufahrten zum Tunnelmund in ca. 30 m Tiefe erforderlich.

- Sehr lange Streckenabschnitte in Tunnel / Trog sind nur schienengebunden erreichbar und führen bei Instandhaltungsarbeiten und im Ereignisfall zu betrieblichen Einschränkungen (Gleis ist belegt).

- Lange Bauzeit

- Sehr hohe Baukosten

- Eingriffe in Privateigentum

Variante mit Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen

Stufe 1: Grenzwertbetrachtungen - Fazit

Ergebnis

Aufgrund seiner großen Tunnelanteile erreicht der Variantenabschnitt im **Fachbereich Raum & Umwelt gute und mittlere Bewertungen – mit Ausnahme der Gewässerquerungen, die sehr hohe Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiken bzw. voraussichtlich nicht lösbare Konflikte aufweisen.**

Die Zielerfüllung der Kriterien des **Fachbereichs Verkehr & Technik** wird **teilweise deutlich ungünstig** bewertet.

Es sind **sehr hohe Kosten** und **sehr hohe Risiken** zu erwarten.

Betrachteter Variantenabschnitt:

VKN Ostermünchen bis Ende des Tunnels Ringelfeld bzw. Steinkirchen-Ringelfeld

Fazit



- Auf Grundlage der Ergebnisse der Grenzwertbetrachtungen können die Lösungsansätze aus fachlicher Sicht nicht zur Weiterverfolgung empfohlen werden.
- Die Innquerung mit einer Tunnelführung in bergmännischer Bauweise mit Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen wurde somit in Stufe 2 nicht weiter untersucht.

Prüfung gemäß Maßgabe aus dem ROV

Zusammenfassung

Machbarkeitsprüfung

Ergänzend zum Trassenauswahlverfahren wurde für die Auswahltrasse Violettt eine **Innquerung mit einer Tunnelführung in bergmännischer Bauweise geprüft:**

➤ **Varianten mit Verlegung des Bf. Ostermünchen**

- Varianten A in Lage der Auswahltrasse
- Varianten B (weiß, rot, grün) mit einer nördlicheren Innquerung

➤ **Varianten mit Erhalt des Bf. Ostermünchen**

Ergebnisse

Raum & Umwelt

- Aufgrund ihrer großen Tunnelanteile erreichen alle Varianten **gute und mittlere Bewertungen**. Ausnahme bilden **Gewässerquerungen mit** je nach Variante **sehr hohen Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiken bzw. voraussichtlich nicht lösbaren Konflikten**.

Verkehr & Technik

- Die Zielerfüllung der Kriterien wird bei allen Varianten **teilweise deutlich ungünstig bewertet**.

Kosten & Risiken

- Bei allen Varianten sind **sehr hohe Kosten** und **sehr hohe Risiken** zu erwarten.

Vergleich zur oberirdischen Innquerung:

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

Handlungsrahmen der DB:

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

(§ 1 Abs. I BUV)

- Die DB hat das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu berücksichtigen. Es besteht kein Freiraum zur Planung übergesetzlicher Maßnahmen.
- Mit der oberirdischen Innquerung liegt eine wirtschaftlichere Variante mit weniger Risiken vor. Diese Variante wird in der Vorplanung optimiert.

Schlussfolgerungen

Möglichkeit in der Parlamentarischen Befassung

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

(BT-Drucksache 19/9885)

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

Fazit:

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

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung
- 5. Parlamentarische Befassung**
6. Diskussion und Fragen
7. Termine und Abschluss

Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Der Weg von der Vorplanung ins Parlament



Rechtliche Grundlage: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

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

**Angestrebter Termin:
Mitte des Jahrzehnts**



Übergesetzliche Forderungen bei der Planung des Schienennetzes

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

Beschluss des Deutschen Bundestages, dass...

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

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

Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 18/7365

Die Parlamentarische Befassung

Prozessuale Betrachtung

Vorplanung

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

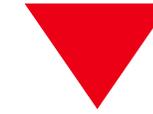
Unterrichtung
des Bundestages
durch das BMDV



Parlamentarische Befassung

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

Entscheidung des
Bundestages über
Vorzugsvariante

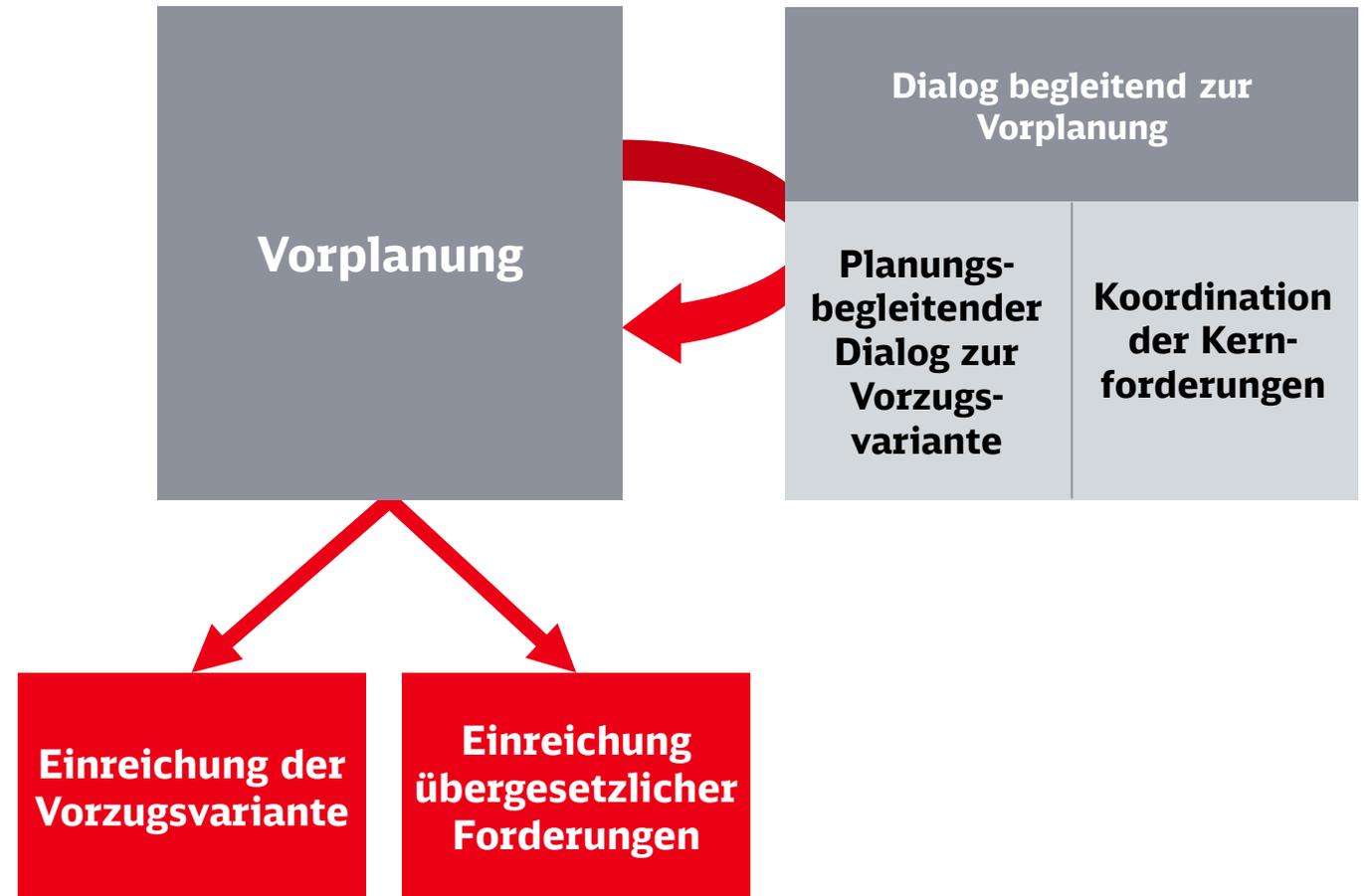


**Entwurfs- und
Genehmigungs-
planung auf Basis
der Bundestags-
entscheidung**

Die Parlamentarische Befassung

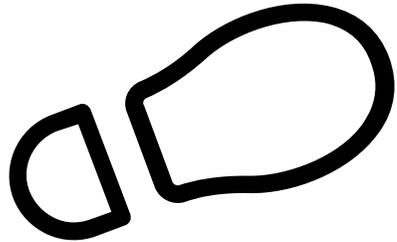
Koordinationsangebot der DB

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

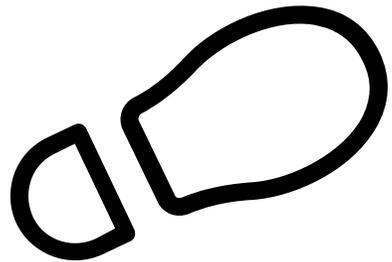


1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung
5. Parlamentarische Befassung
- 6. Diskussion und Fragen**
7. Termine und Abschluss

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
3. Status Gesamtprojekt mit Bericht aus den Foren
4. Prüfungsergebnis bergmännische Innquerung
5. Parlamentarische Befassung
6. Diskussion und Fragen
- 7. Termine und Abschluss**



- **Protokoll**
Der Protokollentwurf wird per E-Mail versendet und in der nächsten Sitzung abgestimmt.



- **Präsentation**
Die Präsentation ist in Kürze auf unserer Website unter www.brennernordzulauf.eu abrufbar.
- **Nächste Sitzung**
Die nächste Sitzung des Regionalen Projektbeirats findet voraussichtlich im Frühjahr 2023 statt.

Vielen Dank

Wir sind für Sie da!



DB Netz AG

Prinzregentenstraße 5, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu