

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	21. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2
Datum und Uhrzeit:	30.09.2020, 15:30-17:30 Uhr
Ort:	Videokonferenz
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Matthias Bernhard (Oberaudorf) Stefan Hirnböck (Oberaudorf) Bernhard Wenger (Oberaudorf) Andreas Wehner (Kiefersfelden) Manuel Gotthalmseder (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Sven Madlung (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Alexander Buchner (IPBN) Ulrich Müller (clavis) Carina Röder (clavis)

Agenda:

1. **Begrüßung**
 2. **Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung**
 3. **Aktuelle Themen**
 4. **Blick in die Planungswerkstatt**
 5. **Fragen und Diskussion**
 6. **Abschluss und Termine**
-



1. Begrüßung

Die Moderation begrüßt die Teilnehmer zur Onlinekonferenz. Aufgrund der am vergangenen Freitag in Deutschland ausgesprochenen Reisewarnung für Tirol kann die aktuelle Forenrunde leider nicht wie geplant in der Gemeinde Oberaudorf stattfinden. Um die Forensitzung dennoch möglich zu machen, wurde kurzfristig eine Videokonferenz eingerichtet. Auch die Projektleitungen begrüßen herzlich zum 21. Gemeindeforum. Die Moderation stellt den Ablauf und die Verhaltensregeln für die heutige Sitzung vor. Die Projektleitung ergänzt, dass die Präsentationen in gedruckter Form beim nächsten Forentermin ausgehändigt werden.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 20. Sitzung

Zum Protokoll der 20. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Aktuelle Themen

Siehe Folien 4-8 der beiliegenden Präsentation

Raumordnungsverfahren

Das Raumordnungsverfahren (ROV) wurde durch die Regierung von Oberbayern (ROB) Ende Mai formal eingeleitet. Bis 24. Juli konnten dazu Stellungnahmen eingebracht werden. Wie im November 2019 durch die Staatsregierung erläutert, ist für das ROV ein Zeitraum von sechs Monaten vorgesehen. Nach jetzigem Stand wird die landesplanerische Stellungnahme als formaler Abschluss des ROV etwa Ende November fertig sein. Aktuell wertet die ROB die eingereichten Stellungnahmen aus. Bei besonderem Klärungsbedarf ersucht die ROB die DB um Stellungnahme. Die Bewertung der Raumordnungsunterlagen und der eingegangenen Stellungnahmen und somit der Raumverträglichkeit der eingereichten Trassenvarianten obliegt ausschließlich der ROB als Behörde. Das finale Ergebnis bildet die landesplanerische Stellungnahme, über welches die ROB nach Vorliegen entsprechend informieren wird. Nachträglich hier noch der Link zur Pressemitteilung der Regierung von Oberbayern vom 8. Oktober: <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/presse/archiv/2020/pm-112/index.html>.

Die Interessensgemeinschaft Inntal 2040 hat in ihrer Stellungnahme einen Trassenvorschlag eingereicht, mit dem Ziel die Verknüpfungsstelle (VKN) Niederaudorf-BAB unterirdisch im Bereich des Wildbarren auszuführen. Aus Sicht der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 würde sich der Wildbarren für eine VKN im Tunnel eignen. Seitens der Interessensgemeinschaft wurden dazu zwei Untervarianten, nämlich Ost und West, skizziert. Zu diesem Vorschlag wurde die DB entsprechend um Stellungnahme gebeten.

Das Thema VKN im Tunnel wurde seitens der DB im Zeitraum der Grobtrassenvorschläge Mitte 2018 bis Mitte 2019 bereits einmal bearbeitet, damals rein qualitativ, also ohne Verortung. Das Prüfergebnis wurde im Mai 2019 auf der Homepage veröffentlicht, der Vorschlag wurde zum damaligen Zeitpunkt als nicht realistisch eingestuft. Aufgrund des jetzt verorteten Vorschlags mit skizzenhafter Darstellung und einer zugehörigen Beschreibung gibt es mehrere Aspekte, die bewertet werden können.

Das sind einerseits technische Aspekte, andererseits geologische Fragen und schließlich resultieren daraus auch Themen rund um Aspekte wie Tunnelsicherheit bzw. allgemeine Sicherheitsanforderungen an Eisenbahnstrecken. Die Untersuchung der technischen Aspekte prüft vor allem, ob die Umsetzung trassierungstechnisch möglich wäre und unter welchen Randbedingungen. Beim Thema geologische Fragen wird untersucht, ob die VKN im Bereich Wildbarran aus geologischer Sicht machbar wäre. Und drittens sind Themen rund um Tunnelsicherheit bzw. Sicherheitsanforderungen an Eisenbahnstrecken zu betrachten. Hier gelten zum einen europäische Verordnungen und zum anderen nationale Richtlinien, wie in Deutschland beispielsweise die Richtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Das EBA ist zugleich Aufsichtsbehörde der Deutschen Bahn und Planfeststellungsbehörde auf nationaler Ebene.

Ein wesentlicher Aspekt, der sich durch alle Rechtsbereiche zieht, ist das Thema Regelabweichung. Wenn Vorgaben nicht eingehalten werden können, muss die Abweichung mindestens genauso sicher wie das Vorgehen laut Regelwerk sein. Dieser wichtige Grundsatz muss auch bei der VKN im Tunnel eingehalten werden. Zwei zentrale Vorschriften enthält die nationale Eisenbahnvorschrift des Bundes (EBA-Ril Tunnel) dazu, beide sind auf Folie 8 erläutert. Diese umfassen das Verbot von fahrplanmäßigen Begegnungen von Personen- und Güterzügen in einer Tunnelröhre. Daraus ergibt sich, dass bei Strecken mit uneingeschränktem Mischbetrieb, wie am Brenner-Nordzulauf vorhanden, die Fahrtunnel als parallele eingleisige Tunnel anzulegen sind.

Auf Basis der Regelwerksvorgaben prüfte die DB den Vorschlag VKN im Tunnel und entwickelte zwei mögliche Lösungsansätze: eine Ausführung als Vier-Röhren-System und eine Ausführung als Kaverne. Unter Einbindung verschiedener Experten kam man zum Schluss, dass keine Lösung gefunden werden kann, welche die sicherheitstechnischen Vorgaben erfüllt. Weder beim Vier-Röhren-System noch bei der Kaverne kann der Nachweis gleicher Sicherheit erbracht werden, weshalb der ROB mitgeteilt wurde, dass die vorgeschlagenen Trassenführungen (Ost und West) keine Alternative zur eingereichten Trasse darstellen. Die Stellungnahme der DB kann ab nächster Woche auf der Homepage unter <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html> nachgelesen werden. Für Fragen steht die DB jederzeit weiterhin gerne zur Verfügung.

Diskussion

Ein Forenmitglied stellt in Frage, ob die Aussage über den Ausschluss dieser Variante bei der aktuell vorliegenden Planungstiefe aussagekräftig ist. Außerdem habe das Mitglied im Vorfeld mit dem Gesamtprojektleiter Matthias Neumaier gesprochen und dieser hätte gesagt, dass die DB nicht den



Auftrag habe diese Trasse zu einer Planung zu bringen. Ist das der Grund warum die Planungen zur eingebrachten Trasse der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 nicht weiterverfolgt werden?

- Die Projektleitung betont, dass es keinen Unterschied macht, welche Person eine Idee einbringt. Jede Stellungnahme wird gleich ernsthaft geprüft und bewertet, unabhängig davon, wer diese einbringt oder von wem die DB beauftragt ist. Die hier dargelegten Ideen, Rückschlüsse und Lösungsansätze betreffend die eingereichte Stellungnahme der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 wurden sorgfältig ausgearbeitet und das Resultat ist, dass die Variante aus Sicht der DB nicht genehmigungsfähig ist. Auch die Projektleitung habe dazu zum angesprochenen Telefonat Rücksprache mit Matthias Neumaier gehalten und kann die getätigten Aussagen des Mitglieds in dieser Form nicht bestätigen.

Das Forenmitglied kritisiert, dass diese Aussage eines Trassenausschlusses nicht vereinbar wäre mit der Aussage von Matthias Neumaier, welcher betont hätte, dass diese Variante lediglich aufgrund des hohen Planungsrisikos nicht weiterverfolgt werden könne.

- Die Projektleitung antwortet, dass eine Aussage die andere nicht ausschließt. Auch Matthias Neumaier kennt die Stellungnahme an die ROB, welche besagt, dass die Variante keine genehmigungsfähige Lösung darstellt und vertritt diese Einschätzung.

Das Forenmitglied merkt an, dass es konsistente Aussagen der Projektleitung braucht. Die Planungen rund um die Stellungnahme der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 wurden von einem Experten vorgenommen, dieser wäre auch beim Projekt Stuttgart 21 dabei gewesen und man täte gut daran, ihm zuzuhören. Der Gotthard-Basistunnel zeigt vor, dass es auch anders geht. Hier wurde das Problem mit variablen Schotten bzw. Seitentüren gelöst. Mich wundert Ihre Fundamentalaussage gegen die Machbarkeit dieser Trasse mit der VKN im Tunnel, zumal vorab noch nicht einmal Rücksprache mit den entsprechenden Planern (Anm. von Interessensgemeinschaft Inntal 2040) gehalten wurde. Das Forenmitglied habe Rücksprache mit dem Innen-, Umwelt- und Verkehrsministerium gehalten und auch dort herrsche der Wunsch vor, dass diese Trasse noch nicht ausgeschieden wird.

- Die Projektleitung bietet auch weiterhin bilaterale Gespräche zwischen der Projektleitung, der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 und dem Forenmitglied an. Die VKN im Berg kann nicht mit dem Gotthard-Basistunnel verglichen werden, da andere Regelwerke und Randbedingungen vorliegen. Im Gotthard-Basistunnel gibt es Überleitverbindungen, die dortigen Anforderungen und Randbedingungen sind aber aus Sicht der Projektleitung nicht ansatzweise mit denen einer VKN vergleichbar, da diese nicht genutzt werden wenn beide Röhren befahrbar sind. Diese sind überwiegend dazu da, dass im Wartungs- oder Instandhaltungsfall (Bereich eine Röhre gesperrt) der eingleisige Betriebsabschnitt möglichst kurz gehalten werden kann.

Das Forenmitglied gibt zu bedenken, dass die Planungen rund um die Stellungnahme der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 ein ehemaliger Prüfingenieur der Bahn erstellt hat, welcher somit zurecht als Experte in diesem Bereich gelte und die beim Gotthard-Basistunnel vorliegenden Regelwerke natürlich kennt. Warum wird das mehrfach dargelegte Gesprächsangebot von Hrn. Dr. Rauscher nicht angenommen?

- Die Projektleitung erwidert, dass es bis dato kein einziges Gesprächsangebot seitens Hrn. Dr. Rauscher an die Projektleitung gegeben hat. Mit dem Sprecher der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 hingegen, gibt es regelmäßig Austausch, schon seit mehr als einem halben Jahr. Gestern wäre zudem ein Treffen mit Vertretern der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 vereinbart gewesen, welches aufgrund der aktuellen Reisewarnung für Tirol leider verschoben werden musste, jedoch zeitnah nachgeholt wird. Der Behauptung, dass die DB zu diesem Thema nicht gesprächsbereit wäre, wird seitens der Projektleitung entschieden widersprochen.

Das Forenmitglied gibt an, dass eine gute Absprache in diesem Fall auch Wunsch der Minister ist, da es als Vorteil zu werten ist, dass eine Bürgerinitiative dem Projekt zuarbeitet. Verhältnisse wie beim Projekt Stuttgart 21 sollten vermieden werden.

- Die Projektleitung antwortet, dass nationale Verordnungen eingehalten werden müssen. Um ein gemeinsames Gespräch mit der Interessensgemeinschaft Inntal 2040 wird man sich weiterhin bemühen.

Auch ich bin dafür, dass Empfehlungen und Richtlinien eingehalten werden. Sowohl Kreistag, Bürgermeister und Minister stehen hinter der Stellungnahme der Interessensgemeinschaft Inntal 2040.

- Die Projektleitung antwortet, dass auch diese Personen ein nicht genehmigungsfähiges Projekt nicht genehmigen können.

Das Forenmitglied argumentiert, dass sich diese Frage erst gar nicht stellt, da die Variante aus dessen Sicht ohnehin genehmigungsfähig ist.

Ein weiteres Forenmitglied bittet um Benennung der „Totschlagargumente“, dass die VKN im Berg nicht genehmigungsfähig ist.

- Die Projektleitung antwortet, dass es unter anderem nicht möglich ist, eine bauliche Trennung zu erreichen, weil Überleitverbindungen dauerhaft verfügbar sein müssen. Die Stellungnahme, welche die DB an die ROB übermittelt hat, wird kommende Woche auf der Homepage veröffentlicht und kann gern vertiefend nachgelesen werden. Sollte es Fragen dazu geben, steht die DB selbstverständlich weiterhin gerne zur Verfügung.

Ein Forenmitglied möchte wissen, ob die Aussage endgültig ist, obwohl noch keine Gespräche mit Hrn. Dr. Rauscher geführt wurden?

- Die Projektleitung antwortet, dass diese Aussage seitens der DB mit Stand 30.9 gilt. Wie die ROB mit dieser Stellungnahme umgeht, ist ein anderes Thema. Das ROV ist in diesem Fall auch nicht unbedingt entscheidend. Die ROB bewertet die Raumverträglichkeit und kann gegebenenfalls Maßgaben für Trassen formulieren. Entscheidend ist die Genehmigungsplanung.

4. Blick in die Planungswerkstatt

Siehe Folien 9-40 der beiliegenden Präsentation

Blick auf ausgewählte Beispiele

Der Planer fasst zusammen, dass für die heutige Sitzung vier Themen, quer über den gesamten Planungsraum verteilt, vorbereitet wurden. Beginnend im Süden werden diese vier Varianten nun im Folgenden vorgestellt.

Diskussion zu Variante Gelb, Bereich Tunnel Jochstein: Höhenverlauf

Der Planer erklärt die wesentlichen Zwangspunkte für die Höhenentwicklung. Diese liegen hier im Bereich der VKN Schaftenuau bzw. bei der Überwerfung mit der Bestandsstrecke (BS), im Bereich Hechtsee (Bergwasserdrücke), im Kieferbachtal und beim Tunnellängsgefälle und dem Portal Flintsbach/Fischbach.

Unmittelbar nach der VKN Schaftenuau empfiehlt es sich möglichst schnell abzutauchen und anschließend die Bestandsstrecke und die TAL zu kreuzen/unterqueren. Während im Bereich Hechtsee aufgrund der Bergwasserdrücke vor allem eine möglichst hohe Gradientenanstreben ist, ist im Bereich der Querung des Kieferbachtals auf möglichst viel Überdeckung zu achten. Ein Ziel bei der Tunnelplanung wäre es, ein durchgehendes einseitiges Tunnellängsgefälle zu erreichen. Im gesamten Planungsraum ist jedoch kaum ein Höhenunterschied zwischen den jeweiligen Portalen gegeben. Aufgrund dieser topografischen Besonderheit ist es schwierig, Tunnel mit einem entsprechenden Längsgefälle zu entwickeln. Eine Anordnung von Hoch- und/oder Tiefpunkten im Tunnel ist daher erforderlich.

Unter den gegebenen Randbedingungen ist es aus derzeitiger Sicht möglich, eine genehmigungsfähige Gradienten zu entwickeln, jedoch nicht ohne Hoch- und Tiefpunkte.

Ein Forenmitglied fragt, wie tief der Tunnel beim Kieferbachtal ist bzw. mit welcher Überdeckung zu rechnen ist?

- Der Planer antwortet, dass unter dem Kieferbachtal in etwa ein Tunneldurchmesser Unterdeckung vorgesehen ist.

Ist ein Tunneldurchmesser nicht relativ wenig Überdeckung im Vergleich?

- Der Planer antwortet, dass es unterschiedliche Verbesserungsmaßnahmen gibt. Später wird es noch ein Beispiel zur Innunterquerung geben, da gelingt die Überdeckung in ähnlicher Höhe auch. Was beim Inn klappt, ist auch beim Kieferbach möglich.

Ein Forenmitglied fragt, wo dieser Tunnel genau verortet ist?

Die Projektleitung antwortet, dass der Tunnel Jochstein entsprechend den Grobtrassen in der Nähe des Fußballplatzes im Kieferbachtal geplant werde. *Und Sie haben keinen Widerstand festgestellt, der einen Tunnelbau verhindern könnte?*

- Die Projektleitung antwortet, dass auf Basis der durchgeführten Erkundungen kein Ausschlussgrund für einen Tunnelbau erkannt wurde.

Diskussion zu Variante Violett, Innquerung bei Fischbach/Nußdorf: NBS unterquert den Inn

Die Innquerung bei Fischbach wurde in den vergangenen Forenrunden schon mehrfach vorgestellt. Beim letzten Mal wurde die Innunterquerung mit den entsprechenden Bewertungen und sich daraus ergebenden Risiken präsentiert. Im Forum Nord 1 wurde der Wunsch eingebracht zu prüfen, ob eine Innquerung auch weiter nördlich möglich ist. Ursprünglich war die Innquerung bei der violetten Variante im Bereich der Vogelinsel angesetzt. Nun wurde auf Wunsch eine mögliche Linienführung entwickelt, welche etwas länger noch entlang der Autobahn verläuft, um an Tiefe zu gewinnen, und später nach Osten abzweigt.

Dabei ergeben sich folgende Konfliktbereiche: Ausgegangen wird von der VKN Niederaudorf-BAB etwa in geländegleicher Höhenlage. Weiter im Norden ist die Ausfädelung der umgelegten Bahnstrecke mit dem Kreuzungsbauwerk zu beachten. Neben einer Querung der BAB A93 wird in weiterer Folge auch der Inn nördlich der Vogelinsel unterquert. Insbesondere aufgrund des FFH-Gebietes östlich des Inns ist in diesem Bereich eine offene Bauweise nicht denkbar, es kommt daher nur eine bergmännische Bauweise in Frage. Ziel der Überlegungen im Bereich Nußdorf ist es, das Siedlungsgebiet möglichst nicht zu unterfahren. Ein Randbereich des Siedlungsgebietes müsste aufgrund einer nahen geologischen Störungszone dennoch unterquert werden, der Tunnel würde sich hier jedoch deutlich unter dem Gelände befinden und weist somit eine ausreichende Überdeckung auf. Ein Einschwenken vor der Störungszone auf den ursprünglichen Trassenverlauf der Variante Violett ist nicht möglich, da hier bereits die minimalen Radien angesetzt wurden.

Ein Forenmitglied ergänzt, dass die Innunterquerung nicht als nachrangige Variante gesehen werden darf und bittet darum, diesen von Hajo Gruber vorgebrachten Vorschlag auch bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

- Die Projektleitung und der Planer antworten, dass mehr Forenmitglieder diesen Wunsch nach Prüfung dieser Variante eingebracht haben und eine weitere, vertiefte Planung dieser Variante der Innunterquerung stattfindet.

Diskussion zu Variante Blau, Bereich Neubeuern – Tunnel Ringelfeld: Höhenverlauf

Bei dieser Betrachtung ergeben sich einige Zwangspunkte für die Höhenentwicklung, wie zum Beispiel die BAB A8, diverse weitere Straßen und Gewässer, die DB-Strecke 5704 und der Baugrund (Rosenheimer Seeton). Eine Überquerung der Autobahn, der Bahnstrecke und sonstiger Straßen muss mit ausreichender Höhe erfolgen, auch mit gewissen Anpassungen von Straßen muss gerechnet werden. Auch einige Gewässer müssen überquert werden. Der Rosenheimer Seeton bedingt eine Gradienten mit geringen Damm- bzw. Einschnittshöhen. Beim Tunnel Ringelfeld muss schließlich abgetaucht werden, um den Tunnel zu ermöglichen. Unter den gegebenen Randbedingungen ist es möglich, eine genehmigungsfähige Gradienten zu entwickeln.

Ein Forenmitglied vermutet, dass die Trasse aus raumordnerischer Sicht nicht genehmigungsfähig sein wird. Diese blaue Trasse verlangt eine Rampe in 30 Meter Höhe, weshalb mit erheblichem Widerstand aus der Region zu rechnen ist.

- Der Planer antwortet, dass eine Rampe mit 30 Meter Höhe nicht geplant ist. Beim höchsten Punkt befinde man sich aktuell bei rund 20 Metern. Ob diese blaue Trasse aus raumordnerischer Sicht Anklang findet, kommt im ersten Schritt eingeschränkt Bedeutung zu, wird dann aber im Hinblick auf die Bewertung und bei Auswahl der Vorzugstrasse wichtig.

Diskussion zu Varianten Blau/Violett, Bereich Großkarolinenfeld: NBS mit VKN Großkarolinenfeld

Der Planer erklärt die wesentlichen Konfliktbereiche. Diese liegen hier im Bereich des Gasspeichers Inzenham, bei Gewässern (Landgraben, Rott), sowie im Bereich von Grundstückserschließungen und kreuzenden Straßen im Zentrum des betrachteten Abschnitts. Wesentliche Zwangspunkte sind auch der Bahnübergang Filzenweg, der Bahnhof Großkarolinenfeld und die bestehende Bahnstrecke über die gesamte Länge in diesem Bereich, Wie in den letzten Forenrunden auch wurden die Konfliktbereiche entsprechend bewertet, siehe dazu Folien 33-39.

Fazit ist, dass bei der Variante NBS mit VKN Großkarolinenfeld teilweise erhebliche Konflikte, Realisierungs- und Genehmigungsrisiken entstehen.

5. Fragen und Diskussion

Die Moderation leitet die abschließende Fragenrunde ein. Da keine weiteren Anliegen bzw. Fragen vorhanden sind, wird zum letzten Agendapunkt übergegangen.

6. Abschluss und Termine

Die Moderation zeigt die Termine für die nächste Forenrunde (Folie 43) und weist darauf hin, dass der kommende Termin vom 23. November auf den 9. Dezember verschoben wurde, weil man diesem vielfach geäußerten Wunsch der letzten Forenrunde nachkommen wollte. Da der Abschluss der ROV mit Ende November anvisiert ist, macht die Verschiebung durchaus Sinn, um die Ergebnisse gemeinsam und zeitnah zu diskutieren. Nachdem es keine Einwände der Forenmitglieder gibt, leitet die Moderation zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder betonen, dass sie positiv überrascht sind, wie gut die digitale Konferenz funktioniert hat. Der Verlauf Kiefersfelden bis Oberaudorf wird im Vergleich zum Bereich Rosenheim als unproblematisch und positiv empfunden. Ein Forenmitglied äußert den Wunsch, dass die Kommunikation auch zwischen den Forenrunden besser läuft und die Innunterquerung ein gutes Beispiel darstelle, wie Bürgerbeteiligung funktionieren kann. Die Variante betreffend die Innunterquerung wurde von den Mitgliedern mehrheitlich als sehr positiv wahrgenommen und dasselbe professionelle Vorgehen erwarte man sich nun auch für

die Variante der Interessensgemeinschaft Inntal 2040, um den Schaden für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Mit Spannung erwarte man die nächsten Projektschritte in Richtung Auswahl der Vorzugstrasse.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die konstruktive Diskussion.

Zusammengestellt am 30.09.2020

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 2 vom 30.09.2020
- Anwesenheitsliste



21. GEMEINDEFORUM SÜD 2

30. SEPTEMBER 2020, ONLINE

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Gemeindeforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- **Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung**
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

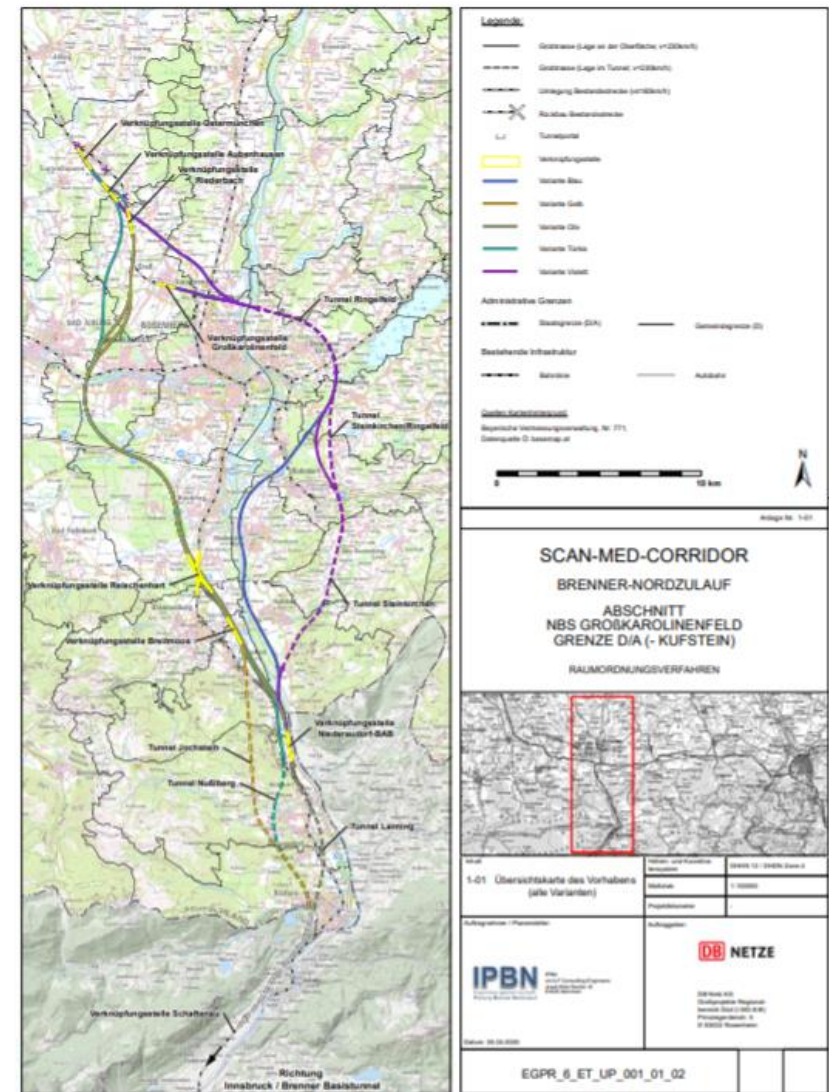
Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- **Aktuelle Themen**
 - **Informationen zum Raumordnungsverfahren**
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Informationen zum Raumordnungsverfahren

Allgemeines

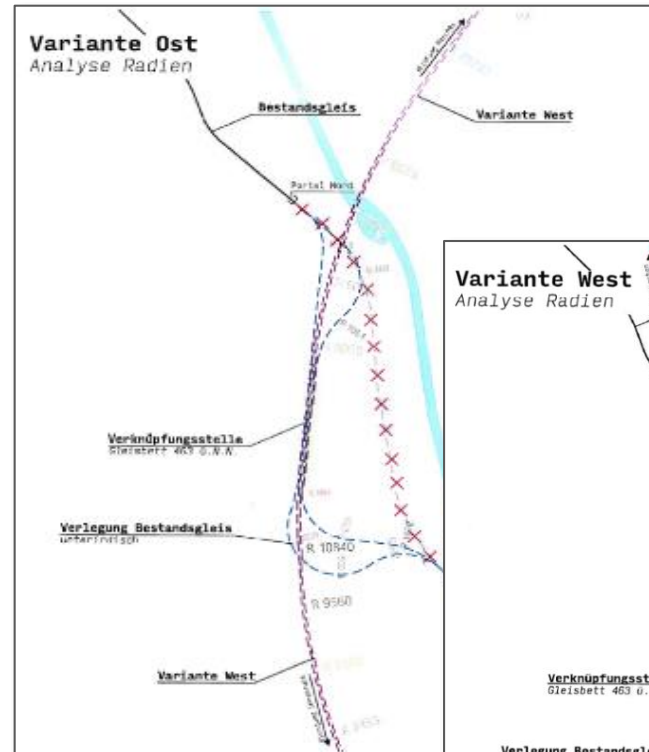
- Einleitung des Raumordnungsverfahrens am 29.05.2020 durch die Regierung von Oberbayern.
- Bis 24.07.2020 konnten Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren abgegeben werden.
- Abschluss des Raumordnungsverfahrens wird für Ende 2020 erwartet.
- Derzeit wertet die Regierung von Oberbayern die Stellungnahmen aus und holt zu ausgewählten Sachverhalten weitere Informationen von der DB ein.



Informationen zum Raumordnungsverfahren

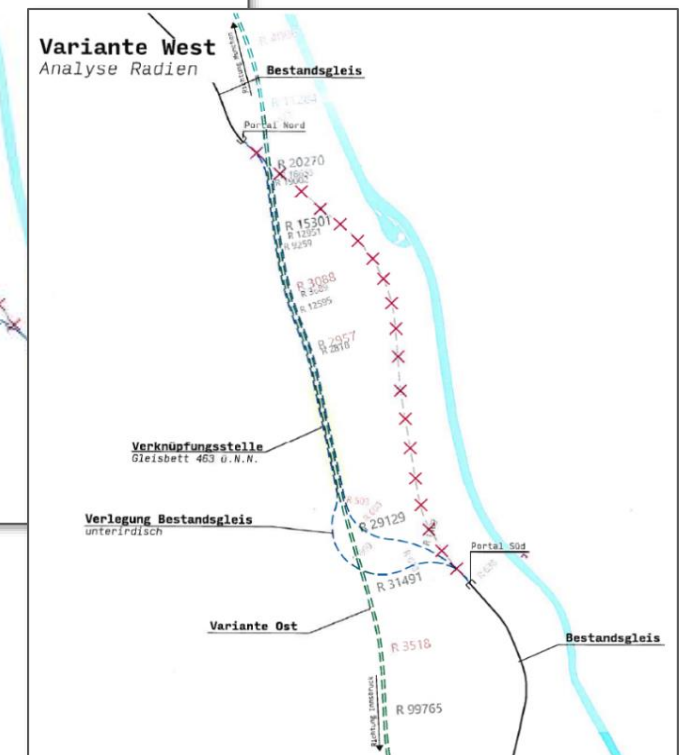
Prüfung Vorschlag Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ (1/3)

- Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ hat mit ihrer Stellungnahme einen eigenen Trassenvorschlag eingebracht.
- Idee: Die Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ soll in den Berg (Bereich Wildbarren) verlegt werden.
- Ähnliche Trassenvorschläge wurden in der Vergangenheit bereits geprüft und bewertet.
- Auf Basis des Vorschlags im Raumordnungsverfahren erfolgte eine erneute Prüfung durch das Projektteam.



Varianten „Ost“ und „West“
der Interessengemeinschaft

Quelle: Interessengemeinschaft
„Inntal 2040“



Informationen zum Raumordnungsverfahren

Prüfung Vorschlag Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ (2/3)

Rechtliche Vorgaben für die Planung, die Genehmigung und den Bau von Eisenbahntunneln in Deutschland:

- **Europäische Verordnungen**
gelten unmittelbar, eine nationale Konkretisierung der Vorgaben ist möglich.
- **Richtlinien des Eisenbahn-Bundesamts**
gelten als ermessensbindend bei der Entscheidung der planfeststellenden Behörde.
- **Betreiberspezifische Richtlinien**
konkretisieren die europäischen und nationalen Vorschriften.
- **Vorschriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung**



Ausnahmen von Verordnungen und Richtlinien

- Abweichungen kann nur die planfeststellende Behörde genehmigen.
- Regelwerksabweichungen sind nur dann zulässig, wenn u.a. die **gleiche Sicherheit nachgewiesen** werden kann.

Informationen zum Raumordnungsverfahren

Prüfung Vorschlag Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ (3/3)



„Auf zweigleisigen Strecken sind bei langen und sehr langen Tunneln die Fahrtunnel als parallele, eingleisige Tunnel anzulegen, wenn das Betriebsprogramm einen uneingeschränkten Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen vorsieht. In diesem Fall erfolgt die Flucht der Personen und der Einsatz der Rettungsdienste über Verbindungsstollen und die benachbarte Tunnelröhre.“ (EBA-Ril Tunnel)

„Bei zweigleisigen Tunneln dürfen fahrplanmäßige Begegnungen zwischen Reise- und Güterzügen nicht vorgesehen werden.“ (EBA-Ril Tunnel)

- Tunnelröhren müssen baulich getrennt sein, um den Übertritt von Brandrauch und toxischen Gasen zu verhindern.
- Die DB hat zwei mögliche Lösungsansätze entwickelt (Vier-Röhren-System bzw. Kaverne).
- Trotz innovativer Ideen ermöglicht keiner der Lösungsansätze die Einhaltung aller sicherheitstechnischer Vorgaben.
- **Der Nachweis gleicher Sicherheit ist nicht zu erbringen.**

Die von der IG „Inntal 2040“ eingebrachten Ideen sind aus Sicht der DB im ROV keine alternative Trassenvariante.

Gemeindeforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
- **Blick in die Planungswerkstatt**
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Blick in die Planungswerkstatt

- Variante **Gelb**, Bereich Tunnel Jochstein: Höhenverlauf
- Variante **Violett**, Innquerung bei Fischbach/Nußdorf
- Variante **Blau**, Bereich Neubeuern – Tunnel Ringelfeld: Höhenverlauf
- Varianten **Blau/Violett**, Bereich Großkarolinenfeld: NBS mit VKN Großkarolinenfeld

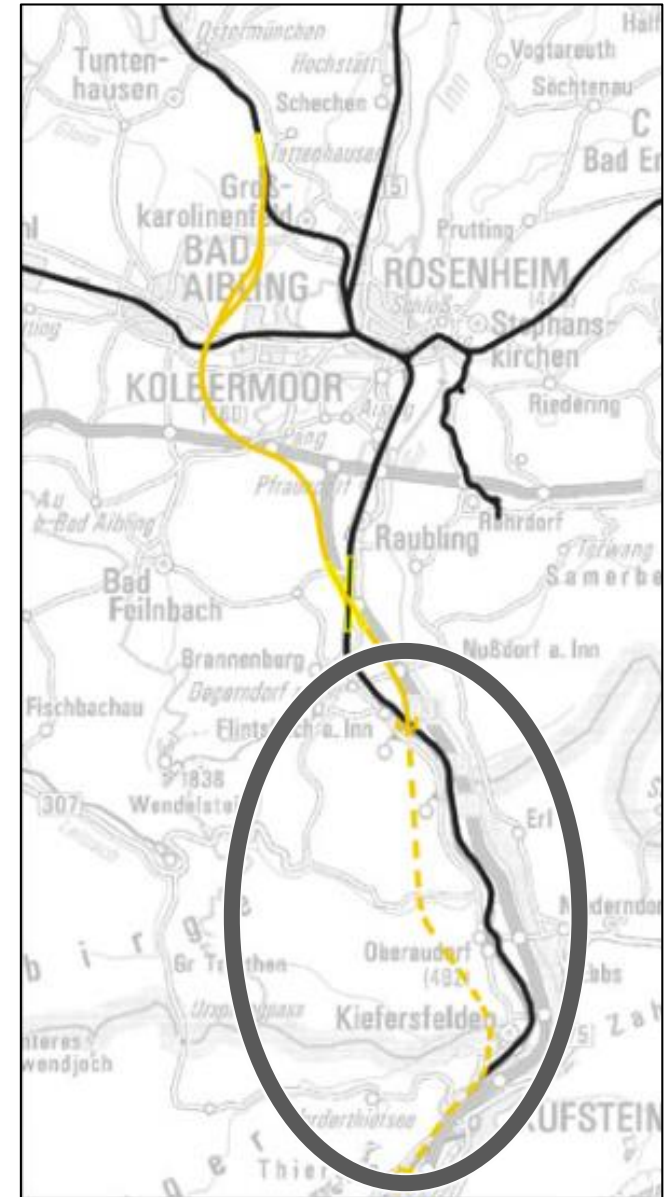
Blick in die Planungswerkstatt

- Variante **Gelb**, Bereich Tunnel Jochstein: Höhenverlauf

Blick in die Planungswerkstatt

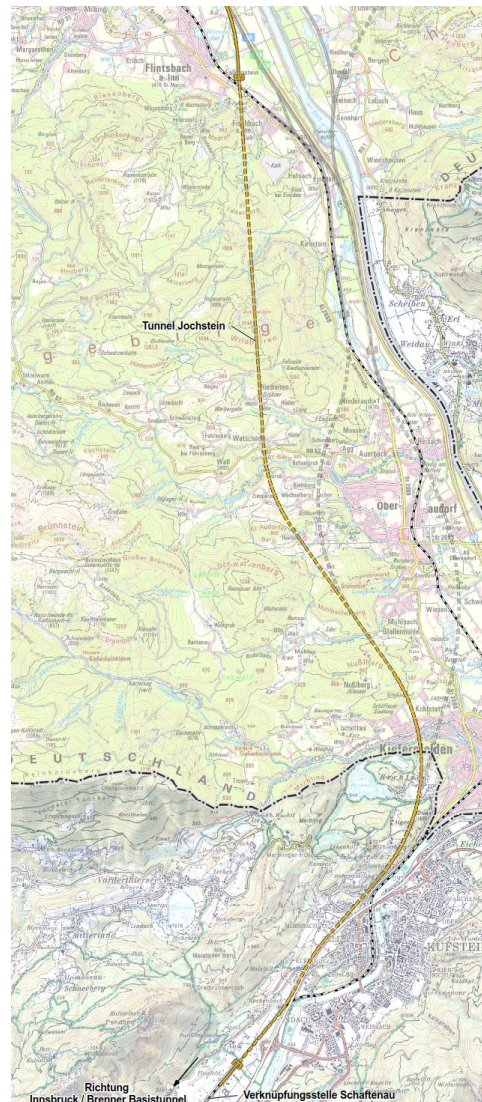
Variante **Gelb** - Tunnel Jochstein

Höhenverlauf der Variante Gelb im Bereich des
Tunnels Jochstein



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

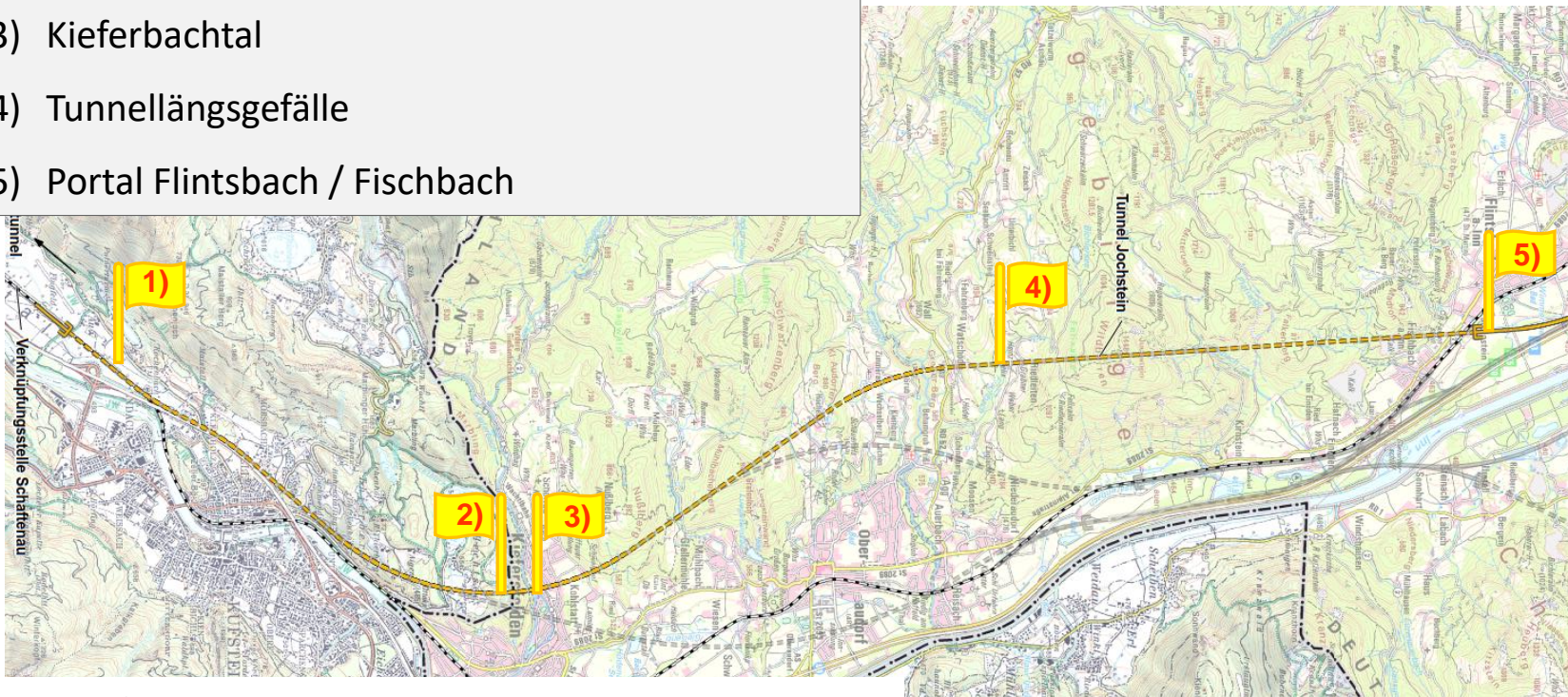
Zwangspunkte für die Höhenentwicklung






Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung

- 1) VKN Schafotenau / Überwerfung Bestandsstrecke
- 2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee
- 3) Kieferbachtal
- 4) Tunnellängsgefälle
- 5) Portal Flintsbach / Fischbach

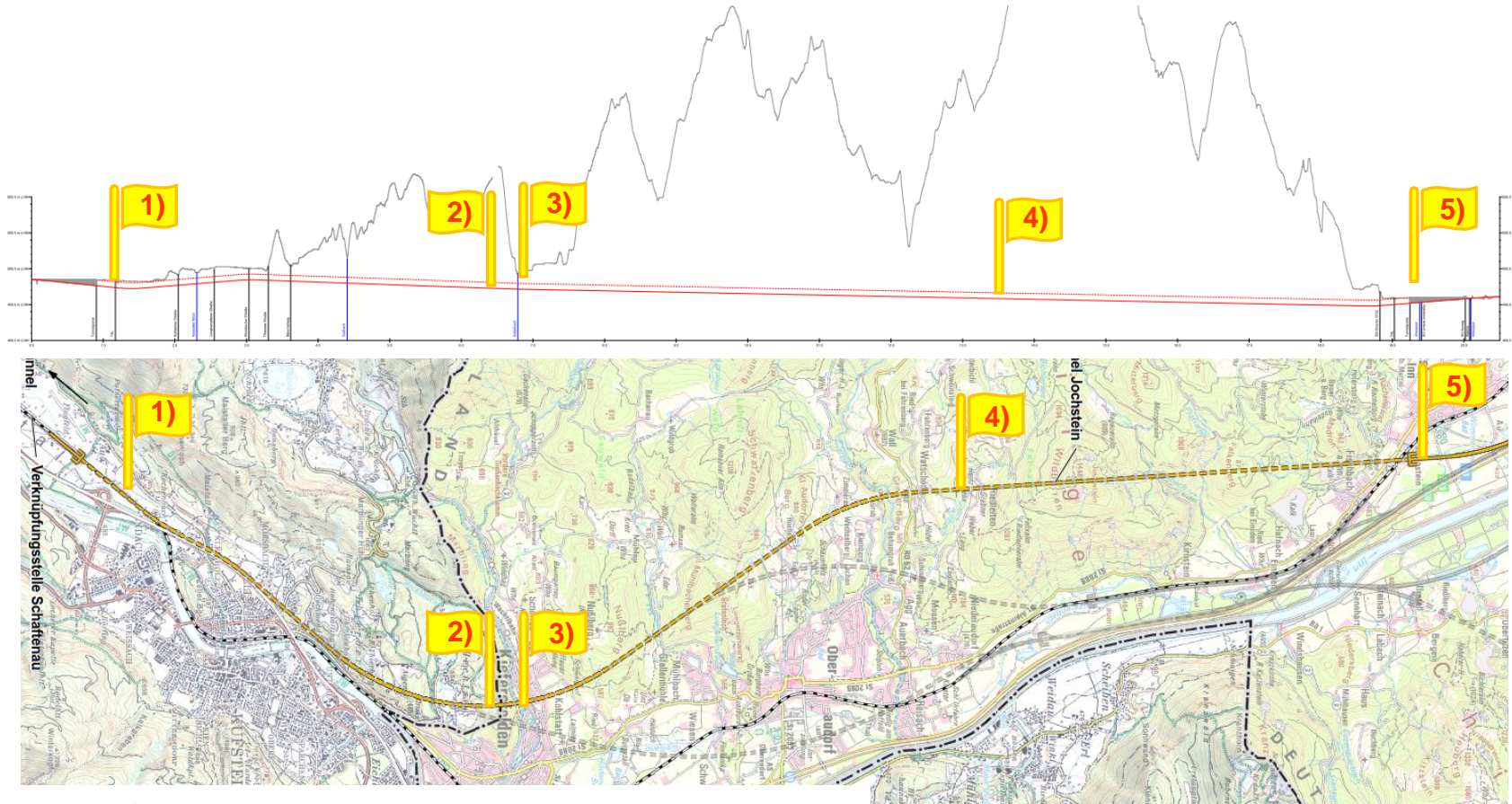


Legende:

-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
-  zu beachtende Zwangspunkte (Auswahl)

Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung



Legende:

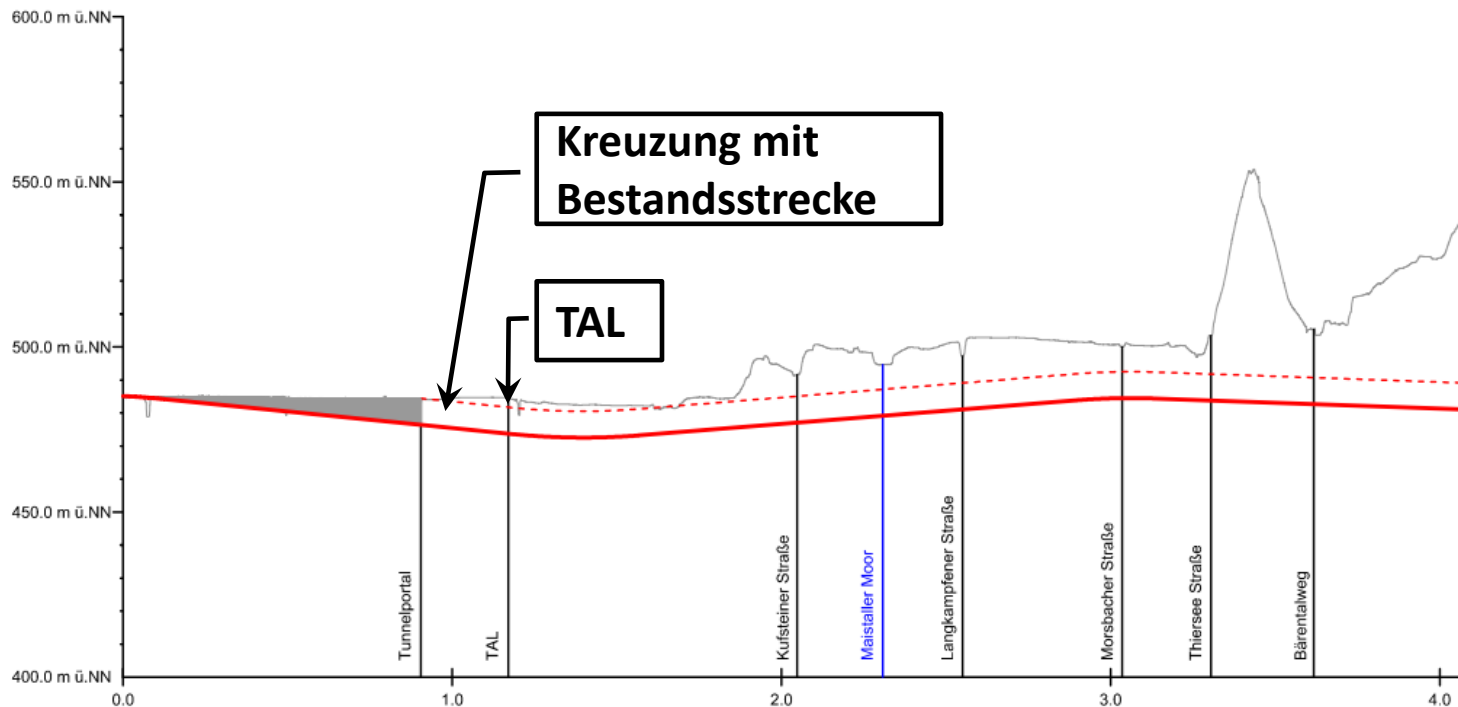


- Geländeverlauf
- Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
- zu beachtende Zwangspunkte (Auswahl)

Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Höhenverlauf Bereich Schaftenau / Morsbach (Zwangspunkt 1)

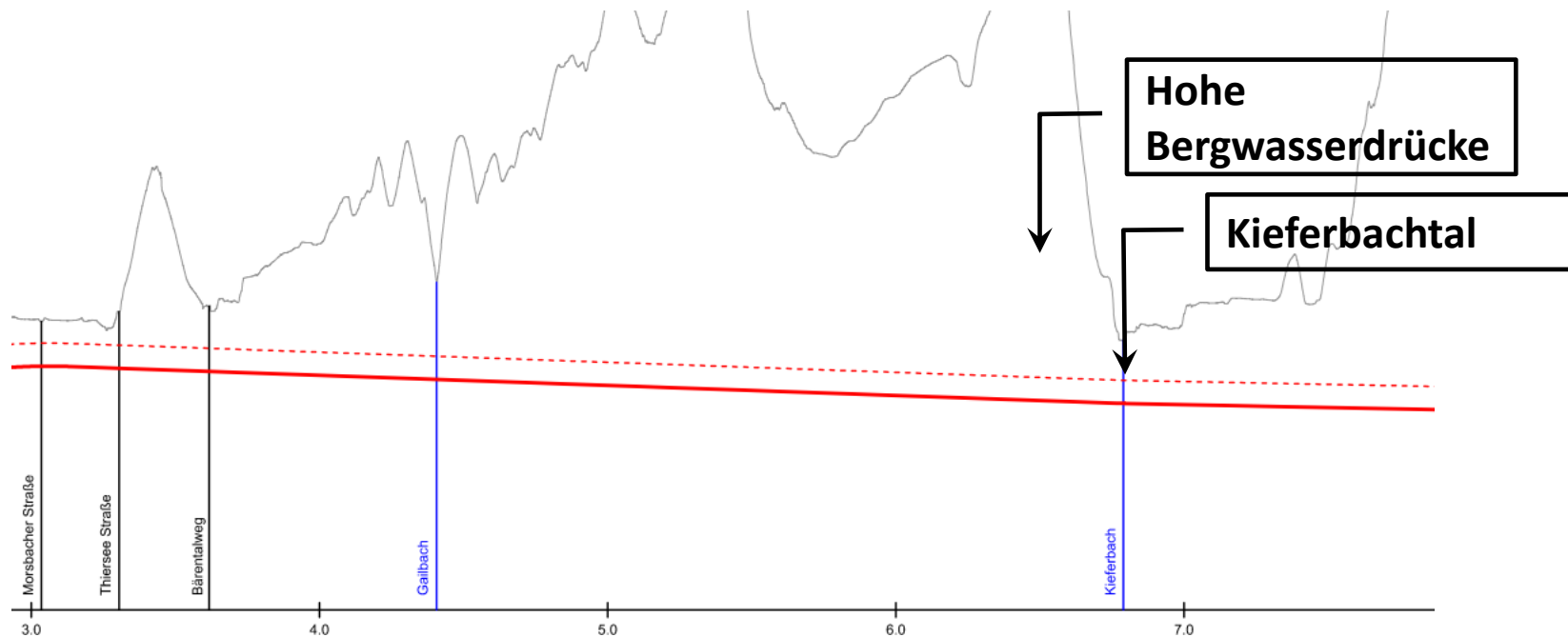
Zwangspunkte	Beschreibung
1) VKN Schaftenau / Überwerfung Bestandsstrecke	Unterquerung der Bestandsstrecke zur Ausfädelung aus der Verknüpfungsstelle Schaftenau → möglichst schnell abtauchen



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Höhenverlauf Bereich Morsbach – Kieferbachtal (Zwangspunkte 2, 3)

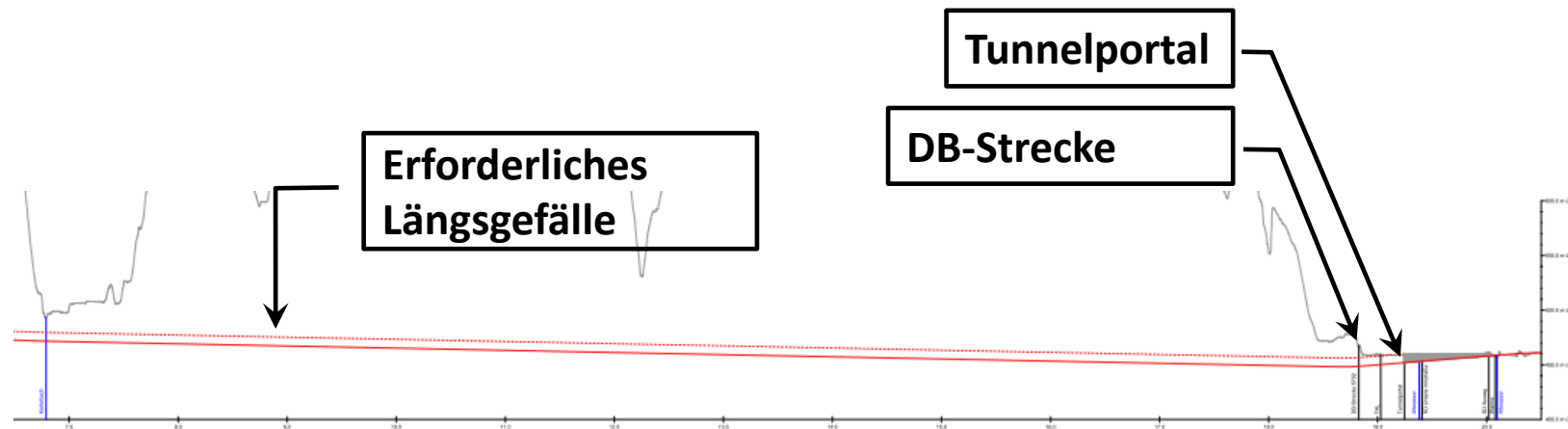
Zwangspunkte	Beschreibung
2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee	Hohe Bergwasserdrücke im Bereich Hechtsee / südlich Kieferbachtal → möglichst hohe Gradiente
3) Kieferbachtal	Unterquerung Kieferbachtal → möglichst viel Überdeckung wegen Lockergestein



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

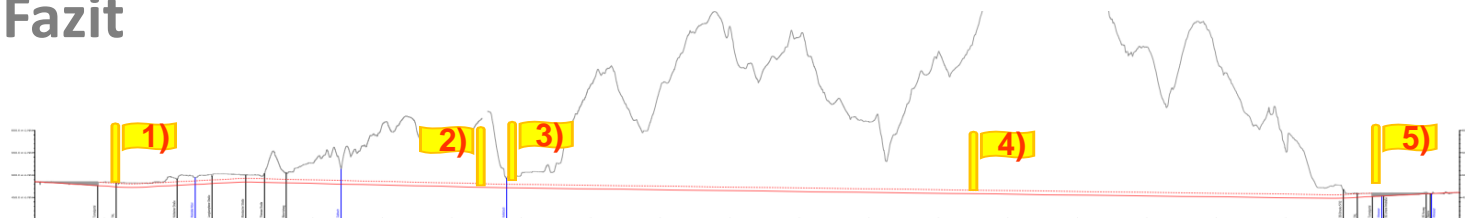
Höhenverlauf Bereich Kieferbachtal - Nordportal (Zwangspunkte 4, 5)

Zwangspunkte	Beschreibung
4) Tunnellängsgefälle	Längsgefälle erforderlich (Entwässerung, selbständiges Herausrollen des Zuges soll möglich sein), jedoch kaum Höhendifferenzen zwischen den Tunnelportalen
5) Portal Flintsbach / Fischbach	Auftauchen unter Berücksichtigung der max. Längsneigung



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Fazit



Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) VKN Schafteu / Überwerfung Bestandsstrecke	Unterquerung der Bestandsstrecke durch sofortiges Abtauchen möglich
2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee	Möglichst hohe Gradiente durch Anordnung eines Hochpunkts bei Morsbach möglich
3) Kieferbachtal	Überdeckung ausreichend für Errichtung des Tunnels
4) Tunnellängsgefälle	Geringes Längsgefälle durch möglichst hohe Gradiente bei Kieferbachtal und Tiefpunkt nahe des Tunnelportals
5) Portal Flintsbach / Fischbach	Auftauchen unter Berücksichtigung der max. Längsneigung möglich

Unter den gegebenen Randbedingungen ist es aus derzeitiger Sicht möglich, eine genehmigungsfähige Gradientenlinie zu entwickeln, jedoch nicht ohne Hoch- und Tiefpunkte.

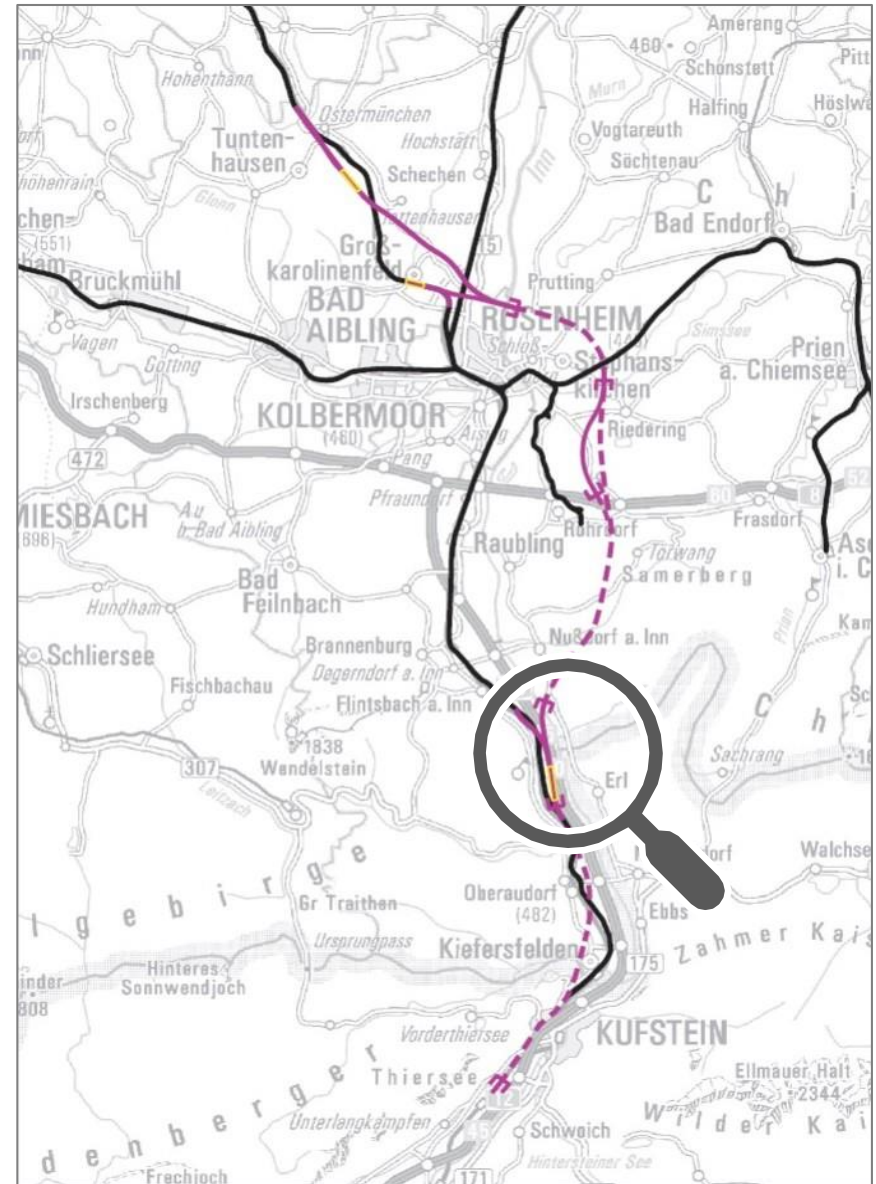
Blick in die Planungswerkstatt

- Variante **Violett**, Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

Angepasster Trassenverlauf für die Innquerung bei Fischbach/Nußdorf (Anfrage aus dem Gemeindeforum Nord 1):




- Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn



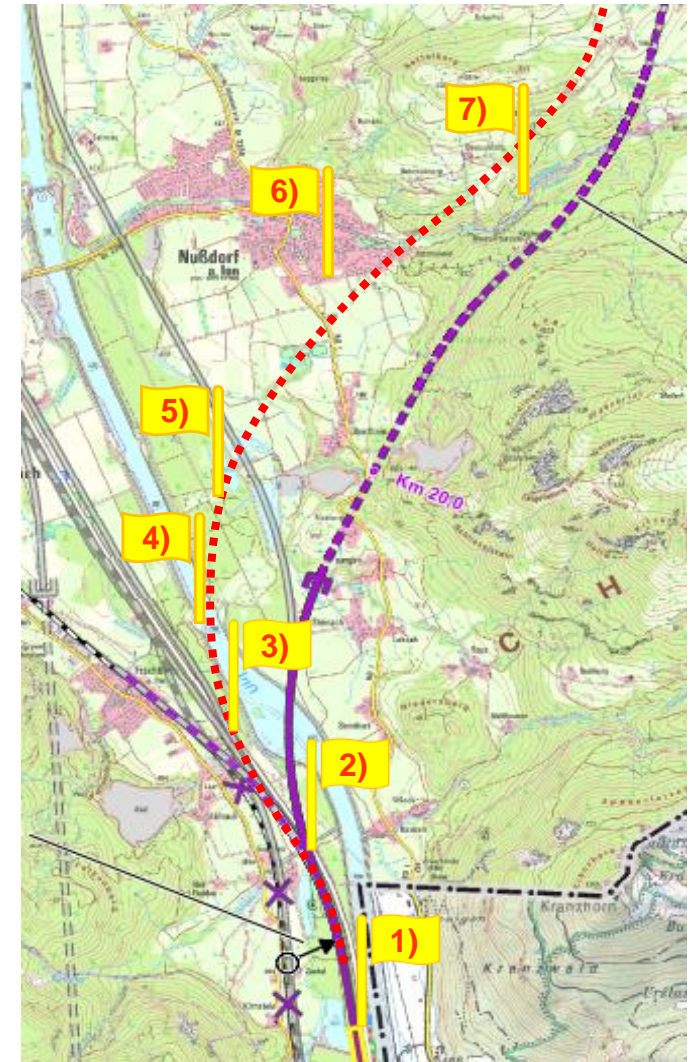
Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

-  Lageverlauf der Neubaustrecke (Überquerung)
-  alternativer Lageverlauf der Neubaustrecke (Unterquerung)
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Inn
- 5) FFH-Gebiet Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf
- 6) Nußdorf a. Inn
- 7) Geologische Störungszone

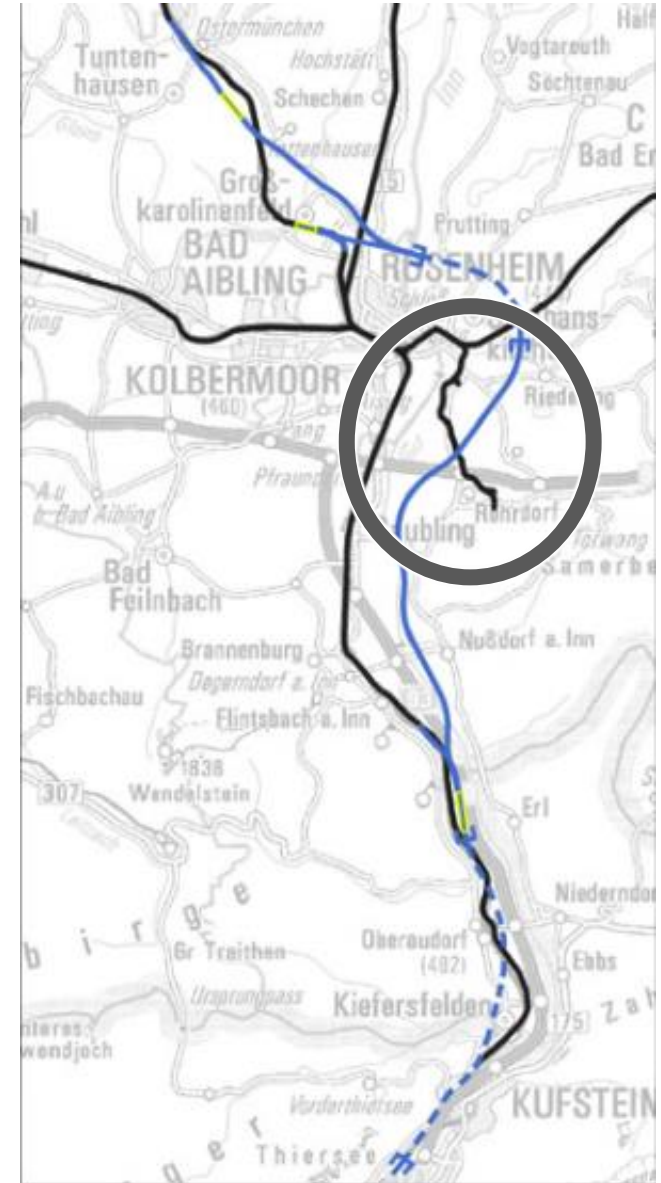


Blick in die Planungswerkstatt

- Variante **Blau**, Bereich Neubeuern – Tunnel Ringelfeld: Höhenverlauf

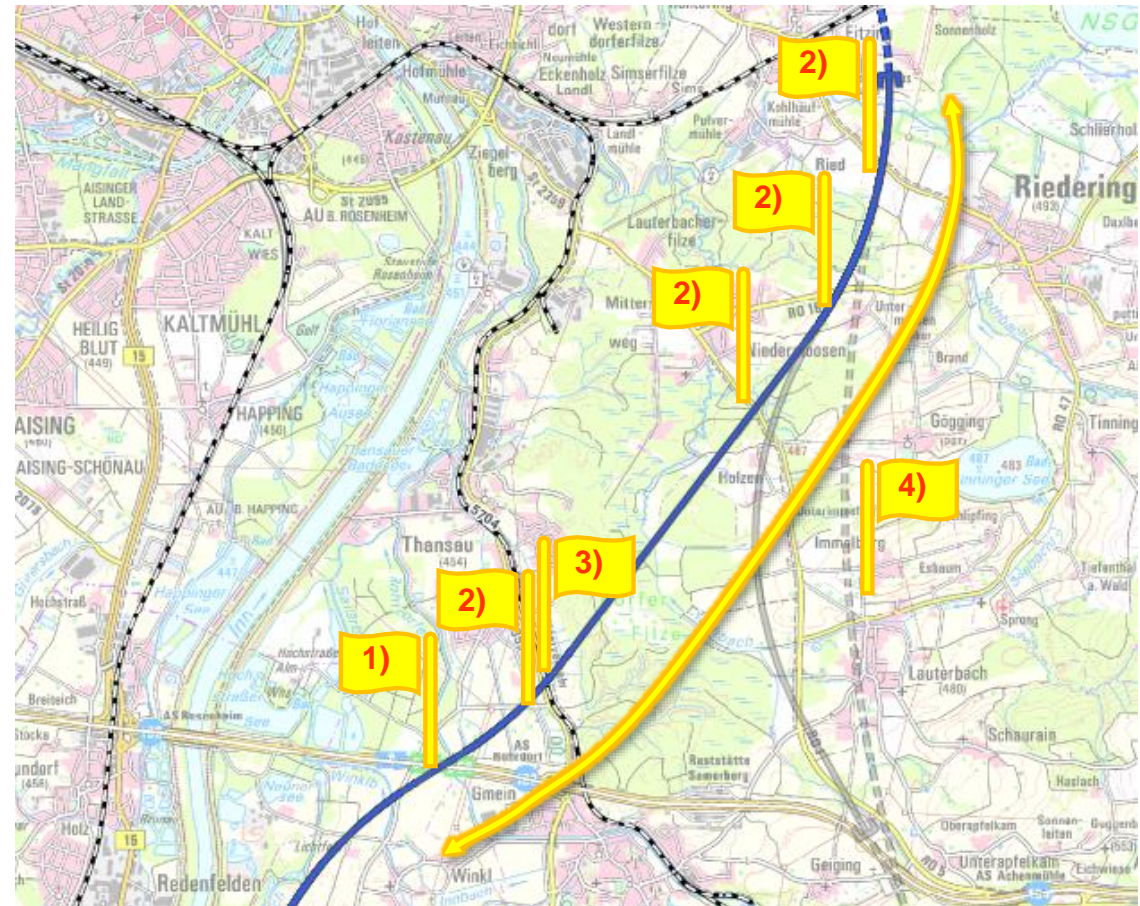
Blick in die Planungswerkstatt Variante **Blau**

Höhenverlauf der Variante Blau im Bereich
Neubeuern – Tunnel Ringelfeld



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

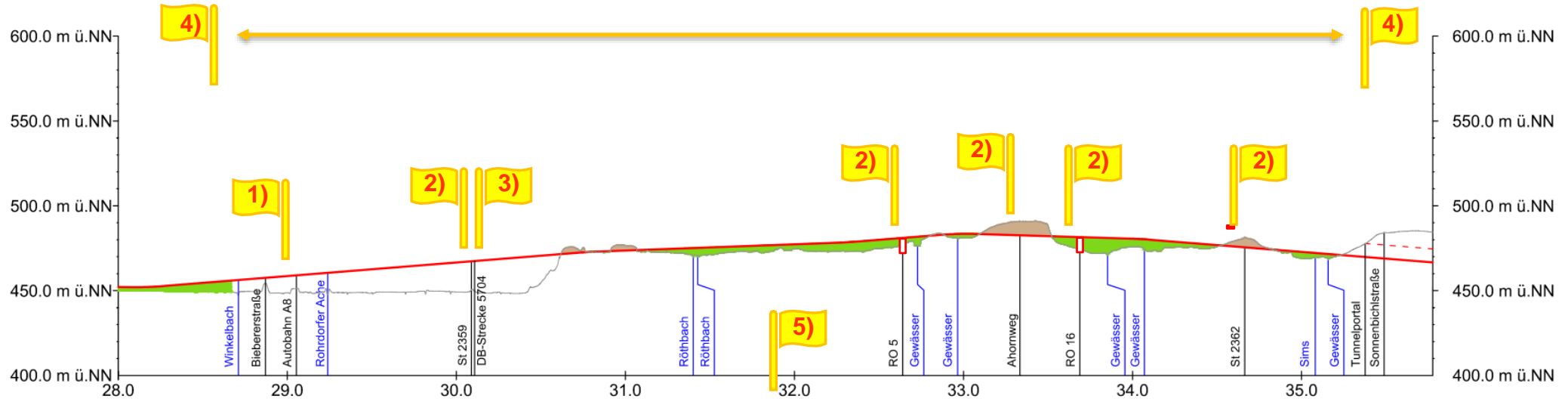
- 1) BAB A8
- 2) Diverse Straßen (z.B. St2359, RO5, RO16, St2362)
- 3) Bestandsbahnstrecke 5704
- 4) Gewässer



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

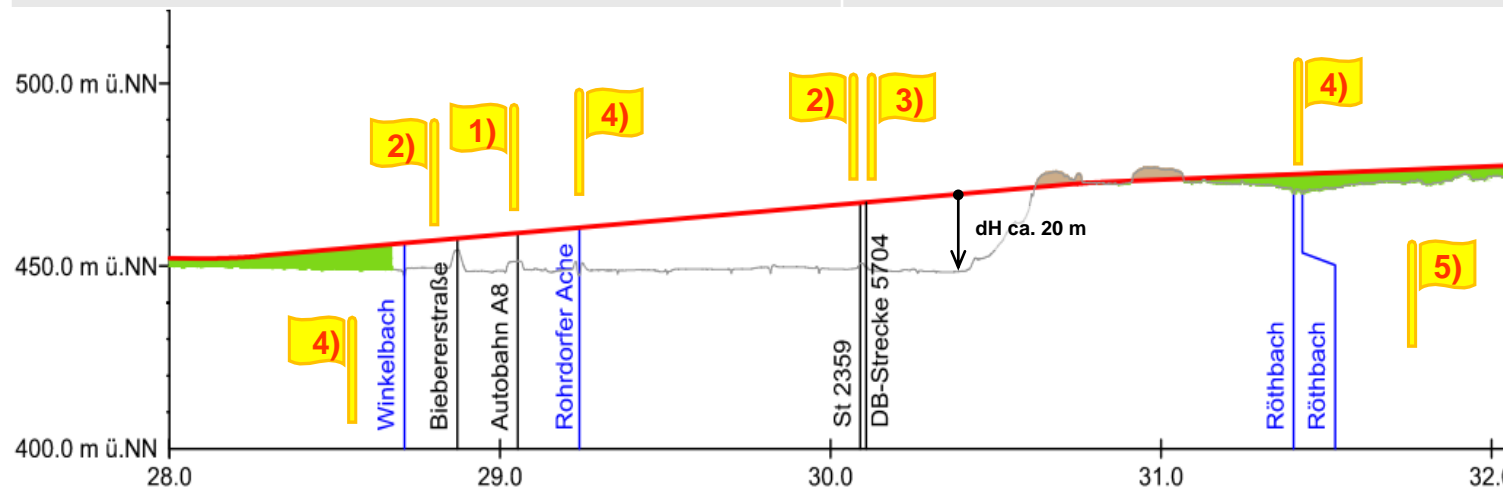
- | | |
|---|---------------------------------|
| 1) BAB A8 | 4) Gewässer |
| 2) Diverse Straßen (z.B. St2359, RO5, RO16, St2362) | 5) Baugrund: Rosenheimer Seeton |
| 3) DB-Strecke 5704 | |



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

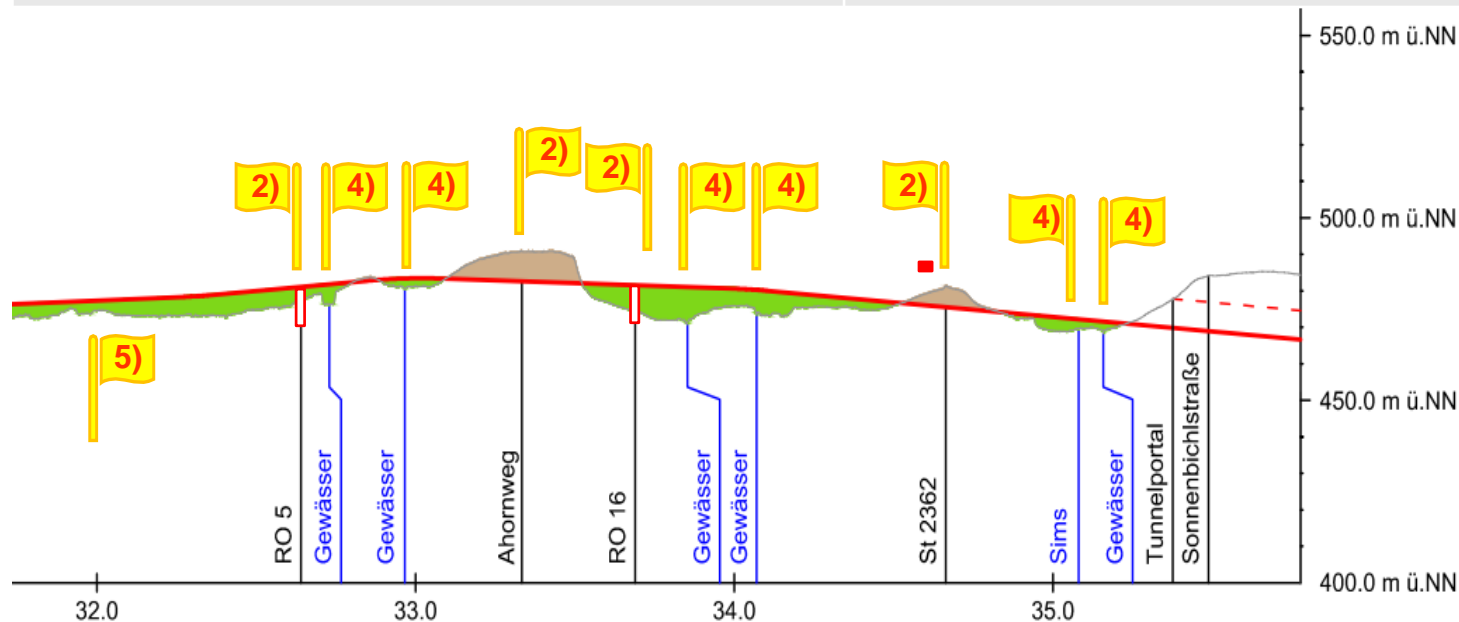
Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) BAB A8	Überquerung der BAB A8 mit ausreichender lichter Höhe
2) Diverse Straßen (St2359, Gemeindeverbindungsstraßen und Wirtschaftswege)	Querung mit ggf. erforderlicher Anpassung der Straßen und Wege möglich
3) DB-Strecke 5704	Überquerung der DB-Strecke 5704 mit ausreichender lichter Höhe
4) Gewässer	Überquerung der Gewässer
5) Baugrund: Rosenheimer Seeton	Minimierung der Damm-/ und Einschnittshöhen



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
2) Diverse Straßen (RO 5, RO16, St2362, Gemeindeverbindungsstraßen und Wirtschaftswege)	Querung mit ggf. erforderlicher Anpassung der Straßen und Wege möglich
4) Gewässer	Überquerung der Gewässer
5) Baugrund: Rosenheimer Seeton	Minimierung der Damm-/ und Einschnittshöhen



Fazit:
Unter den gegebenen Randbedingungen ist es möglich, eine genehmigungsfähige Gradienten zu entwickeln.

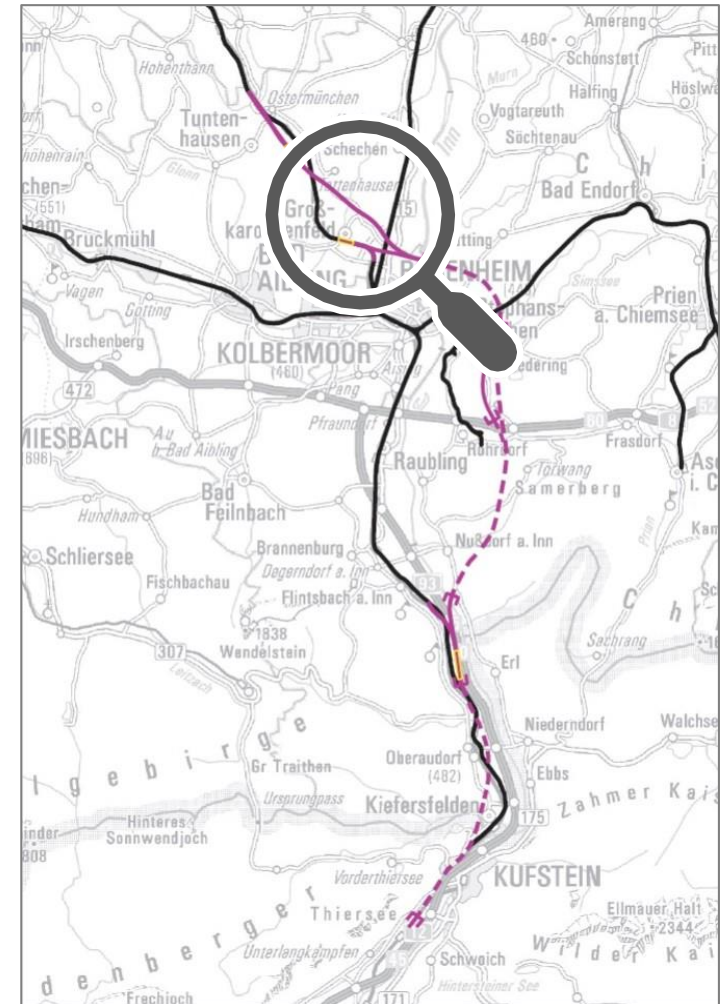
Blick in die Planungswerkstatt

- Varianten **Blau/Violett**, Bereich Großkarolinenfeld: NBS mit VKN Großkarolinenfeld

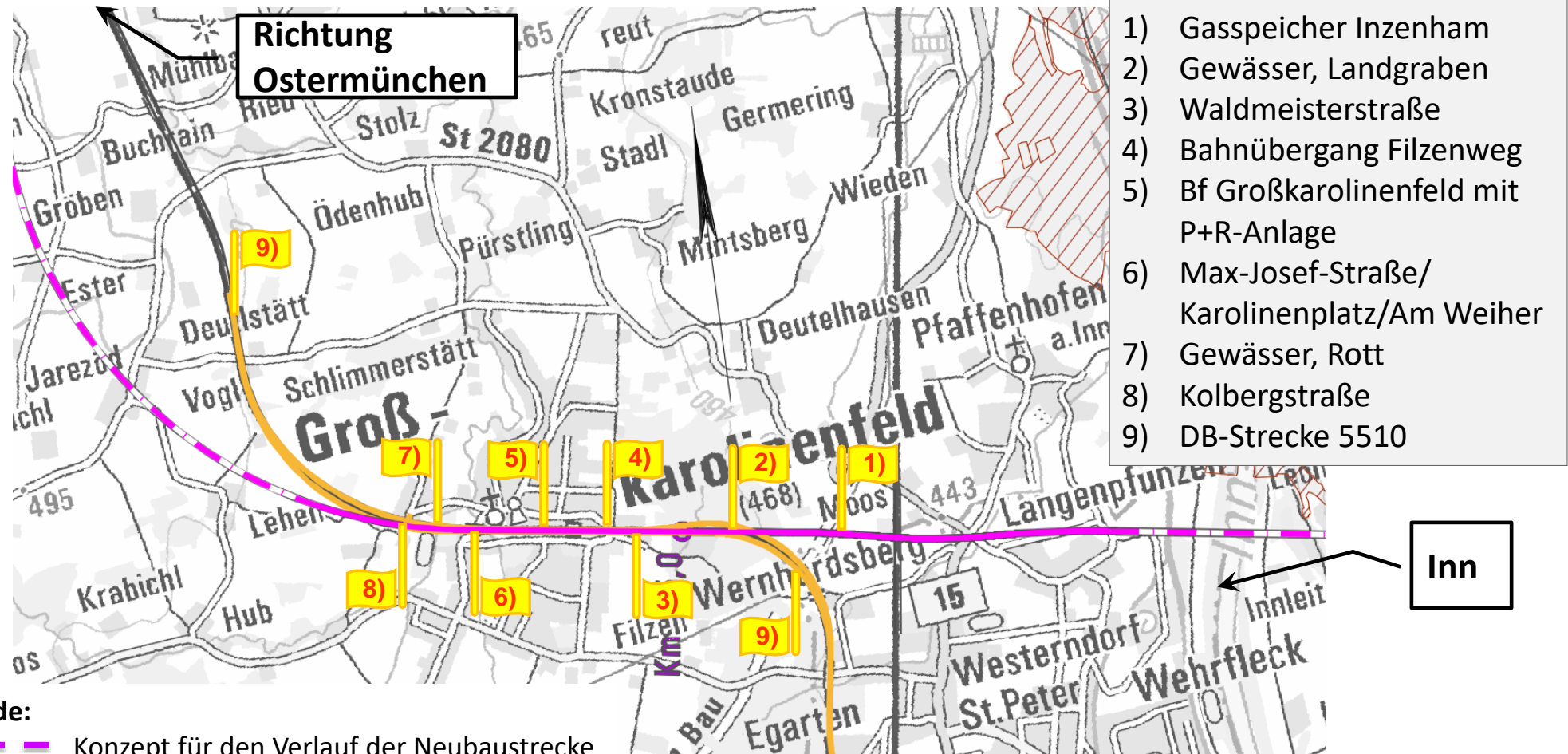
Blick in die Planungswerkstatt

Varianten **Blau/Violett** – NBS mit VKN Großkarolinenfeld

Im Folgenden werden ausgewählte Konfliktbereiche der Trassenvariante mit einer Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld näher betrachtet und hinsichtlich ihrer Realisierungs- und Genehmigungsrisiken bewertet.

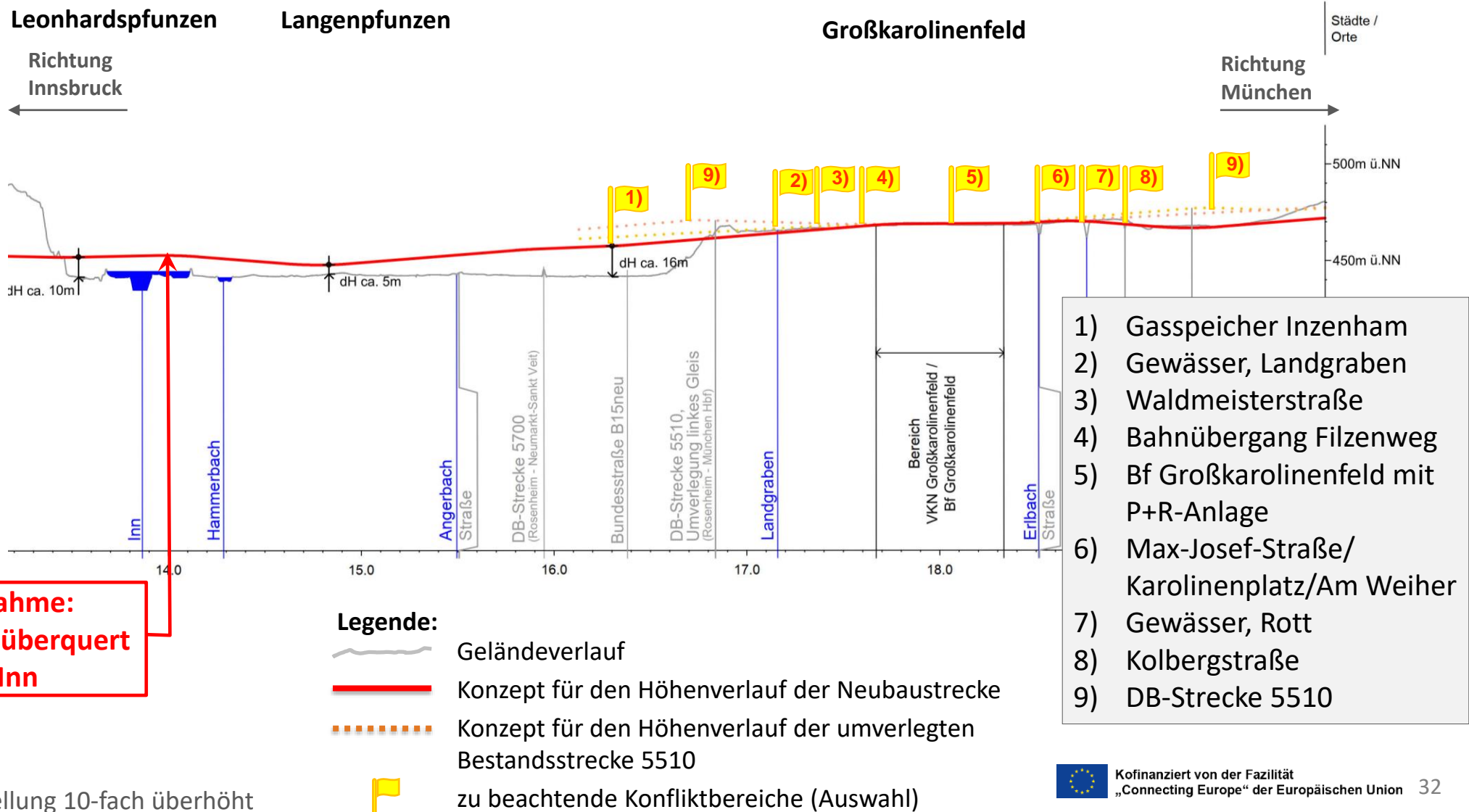


Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**) Überlegungen zur Linienführung




Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau**/**Violett**)

Betrachtungen zum Höhenverlauf



Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Gasspeicher Inzenham	
2) Gewässer, Landgraben	
3) Waldmeisterstraße	
4) Bahnübergang Filzenweg	
5) Bf Großkarolinenfeld mit P+R-Anlage	
6) Max-Josef-Straße/ Karolinenplatz/Am Weiher	
7) Gewässer, Rott	
8) Kolbergstraße	
9) DB Strecke 5510	

Legende



Konflikt vsl. technisch lösbar



Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko



hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko

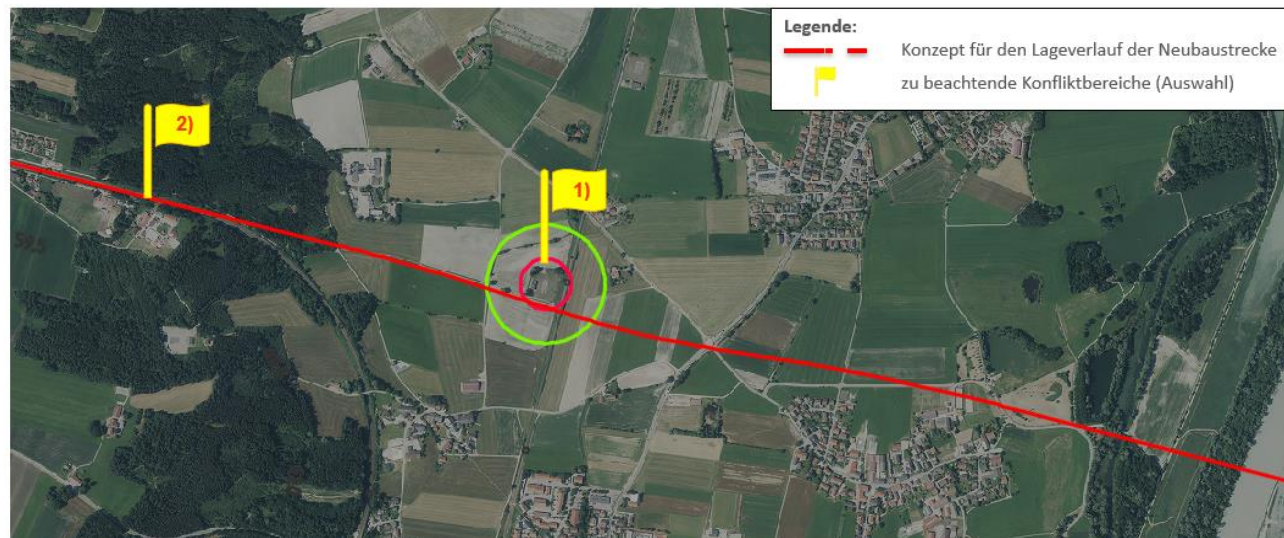


sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)



Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Gasspeicher Inzenham	⚡	Trasse verläuft im Störfall-Gefahrenbereich eines Sondenplatzes. Eine alternative südlichere Umfahrung würde Betroffenheiten in Langenpfunzen und Großkarolinenfeld (z.B. Eingriffe in private Baugrundstücke und Bebauung; Lärm) erhöhen. → Genehmigungsrisiko für beide Alternativen
2) Gewässer, Landgraben	⚡	Gewässer muss umverlegt werden; bauzeitliche und permanente Eingriffe in das Fließgewässer → Genehmigungsrisiko



Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)


Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
3) Waldmeisterstraße		Straße wird überbaut. Änderung der Grundstückerschließungen würde Eingriffe in private Baugrundstücke und Wohnbebauung erfordern. → hohes Genehmigungsrisiko
4) Bahnübergang Filzenweg		Bahnübergang muss ersetzt werden. Herstellung einer Fuß- und Radwegunterführung an gleicher Stelle sowie einer höhenfreien Straßenquerung an anderer Stelle (z.B. weiter östlich) wäre mit geänderter Verkehrsführung und entsprechenden Betroffenheiten vsl. technisch lösbar.

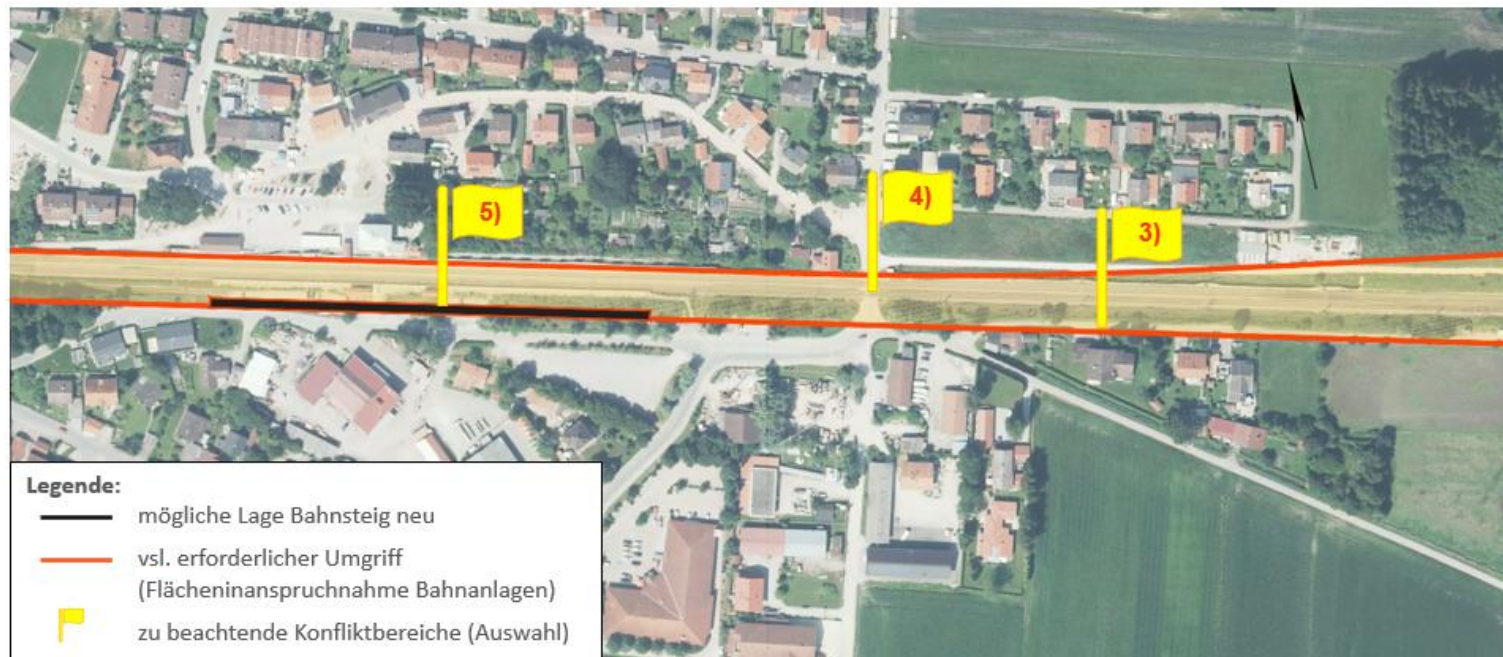


Straßenquerung an anderer Stelle (z.B. weiter östlich) wäre mit geänderter Verkehrsführung und entsprechenden Betroffenheiten vsl. technisch lösbar.

Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)



Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

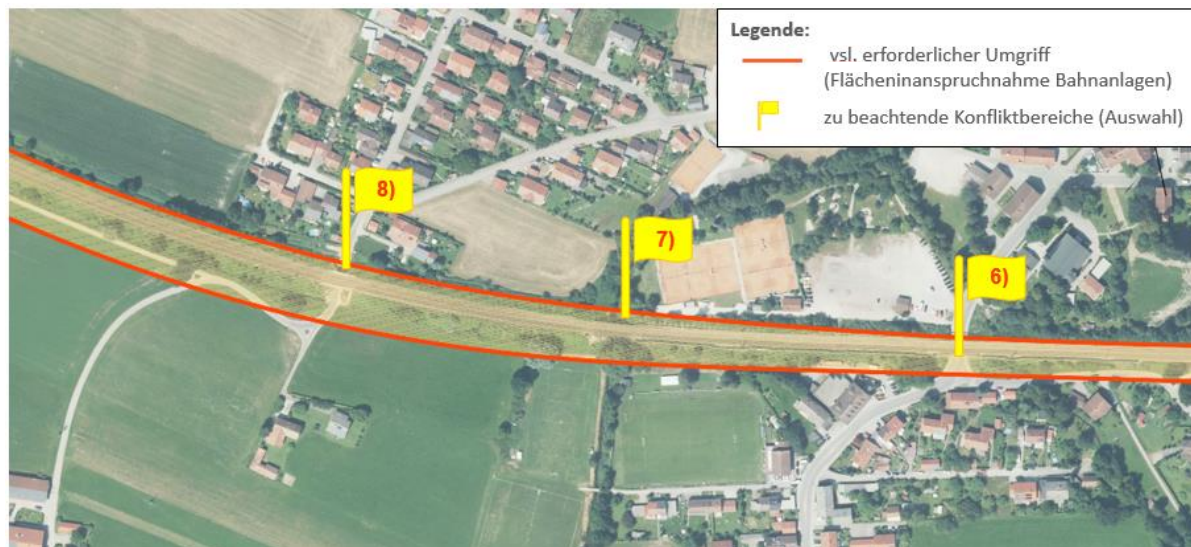
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
5) Bf Großkarolinenfeld mit P+R-Anlage		Rückbau Bahnhofsanlagen, Neubau Bahnsteig Süd mit Zugängen und Personenunterführung sowie Ersatz für überbaute Parkplätze im Bahnhofsumfeld erforderlich. → Beengt, aber technisch vsl. lösbar.



Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

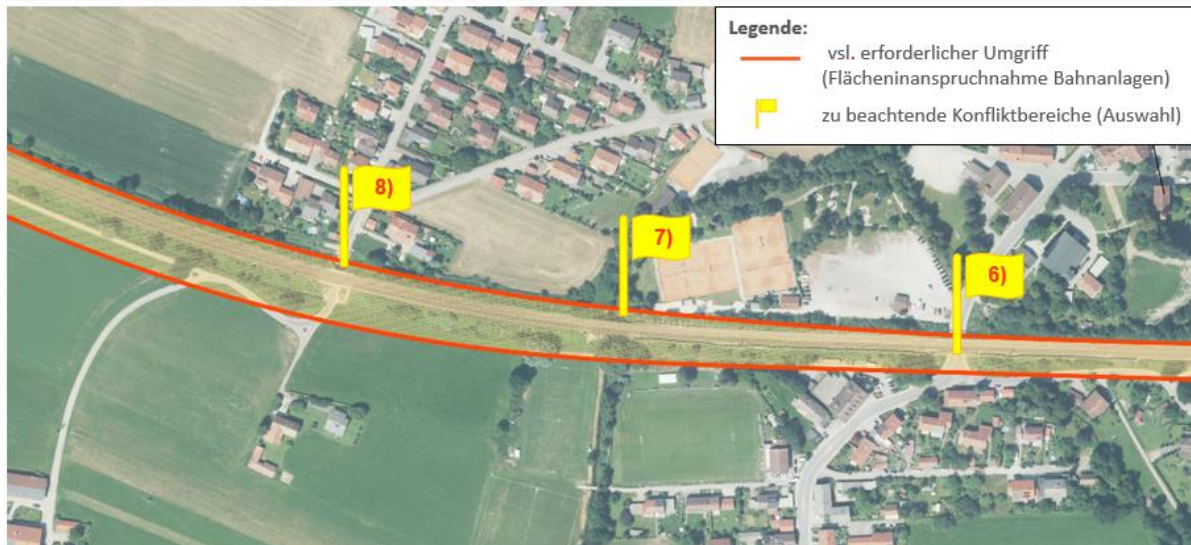
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
6) Max-Josef-Straße/ Karolinenplatz/Am Weiher		Ersatzneubau der Brücke, Absenkung der Straße sowie Ersatz für Straße „Am Weiher“ mit geänderten Grundstückerschließungen und erheblichen Eingriffen in private Baugrundstücke und in Wohnbebauung erforderlich. → hohes Realisierungs- und Genehmigungsrisiko
7) Gewässer, Rott		Neue Brücke über Rott erforderlich; technisch vsl. lösbar




Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
8) Kolbergstraße	⚡	VKN erfordert hier unterschiedliche Höhenlagen der Gleise. Wegen Wohnbebauung kann die Straße nicht so weit angehoben/ abgesenkt werden, dass eine höhenfreie Kreuzung hergestellt werden kann. Höhenfreie Ersatz-Straßenquerung an anderer Stelle erforderlich; im näheren Umfeld nicht möglich. → Geänderte Verkehrsführung mit Umwegen und anderen Betroffenheiten. → Genehmigungsrisiko

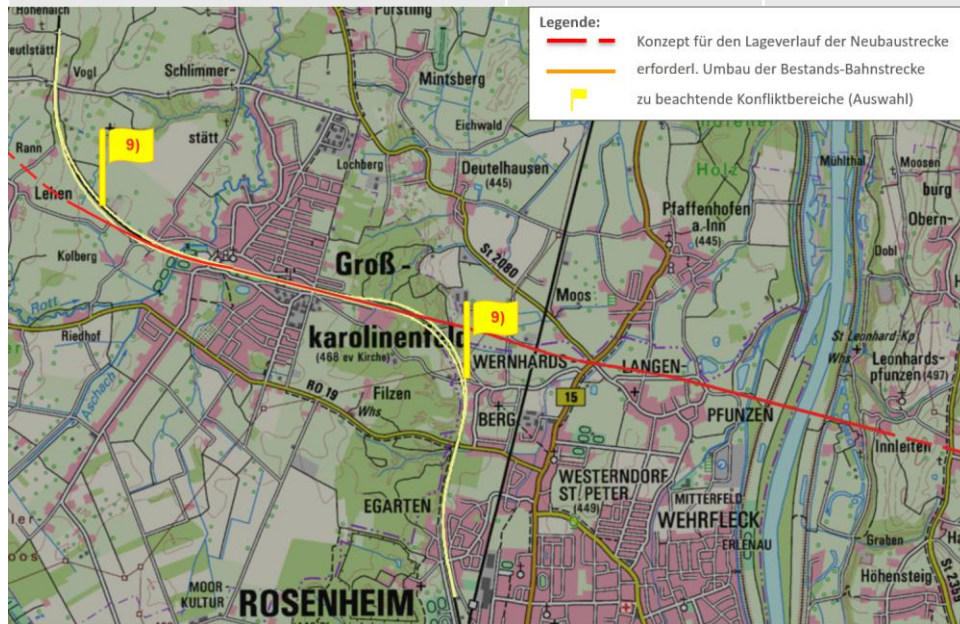


Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**) Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
9) DB Strecke 5510		Für die Herstellung der VKN müsste die Lage und Höhe der bestehenden Bahnstrecke auf ca. 6 km Länge inkl. Um-/Neubau von Bahnübergängen und Brücken angepasst werden. Dies erfordert bauzeitlich erhebliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebes.

→ hohes Realisierungs- und Genehmigungsrisiko

Abhängig von konkreter Dauer der betrieblichen Einschränkungen (Streckensperrungen in mehrjähriger Bauphase), Tendenz zu sehr hohem Genehmigungsrisiko.



Blick in die Planungswerkstatt

NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Varianten **Blau/Violett**)

Fazit für die Trassenvarianten **Blau/Violett mit VKN Großkarolinenfeld**

Bei der Variante NBS mit VKN Großkarolinenfeld entstehen teilweise erhebliche Konflikte, Realisierungs- und Genehmigungsrisiken.

Gemeindeforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
- **Fragen und Diskussion**
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- **Abschluss und Termine**

Ausblick und Abschluss

Termine Gemeindeforen

9. Dezember 2020: 22. Gemeindeforum Süd 2

Präsentation und Protokolle werden auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union