

## Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### PROTOKOLL

---

Thema:	<b>14. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1</b>
Datum und Uhrzeit:	28.11.2018, 18:30–20:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal, Gemeinde Kiefersfelden
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Huber Leitner (Ebbs) Josef Ritzer (Ebbs) Günter Dunkl (Langkampfen) Andreas Ehrenstrasser (Langkampfen) Georg Juffinger (Langkampfen) Georg Anker (Langkampfen) Josef Wagner (Kufstein) Martin Krumschnabel (Kufstein) Tanja Votteler (Kufstein) Alexander Buchner (IPBN) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Martin Gradnitzer (ÖBB Infra) Peter Hofer (ÖBB Infra) Sabine Volgger (wikopreventk) Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

---

#### Agenda:

1. Begrüßung
  2. Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
  3. Abschluss Diskussion Grobtrassenentwürfe
  4. Weitere Informationen und Diskussion
  5. Ausblick und nächste Termine
- 



## 1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zur 14. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1 und bedankt sich für die Teilnahme. Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor: Das Planungsteam wird die weitere Vorgehensweise zu den Grobtrassenvorschlägen erläutern und neu eingegangene Vorschläge präsentieren. Anschließend informiert die Projektleitung über aktuelle Punkte.

Die Moderation fragt die Mitglieder, ob es von Ihrer Seite noch zusätzliche Themen gibt.

Bürgermeister Martin Krumschnabel übergibt der Projektleitung und dem Planungsteam eine fachliche Stellungnahme des Raumplaners von Kufstein zu den vorliegenden Grundlagen zum Trassenauswahlverfahren. Diese wird auch noch digital übermittelt.

Das Planungsteam bestätigt auf Nachfrage, dass der Grobtrassenvorschlag „Kaisergebirge“ eingegangen ist. Dieser wird heute auch noch präsentiert.

Ein Mitglied bringt einen Vorschlag „Variante A12“ ein: Von der Verknüpfungsstelle Langkampfen soll die Trasse im Tunnel unter der Autobahn und östlich dieser weitergeführt werden sowie dann in die Variante Tunnel Laiming oder Tunnel Kiefersfelden-Erl einbinden. Die Trassenführung soll direkter und geradliniger sein, als die aktuell dort verlaufenden Grobtrassen. Das Planungsteam wird diesen Vorschlag aufnehmen.

## 2. Rückmeldung zum Protokoll der 13. Sitzung

Zum Protokoll der 13. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen den Änderungen und der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite [www.brenner-nordzulauf.eu](http://www.brenner-nordzulauf.eu) veröffentlicht.

## 3. Diskussion Grobtrassenentwürfe

*Siehe Folien 4-19 der beiliegenden Präsentation*

### Informationen zum weiteren Vorgehen

Alexander Buchner erläutert den TeilnehmerInnen anhand des Beispiels „Verknüpfungsstelle Niederaudorf“, wie die eingegangenen Trassenvorschläge geprüft werden. Alle Vorschläge werden mit einer Nummer, einer kurzen Beschreibung und ggf. einem Bild erfasst. Die Vorprüfung erfolgt in 2 Stufen. Zuerst wird geprüft, ob die Anforderungen des Projektes grundsätzlich erfüllt sind (Planungsauftrag, gesetzliche Anforderungen und Lage im Planungsraum). Nur wenn alle diese Kriterien positiv bewertet sind, wird die Prüfung in Stufe 2 fortgesetzt. Dabei wird der Grobtrassenvorschlag hinsichtlich der Fachbereiche Verkehr & Technik und Raum & Umwelt geprüft. Dies ist eine grobe Vorprüfung in einem frühen Planungsstudium. Primär geht es darum, ob der Vorschlag einen Aspekt enthält, der zum jetzigen Zeitpunkt ein Ausscheiden rechtfertigen würde (z.B. eine großräumige Durchfahrung eines FFH-Gebiets). Nicht alle Konflikte führen in Stufe 2 zum Ausscheiden, sofern sie in der Detailplanung potentiell noch gelöst werden können. Wenn beide Stufen der Vorprüfung

positiv bewertet werden, wird die Grobtrasse in das Auswahlverfahren aufgenommen. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden für jeden Vorschlag veröffentlicht. Ziel ist, dass jeder nachvollziehen kann, warum sein Vorschlag als Grobtrasse weiterentwickelt wird, oder nicht.

## Diskussion

*Was passiert, wenn eines der Kriterien in Stufe 1 mit „nein“ beantwortet wird?*

- Dann wird dieser Trassenvorschlag nicht weiterverfolgt.

*Warum wird das „nein“ gewichtiger bewertet als ein „ja“? Warum reicht es nicht, wenn 2 der 3 Kriterien positiv bewertet werden?*

- Die zukünftige Trasse muss alle Anforderungen erfüllen. Es reicht nicht, wenn sie zB im Planungsraum liegt, aber die gesetzlichen Anforderungen nicht erfüllt.

*Was wäre beispielsweise ein Ausschlussgrund für das Kriterium „Umwelt“?*

- Beispielsweise eine großräumige Durchfahrung eines FFH-Gebietes. Eine Berührung eines Naturschutzgebietes hingegen würde in dieser Planungsphase noch nicht zum sofortigen Ausschluss führen, da der Detaillierungsgrad noch nicht sehr genau ist. Das würde dann in der vertiefenden Planung nochmals genau geprüft werden.

## Neu eingegangene Vorschläge

Alexander Buchner präsentiert neu eingegangene Trassenvorschläge aus der Bevölkerung. Aufgrund der geologischen Erkenntnis, dass ein Tunnel im Bereich des Hechtsees ein genehmigungstechnisch hohes Risiko mit sich bringt, hat das Planungsteam zwei neue Varianten für die Grobtrassen „Tunnel Jochstein“ und „Tunnel Kitzwand“ eingebracht. Auch diese durchlaufen formell die Vorprüfung. Alle Vorschläge werden in einer Liste erfasst und thematisch geclustert. Die Moderation zeigt den Teilnehmerinnen diese Liste. Mehrfachnennungen sind aus der letzten Spalte ersichtlich. Es handelt sich dabei lediglich um eine unkommentierte Erfassung der Vorschläge. Bis Ende des Jahres 2018 können noch Vorschläge eingebracht werden. Die Prüfung erfolgt dann 2019, wenn alle Vorschläge eingegangen sind. Die Liste ist wird laufend aktualisiert und ist mit Stand 23.11.2018 hier einsehbar:

[https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/grobtassen/Grobtrassen-Vorschlaege\\_Region.pdf](https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/grobtassen/Grobtrassen-Vorschlaege_Region.pdf)

Auf Folie 18 ist jener Vorschlag dargestellt, der letztes Mal in diesem Forum eingebracht wurde.

## Diskussion

*Führen die neuen Alternativvorschläge für die Varianten Kitzwand und Jochstein nach wie vor durch Morsbach? Somit bringen sie für uns keine Verbesserung.*

- Es stimmt, dass diese ebenfalls durch Morsbach führen. Es ging primär darum, die beiden langen Tunnelvarianten Richtung Norden zu erhalten.

*Beim Vorschlag auf Folie 18 würde ja das Trinkwassergebiet Kufstein durchquert.*

- Das ist möglich, die Vorschläge hier sind unkommentiert und unbewertet.

*Wenn man den Inn unterqueren muss, wird das ja insgesamt eine tiefe Angelegenheit.*

- Die div. Tiefenlagen der Tunnel werden bei den Grobtrassen im derzeitigen Planungsstand noch nicht unterschieden.

*Besteht beim Vorschlag „Tunnel Kaisergebirge“ nicht auch die Möglichkeit, dass man gar nicht bis nach Ebbs fährt, sondern schon früher nach Westen Richtung Kiefersfelden einbindet? Somit würde die Trasse ein wenig kürzer.*

- Das Planungsteam wird dies nach Rücksprache als Teil des Vorschlags auf Folie 18 aufnehmen und versuchen, den Bogen nach Süden so weit wie möglich auszufahren.
- Auch wenn der Bogen sehr groß ist, wird man immer einen Teil von Kufstein unterfahren müssen.

*Sind halbe Verknüpfungsstellen, wie im Vorschlag „Tunnel Kaisergebirge“ grundsätzlich möglich?*

- Halbe Verknüpfungsstellen sind grundsätzlich möglich. Es braucht aber 2 halbe Verknüpfungsstellen, sowie beispielsweise Einöden und Fischbach am aktuellen Grobtrassenplan.
- Schaftenau wird aber jedenfalls eine vollständige Verknüpfungsstelle sein, da das Trassenauswahlverfahren für diesen Abschnitt bereits abgeschlossen ist. Grobtrassenvarianten für den GPR können erst ab dem nordöstlichen Ende der Verknüpfungsstelle starten.

*Können Grobtrassenansätze noch bis Ende des Jahres eingebracht werden?*

- Ja. Je früher desto besser, denn dann kann das Planungsteam mit der Vorprüfung beginnen.

#### 4. Weitere Informationen und Diskussion

*Siehe Folien 20-21 der beiliegenden Präsentation*

Die Projektleitung berichtet zu aktuellen Informationen aus dem Projekt.

Die laufende Bohrung am Hocheck schreitet gut voran und wird vrstl. bis Weihnachten fertiggestellt. Neuigkeiten gibt es auch bzgl. Duldung in Neubeuern: Am 15.11.2018 wurde der Deutschen Bahn von der Gemeinde Neubeuern ein Bodengutachten übermittelt, welches im Wesentlichen auf 2 Bohrungen im Bereich der Kläranlage basiert. Die Projektleitung hatte bis dato keine Kenntnis über diese Bohrung. Das Gutachten wurde vom Planungsteam geprüft, und als für die Trassenauswahl ausreichend befunden. Somit wird die Deutsche Bahn ihren Duldungsantrag beim EBA zurückziehen. Der Gemeinderat Brannenburg hat sich gegen die Durchführung der Geophysik auf Gemeindegrund ausgesprochen. Derzeit prüft man Alternativen. Falls keine gleichwertige Lösung gefunden werden kann, wird auch hier ein Duldungsantrag beim EBA eingereicht.

Das Bundesverkehrsministerium hat Antworten zu den kleinen Anfragen der Grünen und der FDP betreffend Brenner-Nordzulauf veröffentlicht. Diese sind hier einsehbar:

- Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905160.pdf>

- Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Fraktion der FDP:  
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905166.pdf>

In den Antworten wurden zwei verschiedene Zugzahlen-Prognosen (214/232) für 2030 veröffentlicht, die niedriger sind, als die Bemessungsgrundlage aus dem BVWP 2025. Diese Differenz ergibt sich aus Sicht der Bahn aus zwei verschiedenen Gründen. Erstens ist 2030 der BBT in Betrieb, somit können längere und schwerere Züge fahren. Zweitens wurden bei der Berechnung 6, statt wie bisher 5 Produktionstage pro Woche (Mo-Sa statt Mo-Fr) unterstellt. Dies führt zu niedrigeren Zugzahlen bei gleichem Transportaufkommen. Die Zahlen des BVWP 2030 sind also nicht mit jenen aus der Bedarfsplanüberprüfung 2025 vergleichbar.

In Österreich werden andere Parameter für die Berechnung herangezogen. Das österreichische Ministerium geht von weit höheren Zugzahlen aus. Das BMVIT hat dazu auch eine kritische Stellungnahme abgegeben (wird mit dem Protokoll verschickt). Darin wird u.a. kritisiert, dass Maßnahmen zur Verlagerung auf die Schiene in den Berechnungen nicht berücksichtigt wurden und, dass die Prognosezahlen der Personenverkehrszüge niedriger sind als jene, die bereits heute im Personenverkehr gefahren werden.

Die Studie zum Korridorbereich Ost wurde fertiggestellt und am 08.11. im Lenkungskreis den Ministerien zur Vorprüfung übergeben.

Am 30.01.2018 wird ein Besuchstermin beim BBT für Forenmitglieder angeboten. Die Größe der Besuchergruppe ist laut Sicherheitsvorgaben auf 16 Personen beschränkt. Voraussetzung für die Teilnahme ist ein guter gesundheitlicher Zustand. Dazu wird es eine gesonderte Infomail für alle geben. Die Anmeldung ist nur persönlich möglich (nicht für mehrere Personen). Wenn weiterhin großes Interesse besteht, wird man versuchen einen zusätzlichen Termin zu finden. Normalerweise sind die Besucherslots jedoch 3-5 Monate im Voraus ausgebucht.

## Diskussion

*Entspricht die Bemessungsgrundlage von 6 Produktionstagen der Realität?*

- Es handelt sich hierbei um ein Berechnungsmodell. Wie genau die Realität 2030 aussehen wird, kann jetzt noch nicht mit Sicherheit bestimmt werden.
- Aktuell fahren Güterzüge auch am Samstag, allerdings weniger als von Montag bis Freitag.

*Sinn und Zweck dieser Anfragen der deutschen Politik ist ja festzustellen, ob es die neue Trasse braucht. Da ist es aus meiner Sicht problematisch, wenn auf einmal niedrigere Zugzahlen angenommen werden.*

- Das Projekt wurde auch mit den niedrigeren Zahlen im vordringlichen Bedarf des BVWP bestätigt.

*Meiner Ansicht nach ist die Darstellung seitens der DB hier etwas zu euphorisch. Wurde nicht auch das Projekt „Umfahrung München“ im BVWP abgestuft?*

- Die Engpassbeseitigung des Knoten München ist mit vielen Einzelprojekten im BVWP hinterlegt. Diese wurden nicht abgewertet und werden nach wie vor weiterverfolgt, sodass zusätzliche Züge aufgenommen werden können.

*Aber wurde nicht das Projekt Regensburg-Landshut-München abgestuft?*

- Dieses Projekt war bisher im potentiellen Bedarf und es wurde geprüft, bis wohin ein Ausbau dieses Ost-Korridors sinnvoll ist.
- Der Bereich Regensburg-Mühldorf wurde in den vordringlichen Bedarf aufgewertet, der Bereich südlich von Mühldorf nicht. Es gab also keine Abwertung.

*Für mich als Laie entsteht der Eindruck, dass diese unterschiedlichen Bewertungsmethoden einen politischen Hintergrund haben und die Absichten klar sind. Die damit einhergehenden negativen Außenwirkungen sind kalkuliert und werden taktisch eingesetzt. Zuerst werden Dinge für viel Geld in Auftrag gegeben und dann plötzlich nicht mehr gewollt. Tirol nimmt jetzt schon den ganzen Verkehr von Deutschland nach Italien auf, da ist der Vorwurf, dass wir nur 10 Minuten Fahrzeit einsparen möchten absolut ungerechtfertigt. Die Gemeindevertreter müssen klar Stellung beziehen und die Bahn muss wieder mehr Gewicht bekommen im Vergleich zur Autobahn. Ich schätze es, dass die Projektleitung die Fakten auf den Tisch legt, und mit offenen Karten spielt.*

*Auf deutscher Seite herrscht Realitätsverweigerung! Die Bürgermeister der Inntal-Gemeinden sind grundsätzlich auf einer Linie. Aber die bayerische Politik wollte vor den Landtagswahlen möglichst viele Stimmen gewinnen und hat ihre Aussagen dementsprechend getätigt. Der Verkehr ist Realität und dem muss man sich auch stellen. Wir arbeiten hier weiterhin konstruktiv.*

Die Projektleitung ergänzt dazu, dass die Änderungen für das Berechnungsmodell des BVWP für ganz Deutschland vorgenommen wurden, nicht nur für den Brenner-Nordzulauf. Die ehemalige bayerische Verkehrsministerin Ilse Aigner gab das Ziel aus, den Schienengüterverkehr jährlich um 10% zu steigern. Somit gibt es sehr wohl auch politische Ambitionen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs.

## 5. Ausblick und nächste Termine

*Siehe Folie 23 der beiliegenden Präsentation*

Das nächste Gemeindeforum Süd 1 findet am 23.01.2019 statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

## Diskussion

*Es gibt keine Garantie, dass es gelingt, den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Der Verkehr wird mehr und das zeigt auch das Problem an sich. In Kufstein wurde die Autobahn als Umfahrung gebaut, aber durch die Vignettenpflicht fahren doch wieder viele durch die Stadt.*

- Ziel ist es, bis 2040 eine durchgehende Infrastruktur bis München zur Verfügung zu stellen. Man kann nicht erwarten, dass 2018 schon die gesamte Lösung präsentiert wird, für die Nutzung einer Infrastruktur im Jahr 2040 und danach. Trotzdem gibt es bereits erste Signale wie beispielsweise die Trassenpreishalbierung für den Schienengüterverkehr in Deutschland. Weitere Schritte in diese Richtung sind notwendig.
- Für die Verlagerung ist aber auch die EU-Politik zuständig, welche wir hier nur bedingt beeinflussen können.

*Die Verbauung der Grundstücke für die neue Strecke ist ja auch langfristig. Daher sollten die Pläne der Politik dies auch sein. Sich erst am Ende darüber Gedanken zu machen ist zu spät. Es muss klar feststehen, dass die Infrastruktur später auch genützt wird, sonst wird keiner seinen Grund zur Verfügung stellen.*

*Vielleicht gibt es in 20 Jahren auch ganz neue technische Methoden, die genützt werden können. Es ist wichtig, dass die Klimaziele eingehalten werden.*

*Die Verlagerung auf die Schiene wird auch von der Bevölkerung unterstützt. Daher ist es umso wichtiger, dass die Akzeptanz einer Schienenlösung nicht zerstört wird, wie beispielsweise mit einer offenen Trassenführung in Morsbach.*

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Für einige Mitglieder war die heutige Sitzung informativ, andere sind nach wie vor verunsichert und warten auf eine Konkretisierung der Trassenführung. Die Zeit sei reif, ein für alle akzeptables Ergebnis sichtbar zu machen. Die Umsetzung muss auch in Bayern forciert werden.

Das Planungsteam wird sich bemühen, so rasch wie möglich weiterzuarbeiten. Die Projektleitung bedankt sich bei der Stadtgemeinde Kufstein für die Gastfreundschaft und betont, dass man Schritt für Schritt weiterkommt.

---

Zusammengestellt am 04.12.2018

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (wikopreventk GmbH)

### **Anlagen:**

- Präsentation GF Süd 1 vom 28.11.2018
- Anwesenheitsliste

# 14. GEMEINDEFORUM SÜD 1

28.11.2018, KUFSTEIN

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM



# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
  - Informationen zum weiteren Vorgehen
  - Neu eingegangene Vorschläge
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

# Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

## Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

### Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf

Verlegung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf zur Autobahn, inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn.

Prüfung ob eine vollständige Verknüpfungsstelle möglich wird.

### Lage des Vorschlags (Auszug aus Grobtrassenplan):



# Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

## Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

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

Anforderungen	Bewertung	Begründung
a) Planungsauftrag	<b>ja</b>	<i>Der Vorschlag erfüllt die Anforderungen des Planungsauftrags.</i>
b) Gesetzliche Anforderungen	<b>ja</b>	<i>Der Vorschlag erfüllt die gesetzlichen Anforderungen.</i>
c) Lage im Planungsraum	<b>ja</b>	<i>Der Vorschlag liegt im Planungsraum.</i>

---

**Ergebnis:** **ja**      **Empfehlung:** **Vorprüfung wird mit Schritt 2 fortgesetzt**

# Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

## Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

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

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

# Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

## Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

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

Ergebnis Vorprüfung Schritt 1: **ja**

Ergebnis Vorprüfung Schritt 2: **ja**

---

**Gesamtbewertung:** **ja**

---

**Empfehlung:** Die Grobtrasse wird ins Auswahlverfahren aufgenommen.

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
  - Informationen zum weiteren Vorgehen
  - **Neu eingegangene Vorschläge**
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ Ausblick und Abschluss

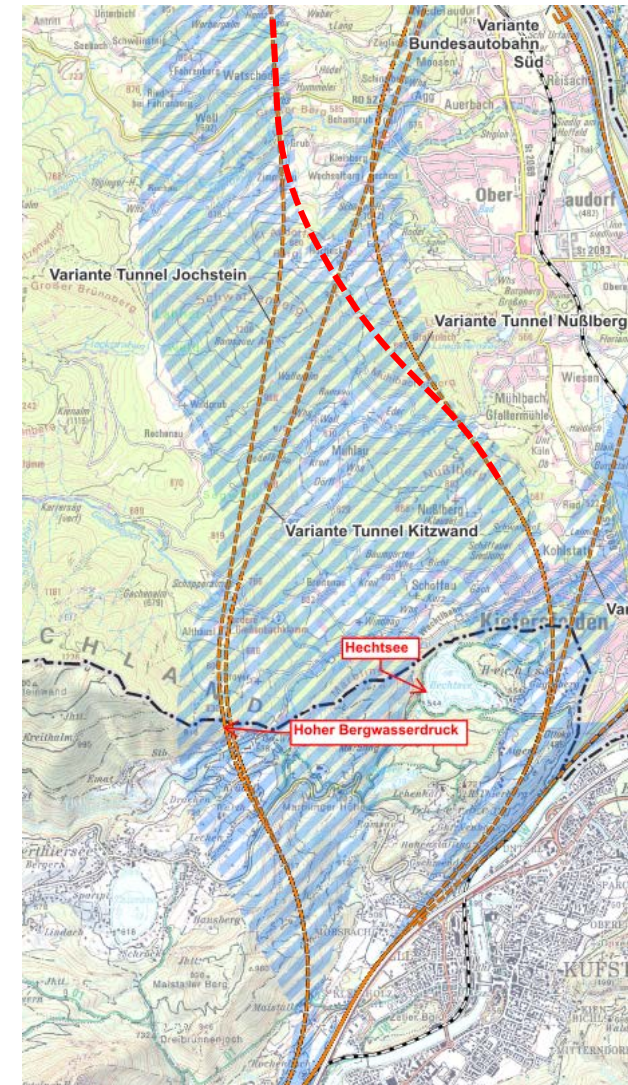


# Grobtrassen-Entwicklung

## Neuer Trassenvorschlag IPBN

### ❖ Variante Tunnel Jochstein:

- Hoher Bergwasserdruck westlich des Hechtsees → kein druckdichter Ausbau des Tunnels möglich
- Hohes Risiko der Beeinflussung des Berg- / Grundwassers im Bereich des Hechtsees (z.B. Absenkung des Wasserspiegels) → Hohes Risiko, dass Varianten westlich des Hechtsees nicht genehmigungsfähig sind
- Alternative Variante Tunnel Jochstein:  
Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Jochstein im Norden



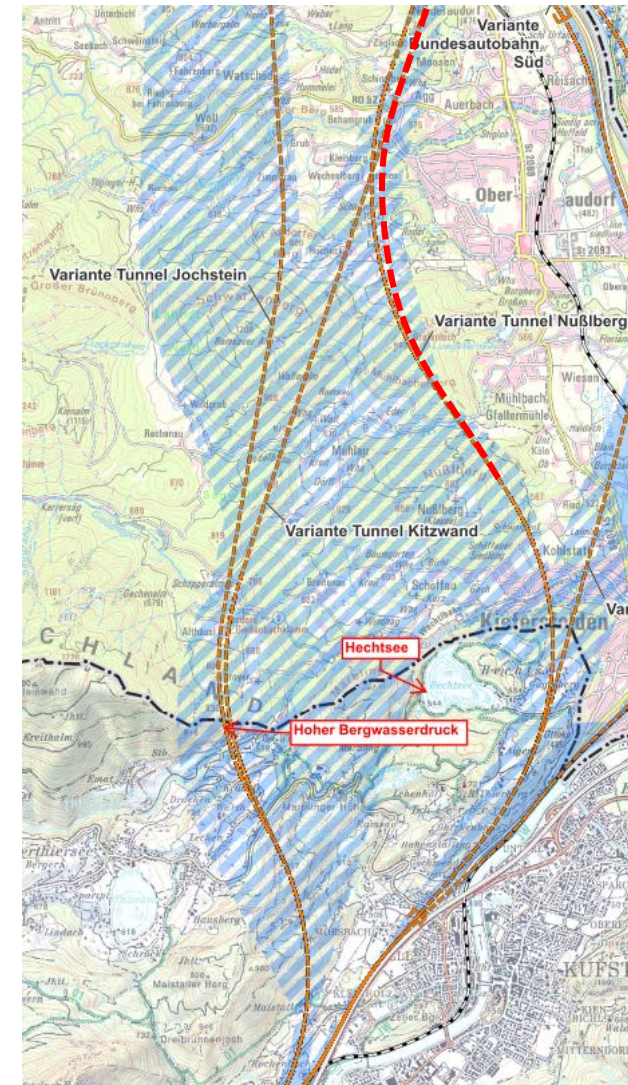
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

# Grobtrassen-Entwicklung

## Neuer Trassenvorschlag IPBN

### ❖ Variante Tunnel Kitzwand:

- Hoher Bergwasserdruck westlich des Hechtsees → kein druckdichter Ausbau des Tunnels möglich
- Hohes Risiko der Beeinflussung des Berg- / Grundwassers im Bereich des Hechtsees (z.B. Absenkung des Wasserspiegels) → Hohes Risiko, dass Varianten westlich des Hechtsees nicht genehmigungsfähig sind
- Alternative Variante Tunnel Kitzwand:  
Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Kitzwand im Norden

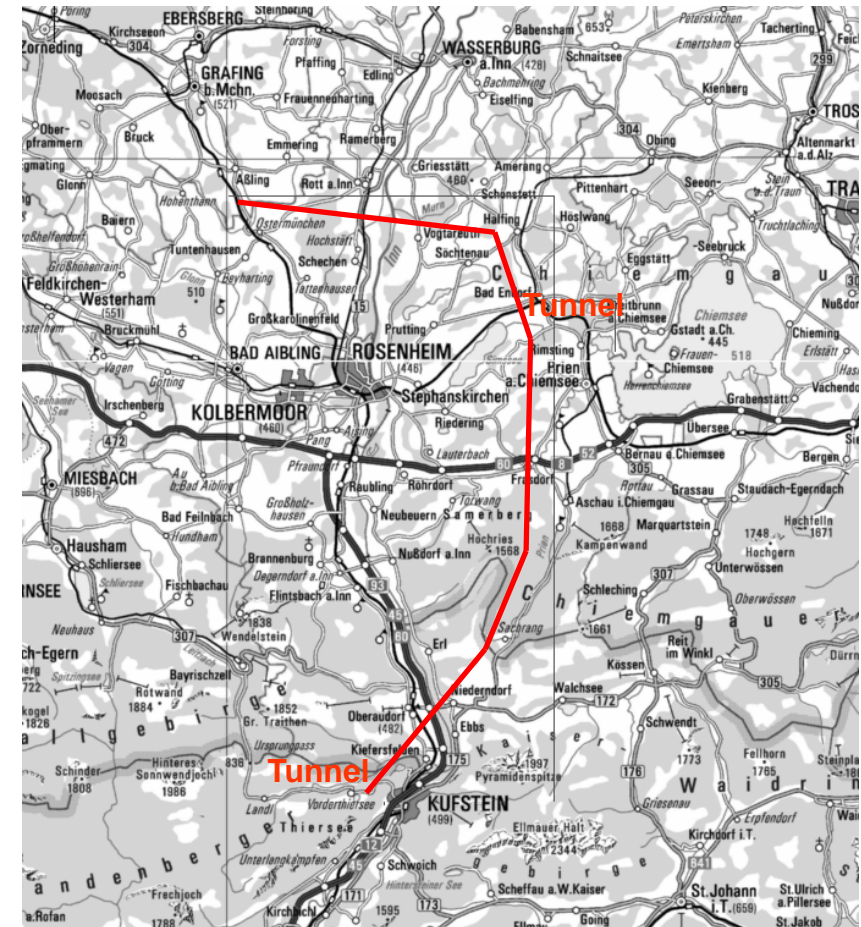


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag:
  - Trassenverlauf nach Osten verlegt (zwischen Simssee und Chiemsee)
  - Anschluss an Bestandsstrecke zwischen Ostermünchen und Aßling
  - weitläufige Tunnellösung

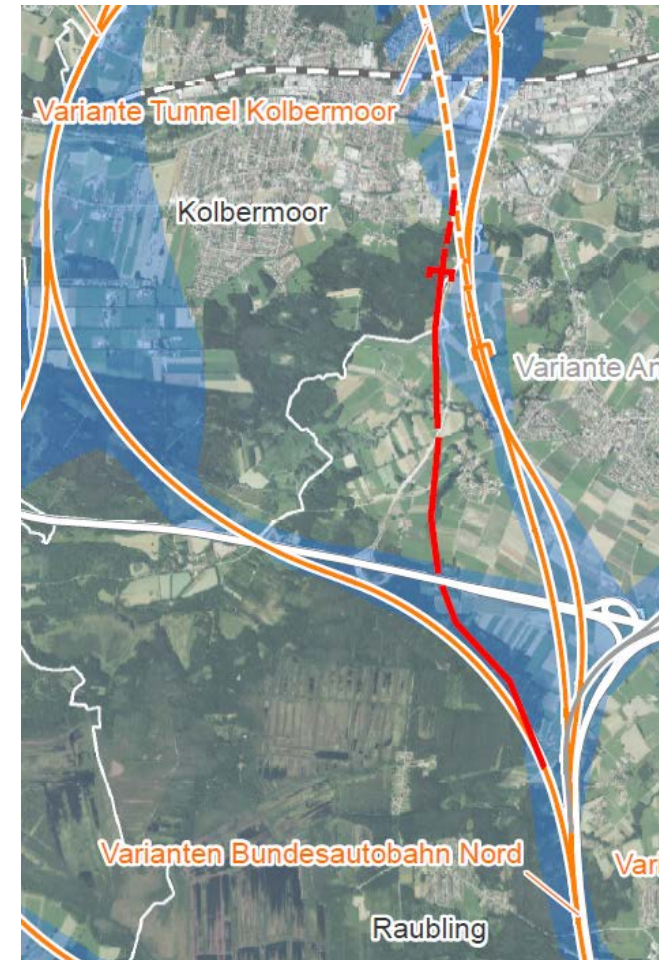


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – [www.geodaten.bayern.de](http://www.geodaten.bayern.de)

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

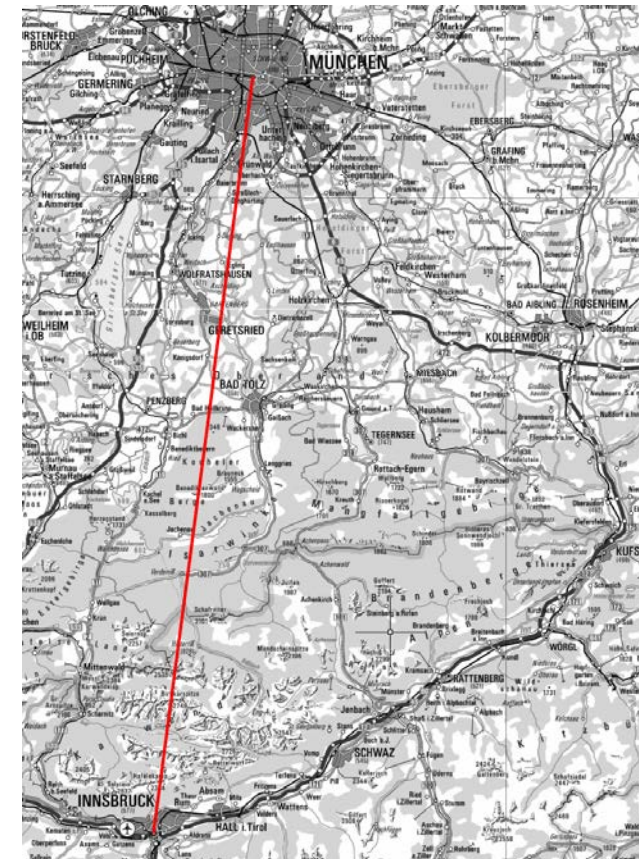
- ❖ Trassenvorschlag im Bereich Pang und Westerndorf:
  - Trasse oberirdisch, aber weitgehend im Grabenprofil geführt, Unterführung B15a, Autobahnunterführung A8, anschließend möglichst nah an Autobahntrasse A93 mit gemeinsamen Lärmschutz



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag Karwendelquerung:
  - Trasse als Tunnellösung in geradliniger Verbindung zwischen Innsbruck und München

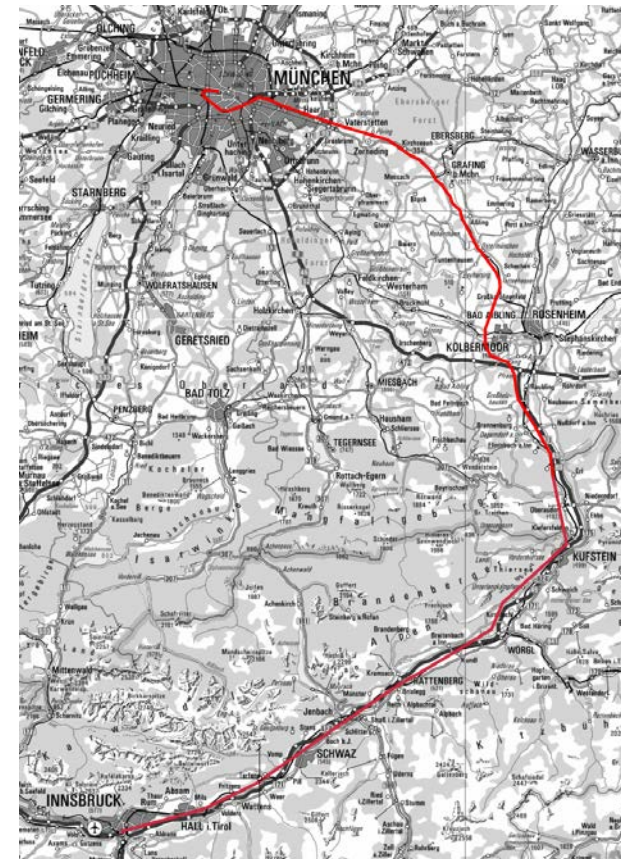


Quelle Kartenhintergrund:  
Bayerische  
Vermessungsverwaltung –  
[www.geodaten.bayern.de](http://www.geodaten.bayern.de)

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag bestandsnah mit westlicher Umfahrung Rosenheim:
  - Trasse als bestandsnahe Lösung im Inntal und zwischen Rosenheim und München Trudering mit westlicher Umfahrung Rosenheim

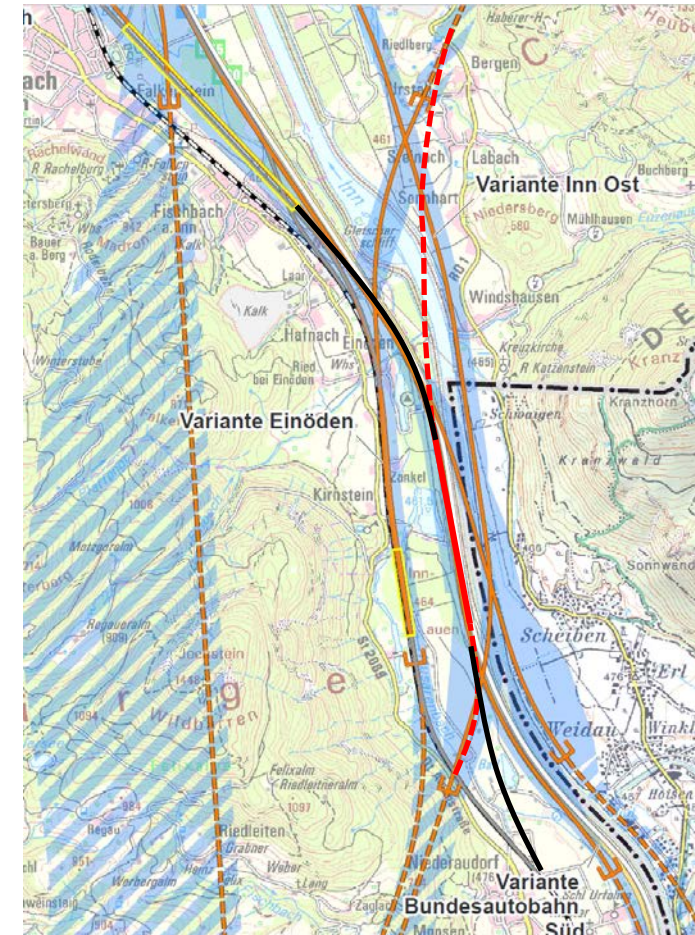


Quelle Kartenhintergrund:  
Bayerische  
Vermessungsverwaltung –  
[www.geodaten.bayern.de](http://www.geodaten.bayern.de)

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Korrektur Trassenvorschlag Niederaudorf:
  - Tunnel von Süden kommend bis zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
  - Verknüpfungsstelle bei der BAB
  - Weiterer Verlauf der Trasse auf der Ostseite des Inns (Wechsel der Innseite möglichst gleich nach der Verknüpfungsstelle)
  - Weiterführung östlich des Inns in Tunnel (Varianten Tunnel Sattelberg oder Variante Tunnel Steinkirchen)

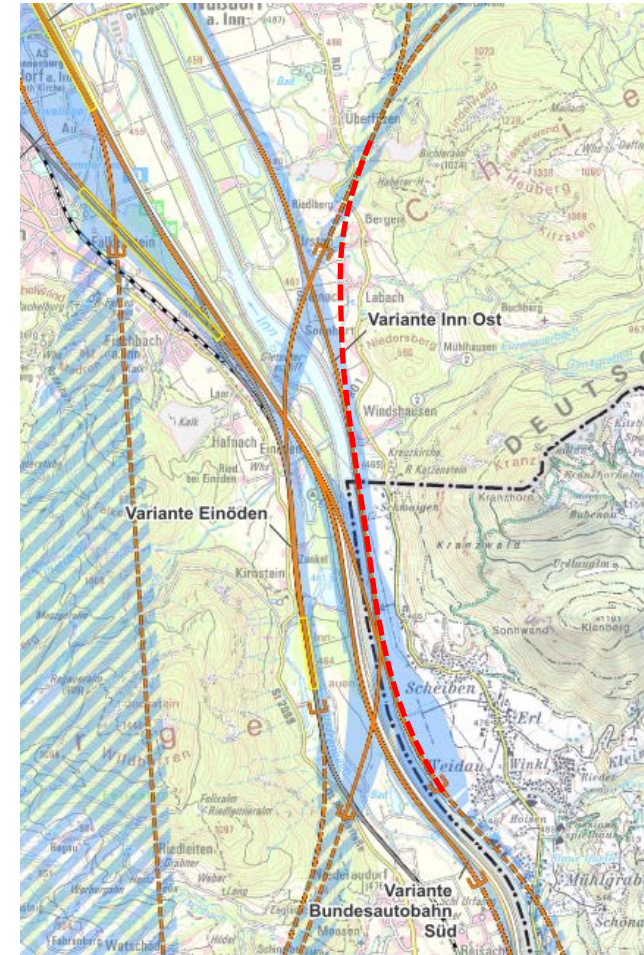


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschläge Tunnel:
  - Verlängerung des Tunnels Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl und Verbindung mit Varianten Tunnel Sattelberg oder Variante Tunnel Steinkirchen (durchgängig im Tunnel bleiben)



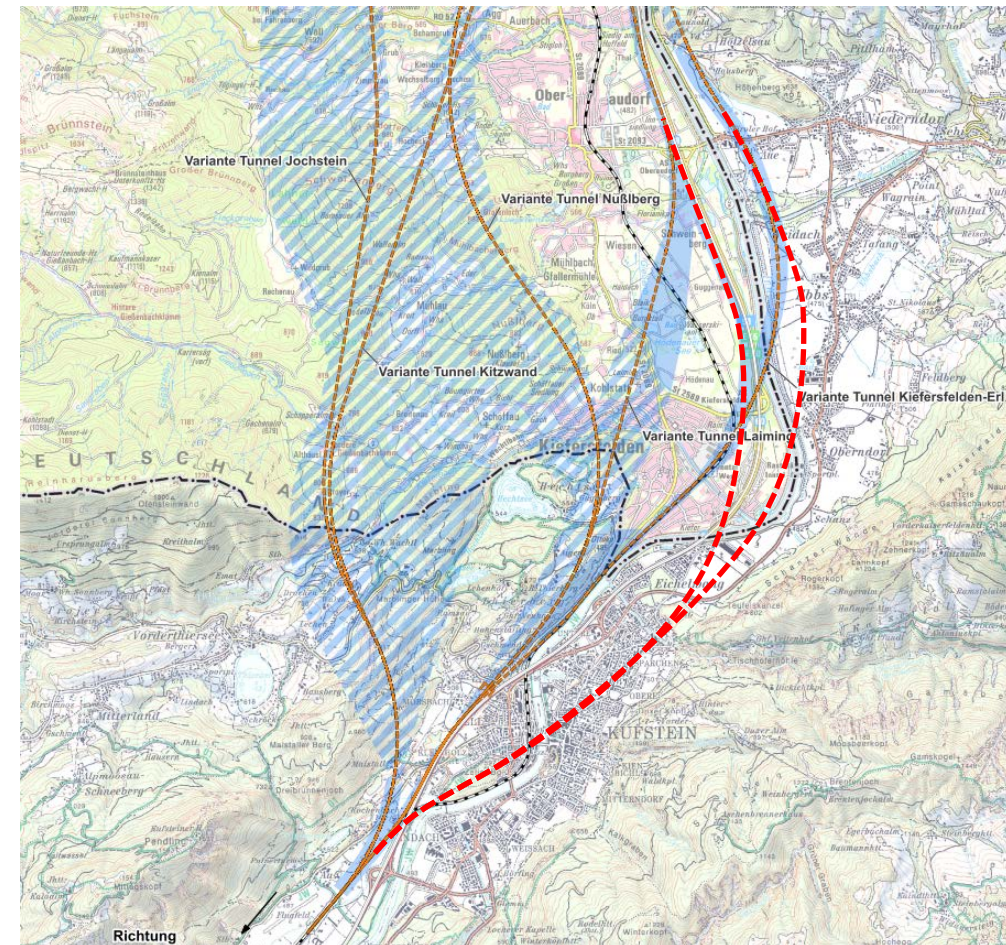
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771



# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag Tunnel Kufstein:
  - Nach Verknüpfungsstelle Schafteuau abzweigen nach Südosten in Tunnel unter Zeller Berg
  - Unterqueren der TAL
  - Weiterführung in Tunnellage bis Erl (Weiterführung bis zu den Varianten Tunnel Laiming oder Tunnel Kiefersfelden-Erl)



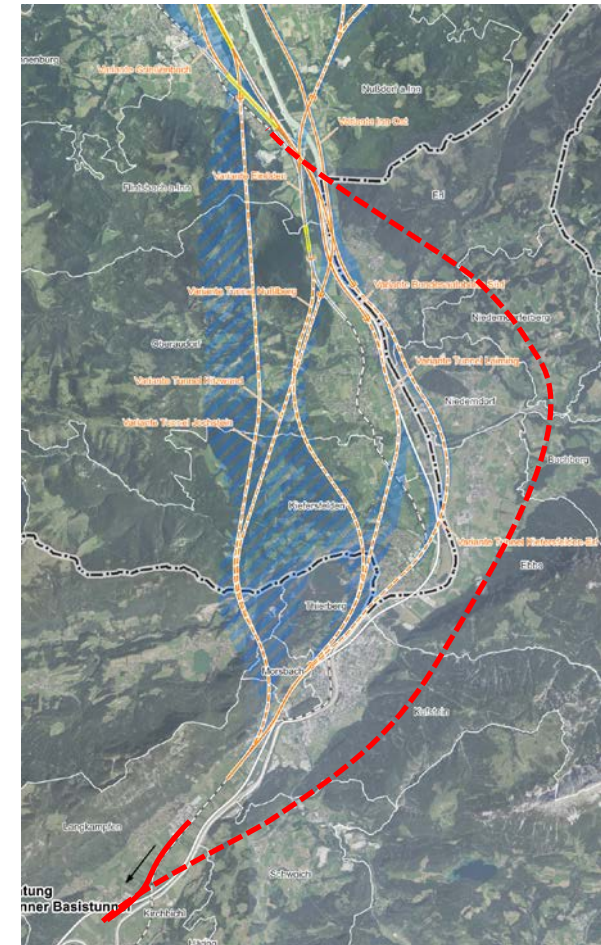
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr. 771, BEV 2016

# Grobtrassen-Entwicklung

## Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

### ❖ Trassenvorschlag Tunnel „Kaisergebirge“:

- Verknüpfung regional auf Bereiche Langkampfen/Fischteil und Fischbach/Einöden aufgeteilt (jeweils halbe Verknüpfungsstelle)
- Im Bereich Einöden oberirdische Anbindung an die Bestandsstrecke oder eine nach Norden verlaufende neue Trasse vorgesehen (beispielsweise analog Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl)
- Die Anbindung mit der Bestandsstrecke wird bei Langkampfen als „halbe“ Verknüpfung ausgeführt und beschränkt sich darauf, die nach Norden verlaufende Neubaustrecke an die Bestandsstrecke anzubinden. Sollte wider Erwarten die Notwendigkeit bestehen, auch die nach Norden verlaufende Bestandsstrecke an die Neubaustrecke anzubinden, könnte dies in einen Bogen südlich der Autobahn erfolgen.



Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Land Tirol

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ **Weitere Informationen und Diskussion**
- ❖ Ausblick und Abschluss

## Weitere Informationen

### Aktuelles aus dem Projekt

- ❖ Geologisches Erkundungsprogramm
  - Duldung Bohrung Neubeuern
  - Geophysik Brannenburg
- ❖ Einordnung der Projektleitung zu den Zugzahlen aus den Antworten der Bundesregierung auf die kleinen Anfragen der Bundestagsfraktionen der FDP und von Bündnis 90/Die Grünen
- ❖ Stand Studie Korridorbereich Ost
- ❖ Besuchstermin BBT 30.01.2019

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 14. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- ❖ Diskussion Grobtrassenentwürfe
- ❖ Weitere Informationen und Diskussion
- ❖ **Ausblick und Abschluss**

# Ausblick und Abschluss

## Nächste Termine

- ❖ Nächster geplanter Forentermin: **23. Januar 2019**
- ❖ Präsentation wird auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Nr.	Mitteilung über...	Grobtrassenvorschlag		Mehrfachnennung
		Kurzfassung	Beschreibung	
<b>Grobtrassenvorschläge Tunnel</b>				
1	Informationsveranstaltungen Bad Aibling, Brannenburg, Flintsbach, Großkarolinenfeld, Kolbermoor, Kufstein, Neubeuern, Oberaudorf, Raubling, Rohrdorf, Rosenheim, Schechen, Stephanskirchen, Tuntenhausen		Trasse im Tunnel (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja
2	Informationsveranstaltungen		durchgängiger Tunnel zwischen den Verknüpfungsstellen; (Verknüpfungsstellen oberirdisch)	
3	Informationsveranstaltungen Brannenburg, Flintsbach, Kiefersfelden, Kolbermoor, Kufstein, Neubeuern, Rohrdorf		Untertunnelung des gesamten Inntals (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja
4	GF Süd 2, Informationsveranstaltungen Flintsbach, Neubeuern, Oberaudorf	Verlängerung Tunnel Kiefersfelden-Erl / Tunnel Laiming	Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl / Tunnel Laiming: Verlängerung Tunnel bis nach Siedlungsgebiet bei Scheiben / Erl	ja
5	Informationsveranstaltung Tuntenhausen		Tunnel Grafing - Kufstein	ja
6	Informationsveranstaltung Schechen		Tunnellösung für Trasse von Stephanskirchen - Großkarolinenfeld (Unterquerung Inn)	ja
7	Informationsveranstaltung Rohrdorf		Eine Untertunnelung von Stephanskirchen bis zum Samerberg	
8	Informationsveranstaltung Großkarolinenfeld		Tunnel Kolbermoor Ost nach Lehen verlängern	ja
9	Informationsveranstaltung Tuntenhausen		Tunnel von Großkarolinenfeld über Rotter Forst in Richtung München	
10	Informationsveranstaltungen Oberaudorf, Rohrdorf		Tunnel von Kufstein bis Bad Feilnbach und ggf. weiter (z.B. Verlängerung Variante Tunnel Jochstein)	ja
11	Webseite BNZ	Sulzberg-Basistunnel	Eingangsportal bei Bad Feilnbach und dann ca. 22 km unter den Bergen Sulzberg, Wendelstein, Brunnstein und Pendling bis Kirchbichl in Tirol, mit einem Seitenasttunnel in Höhe von Oberaudorf, bis zur Verknüpfung bei Fischbach/Einöden	
12	Informationsveranstaltung Rohrdorf		Tunnelvariante durch den Wendelstein	
13	Informationsveranstaltung Brannenburg		Tunnel unter Karwendelgebirge	
14	Informationsveranstaltung Bad Feilnbach		Tunnel von Innsbruck nach Garmisch	
15	Informationsveranstaltung Oberaudorf		Untertunnelung (hauptsächlich an den Engstellen Kiefersfelden bis Nußdorf)	
16	Informationsveranstaltung Brannenburg		Strecke ab Niederndorf bis Neubeuern unterirdisch	
17	GF Süd 1, Informationsveranstaltungen Kiefersfelden, Kufstein, Oberaudorf		Untertunnelung Morsbach	ja
18	Informationsveranstaltungen		Tunnel Morsbach östlich des Inns	
19	Informationsveranstaltung Großkarolinenfeld, E-Mail		Verlängerung Tunnel Kolbermoor nach Norden	ja
20	Infobüro Rosenheim	Tunnel Aubenhausen	Variante Riederbach im Bereich Aubenhausen untertunneln	
21	GF Süd 2		Variante Tunnel Kitzwand: Innquerung unterirdisch und Tunnel bis nach dem Siedlungsgebiet Erl	
22	Brief	Tunnel Kaisergebirge	Verknüpfung regional auf die Bereiche Langkampfen/Fischteich (Tirol) und Fischbach/Einöden (Bayern) aufgeteilt (jeweils halbe Verknüpfungsstelle) Trasse verläuft östlich von Kufstein und Niederndorf und unterquert den Inn bei Einöden. Im Bereich Einöden ist eine oberirdische Anbindung an die Bestandsstrecke oder an eine nach Norden verlaufende neue Trasse vorgesehen (beispielsweise analog Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl). Die Anbindung mit der Bestandsstrecke wird bei Langkampfen als "halbe" Verknüpfung ausgeführt und beschränkt sich darauf, die nach Norden verlaufende Neubaustrecke an die Bestandsstrecke anzubinden. Sollte wider Erwarten die Notwendigkeit bestehen, auch die nach Norden verlaufende Bestandsstrecke an die Neubaustrecke anzubinden, könnte dies in einen Bogen südlich der Autobahn erfolgen.	
23	Informationsveranstaltung Tuntenhausen		Tunnel bei Riederbach	
77	GF Nord 1		Verlängerung Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, im Tunnel bleiben und verbinden mit Varianten Tunnel Steinkirchen / Sattelberg	
78	GF Süd 1		Nach Verknüpfungsstelle Schafteu abzuweichen nach Südosten, Untertunnelung des Zeller Bergs (inkl. Unterquerung der TAL), weiter unter Kufstein und Anschluss an die Varianten Tunnel Laiming oder Tunnel Kiefersfelden-Erl	
<b>Grobtrassenvorschläge Bündelung mit dem Inn</b>				
24	Informationsveranstaltungen Kolbermoor, Schechen, Stephanskirchen		Trassenführung aufgeständert über dem Inn	ja
25	Informationsveranstaltung Brannenburg	Trassenführung direkt neben dem Inn	Trassenführung auf dem östlich oder auf dem westlich des Inns parallel verlaufenden Hochwasserschutzdamm oder Ausbau der Wartungswege entlang der Schutzdämme des Inns zu einer Bahntrasse	



Nr.	Mitteilung über...	Grobtrassenvorschlag		Mehrfachnennung
		Kurzfassung	Beschreibung	
<b>Grobtrassenvorschläge Bündelung mit der Autobahn</b>				
26	Informationsveranstaltungen Bad Feilnbach, Brannenburg, Flintsbach, Kolbermoor, Raubling, Rohrdorf, Stephanskirchen, Tuntenhausen		Trasse unter der Autobahn (A93)	ja
27	Informationsveranstaltung Raubling		im Bereich Aich (bei Reischenhart) Trassenverlauf östlich der Autobahn	
28			unterirdische Strecke neben der Autobahn	ja
29	Informationsveranstaltungen	Trassenführung aufgeständert über der Autobahn	durchgängiges Brückenbauwerk von Kufstein bzw. vom nördlichen Ende der Tunnel bei Kiefersfelden bis zum Inntaldreieck direkt über der Inntalautobahn	ja
30	Webseite BNZ	eingehauste A93 mit Bahntrasse oberhalb	Trasse oberhalb der Autobahn; eingehauste A93 (großzügige Breite mit Tageslichteinfall und Rettungsgassen)	
31	Informationsveranstaltung Brannenburg	eingehauste Autobahn und Bahntrasse	neue Trasse neben der Inntalautobahn und beides miteinander eingehaust durch entsprechende Schallschutzdämme	
<b>Grobtrassenvorschläge durch Rosenheim</b>				
32	Informationsveranstaltungen	oberirdische Trasse durch Rosenheim	weitgehende Nutzung des vorhandenen Bahngeländes; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim	ja
33	Informationsveranstaltungen	unterirdische Trasse durch Rosenheim	Tunnel im Bereich der bestehenden Bahnanlagen	
34	E-Mail	Trasse Rosenheim - Rohrdorf	entlang der Umgehungsstrasse, über den Inn und dann im Bereich des Innhochufers in einen Tunnel bis kurz vor Rohrdorf. Anschluss an Variante Tunnel Steinkirchen	
35	E-Mail	Trasse Rosenheim - Rohrdorf	entlang der Umgehungsstrasse, über den Inn und dann im Bereich des Innhochufers in einen Tunnel bis kurz vor Rohrdorf. Anschluss an Variante Tunnel Sattelberg	
36	E-Mail	Trasse durch Rosenheim	von Variante Taigscheid oder Tunnel Sattelberg, östl. Umfahrung Gewerbegebiet Am Griesenholz (nördl. Thansau), Querung Inn nördl. Staustufe Rosenheim; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim; westl. Rosenheim: Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur	
37	E-Mail	Trasse durch Rosenheim	von Variante Taigscheid oder Tunnel Sattelberg, südl. Umfahrung Gewerbegebiet Am Griesenholz (nördl. Thansau), Querung Inn südl. Staustufe Rosenheim; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim; westl. Rosenheim: Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur	
38	E-Mail	Trasse durch Rosenheim	von Variante Taigscheid oder Variante Inn Ost, westl. Umfahrung Thansau, Querung Inn, Querung Happinger Ausee; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim; westl. Rosenheim: Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur	
39	E-Mail	Trasse durch Rosenheim; westl. vom Inn	Bereich Nord: Bf Rosenheim bis Anschluss an Bahn nördl. Großkarolinenfeld (kurz nach dem Bf: Tunnel unter Keferwald; evtl. Tiefanlage südl. Großkarolinenfeld) Bereich Süd: Bf Rosenheim bis Anschluss bei Brannenburg (Führung der Trasse entlang A93; ab Dreieck Inntal Verbindung zur bestehenden Bahnlinie bei Happening; 4-gleisig Ausbau der bestehenden Bahnlinie von Happening bis Bahnhof Rosenheim)	
40	E-Mail	Variante Tunnel Steinkirchen - Bf Rosenheim	Ausfahrt Rosenheim Ost mit neuer Innbrücke nördlich oder südlich der Innstaustufe zum Tunnel Steinkirchen	
<b>Grobtrassenvorschläge Umfahrung Großkarolinenfeld</b>				
41	Informationsveranstaltungen Großkarolinenfeld, Tuntenhausen		Verlegung der Bestandsstrecke (inkl. Bf) aus Großkarolinenfeld zur Neubaustrecke	ja
<b>Grobtrassenvorschläge Umfahrung Ostermünchen</b>				
42	E-Mail	nördliche Umfahrung Ostermünchen	von Variante Eigenholz durch Rotter Forst-Süd, zwischen Unterrain/Holzbichl und Oberrain, nördl. Umfahrung Ostermünchen und Einfädelung in Bestandsstrecke bei Kronbichl	
43	E-Mail	nördliche Umfahrung Ostermünchen	von Variante Eigenholz durch Rotter Forst-Süd, nördl. Umfahrung Unterrain/Holzbichl und Ostermünchen und Einfädelung in Bestandsstrecke bei Kronbichl	
44	Informationsveranstaltung		nordöstliche Umfahrung Ostermünchen (Haus-Aßling) in Verlängerung der Variante Riedenbach	
45	Informationsveranstaltung	östliche Umfahrung Ostermünchen	östl. Umgehung der Orte Weiching und Ostermünchen	ja
<b>Grobtrassenvorschläge westlich von Großkarolinenfeld</b>				
46	E-Mail	westliche Umfahrung Harthäuser Filze	von Variante Kolbermoor West, westl. Harthäuser Filze, östl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Mintsberg vor VKN	
47	E-Mail	westliche Umfahrung Harthäuser Filze	von Variante Kolbermoor West, westl. Harthäuser Filze, östl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Tunnel Buchrain südl. Hilperting	
48	E-Mail	westliche Umfahrung Harthäuser Filze	von Variante Kolbermoor West, westl. Harthäuser Filze, westl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Tunnel Buchrain südl. Hilperting	
49	E-Mail	westliche Umfahrung Gemeindegebiet Großkarolinenfeld	von Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Seefilze, Einfädelung in Bestandsstrecke nach Ostermünchen	
75	E-Mail	westliche Umfahrung Gemeindegebiet Großkarolinenfeld (ursprünglich geplanter Verlauf B15neu)	Entlang des ursprünglich geplanten Verlaufs der B15neu. von Ostermünchen durch den Wald zwischen Hilperting und Schmidhausen Richtung Bad Aibling. Zwischen Kolbermoor und Bad Aibling Richtung Autobahn.	
<b>Vorschläge Ausbau der Bestandsstrecken</b>				
50	Informationsveranstaltungen Bad Feilnbach, Brannenburg, Flintsbach, Rohrdorf, Rosenheim, Tuntenhausen		Ausbau der bestehenden Bahntrassen im Planungsraum	ja
51	Informationsveranstaltung Brannenburg		Zweigleisiger Ausbau der Strecke Holzkirchen - Rosenheim	
<b>Vorschläge zu Verknüpfungsstellen</b>				
52	Informationsveranstaltung Flintsbach		Verknüpfungsstelle in Kirchdorf/Reischenhart	
53	Forenrunde GPR Nord 1	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; engere Bündelung mit BAB	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn	ja

Nr.	Mitteilung über...	Grobtrassenvorschlag		Mehrfachnennung
		Kurzfassung	Beschreibung	
54	Informationsveranstaltung Raubling		im Bereich Verknüpfungsstelle Reischenhart: unterirdische Lösung der Trassenführung und eine Gleiszusammenführung in unbewohnten Gebiet	
<b>Grobtrassenvorschläge außerhalb des Planungsraums</b>				
55	E-Mail	Trasse Freilassing-Burghausen	Trassenführung bereits vor Kufstein in die Berge. Erst gegen Reichenhall oberirdischer Verlauf mit einem Anschluss an Freilassing. Weiter führt die Strecke über das Chemiedreieck an Burghausen vorbei und könnte anschließend Richtung Mühldorf auf die Bestandsstrecke, welche ertüchtigt werden müsste, nach München führen. Möglich wäre dabei auch eine Route unterhalb von Altötting vorbei an Burgkirchen. Alternative zur Bestandsstrecke zwischen München und Mühldorf: neue Trasse südlicher um möglichst viel bewohntes Gebiet zu vermeiden	
56	E-Mail	Trasse Holzkirchen - Kramsach	Die Bahnstrecke von München bis nach Holzkirchen ausbauen und von dort bis nach Kramsach auf dem direktem Wege durch das Gebirge führen. Der größte Teil der Bahnstrecke befände sich Umweltschonend im Tunnel.	
57	GF Rosenheim-Süd	Erweiterung des Untersuchungsraums nach Osten	Trasse weitgehend im Tunnel. Trassenverlauf östlich Frasdorf, zwischen Simssee und Chiemsee, nördlich Vogtareuth bis Anschluss an Bestandsstrecke zwischen Tuntenhausen und Aßling	
58	Webseite BNZ		Direktverbindung München Hbf - Innsbruck	
76	Brief		Trasse von Österreich in direkter Linie Richtung München - Regensburg	
<b>Grobtrassenvorschläge 4-gleisige Neubaustrecke</b>				
59	E-Mail	4-gleisige Neubaustrecke Ostermünchen - Rosenheim	Umfahrung Ostermünchen lehnt sich an Variante Mintsberg an, um dann in Variante Riederbach überzugehen, Richtung Moorkultur, von Westen zum Bf Rosenheim, zwischen "Alt-Fürstätt" und Fürstätt im Tunnel/Einhausung (Voraussetzung 4-spüriger Neubau ab Ostermünchen (14km) unter Auflassung und Rückbau der alten Strecke) <u>Alternative Anbindung in Ostermünchen:</u> von Aßling kommend mit Querung der Moosach westl. von Weiching und Tunnel durch den Mühlberg <u>Alternative vor Rosenheim:</u> Umfahrung des Bodendenkmal (Aktenummer D-1-8138-0221)	
60	E-Mail	4-gleisige Neubaustrecke Rosenheim - Kirnstein - Kufstein	<u>Rosenheim - Kirnstein:</u> Ausfahrt Bf Rosenheim Ost entlang des Inns an Raubling vorbei bis Brannenburg (Ortsteil Tiefenbach), dann entlang der Autobahn; neuer Bf Raubling/Neubeuern/P&R an der Innbrücke; neuer Bf/P&R Brannenburg an der Autobahn <u>Kirnstein - Kufstein:</u> Trasse verläuft an Kirnstein vorbei nahe der Bestandsstrecke mit Umfahrung des Ortskerns Oberaudorf (neuer Bf mit P&R) bis Kiefersfelden Nord. Ab Kiefersfelden Nord alle 4 Spuren im Tunnel nach Tirol. Auflassung der Bestandsstrecke Kiefersfelden mit neuem Bf vor Tunneleinfahrt Kiefersfelden Nord. <u>Alternative Kirnstein - Tunnel Nußberg:</u> Verknüpfungsstelle bei Kirnstein (Überführungsbauwerk) mit Anschluss an Tunnel Nordportal Nußberg	
61	E-Mail	4-gleisige Neubaustrecke Rosenheim - Kirnstein - Kufstein	<u>Rosenheim - Kirnstein:</u> Ausfahrt Bf Rosenheim Ost mit neuer Innbrücke. Trasse führt nach Thansau über den Inn und bei Raubling/Neubeuern zurück westl. des Inn bis Brannenburg (Ortsteil Tiefenbach), dann entlang der Autobahn; neuer Bf Raubling/Neubeuern/P&R an der Innbrücke; neuer Bf/P&R Brannenburg an der Autobahn <u>Kirnstein - Kufstein:</u> Trasse verläuft an Kirnstein vorbei nahe der Bestandsstrecke mit Umfahrung des Ortskerns Oberaudorf (neuer Bf mit P&R) bis Kiefersfelden Nord. Ab Kiefersfelden Nord alle 4 Spuren im Tunnel nach Tirol. Auflassung der Bestandsstrecke Kiefersfelden mit neuem Bf vor Tunneleinfahrt Kiefersfelden Nord.	
<b>Sonstige Grobtrassenvorschläge</b>				
62	GF Nord 1		von VKN Niederaudorf, Wechsel auf Ostseite des Inns	
63	E-Mail	Trassenänderung des Bereichs zwischen Pang und Westerndorf	Verknüpfung Rosenheim-Nord: Variante Riederbach Neubaustrecke: Variante Tunnel Kolbermoor - Variante BAB Nord (Trasse oberirdisch, aber weitgehend im Grabenprofil geführt, Autobahnunterführung A8, anschließend möglichst nah an Autobahntrasse A93 mit gemeinsamem Lärmschutz - ab Brannenburg/Flintsbach Var Tunnel Jochstein - Zufahrtstrasse Tunnel bis Schaftenu	
64	Informationsveranstaltung Kiefersfelden		die rechte Spur (wo jetzt LKWs) auf der Autobahn zur Schiene umfunktionieren	
65	Informationsveranstaltung Neubeuern		2 spuriger Ausbau Autobahn und volle Nutzung der bestehenden Trasse	
66	Informationsveranstaltung Schechen		Möglichst Strecke einhausen	
67	Informationsveranstaltung Bad Aibling		Variante Riederbach im Kreuzungsbereich mit Bestandsstrecke 5622 weiter östlich	
68	Informationsveranstaltung Kiefersfelden		Trasse direkt östlich neben der A93, mit einem Tunnel im Süden ab Autobahnausfahrt Kiefersfelden und im Norden unter dem AB Inntaldreieck hindurch. Dann weiter auf den Bestandsstrecken	
69	Informationsveranstaltung Schechen		Nur ein zusätzliches Gleis, im Inntal westlich der Autobahn, zwischen Österreich und Grafing	
70	Informationsveranstaltung Raubling		Verladeterminale in/um Rosenheim Neubaustrecke auf Autobahn/ Autoverkehr auf Zug verlagern	
71	Informationsveranstaltungen		Neubaustrecke über der Bestandsstrecke	ja
72	Informationsveranstaltung Rosenheim		Nördlicher Anschluss Osttangente Rosenheim (Bündelung)	
73	Informationsveranstaltung Kolbermoor		Trasse westlich von Bad Aibling	
74	Informationsveranstaltung Brannenburg		Tunnel unter der bestehenden Strecke	

# Projekt Brenner Nordzulauf

## Punktation BMVIT/ÖBB

Stellungnahme zur Antwort der deutschen Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen bzw. FDP (Drucksache 19/5160 bzw. 19/5166)

- Hinsichtlich der **Verlagerungsthematik** Straße-Schiene sehen wir die Zielsetzungen des Weißbuches zum Verkehr der Europäischen Kommission (2011) aus sozioökonomischen und ökologischen Gründen als maßgeblich.
  - *Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist [...] ein zentrales Ziel der deutschen Bundesregierung. (Drucksache 19/5160, S.3)*
  - Eines der hauptsächlichen Ziele des Ausbaus der Brennerachse stellt die Ermöglichung einer signifikanten Verkehrsverlagerung dar, welche wir als Szenario im Bundesverkehrswegeplan vermissen.
  - Das Koalitionsprogramm der neu gewählten bayerischen Staatsregierung hält fest, dass „die Verkehrszuwächse so weit wie möglich auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden müssen“ (Koalitionsvertrag, S.50).
  - Das relative Wachstum von Güterverkehr über den Brenner betrug zwischen 2007 und 2017 ca. 4% auf der Straße und ca. 11% auf der Schiene, wobei in den letzten Jahren insbesondere die Straße ein überproportionales Wachstum erfahren hat.
  - Das kapazitative Limit unter Berücksichtigung der Qualität von Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ist auf der Inntal- und Brennerautobahn abschnittsweise bereits erreicht.
- Im **Güterverkehr** werden laut Bundesverkehrswegeplanung rund **120 Züge** auf der nördlichen Brennerzulaufstrecke im Jahr 2030 prognostiziert. Auf Basis von hinterlegten Produktivitätssteigerungen im Bereich Zuglänge, Zugsgewicht, Betriebstage und Anteil von Leerzügen entspricht dies einer Steigerung um etwa 21 tägliche Güterzügen bis 2030, ausgehend von 99 Güterzügen zwischen Rosenheim und Kufstein im Jahr 2017.
  - Die Prognosewerte für den innerösterreichischen Schienengüterverkehr über Deutschland („Korridorverkehr“) können von uns in dieser Form nicht nachvollzogen werden; die Prognoseerwartung für 2030 wurde im Wesentlichen

bereits 2013 erfüllt. Das für 2030 prognostizierte Aufkommen von 2 Güterzügen pro Tag zwischen Rosenheim und Salzburg (Drucksache 19/5160 S.8) würde einem deutlichen Rückgang vom Status Quo (15 Güterzüge im Jahr 2015) entsprechen, welcher sich in österreichischen Planungen nicht wiederfindet.

- Hinsichtlich der aktuellen und prognostizierten Restkapazität der Brennerachse (u.a. durch geplante Blockverdichtung, Drucksache 19/5160 S.8) wird insbesondere auf die Marktfähigkeit der Trassen verwiesen, die von der theoretischen Restkapazität zum Teil deutlich abweichen kann. Auf Basis des Netzfahrplanjahres 2018 sind zwischen München und Verona derzeit – auch baustellenbedingt – 20 marktfähige Fahrplantrassen je Richtung verfügbar.
- Aufgrund von internationalen Sondereffekten könnten die unterstellten Produktivitätssteigerungen auf dem Brennerkorridor nicht zur Gänze wirksam werden. Eine länderübergreifende Güterverkehrsprognose DE, AT und IT ist Gegenstand einer BCP-Subarbeitsgruppe.
- Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 unterstellte Rangreihenfolge Gotthard > Brenner im Schienengüterverkehrsvolumen kann aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Schweiz und auf den Zulaufstrecken zum Gotthard nicht als gesichert gesehen werden (vgl. Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz - Kennzahlen 1. Halbjahr 2018 und Interpretation der Entwicklung. Semesterbericht 1 2018 des BVA).
- Im **Personenverkehr** werden im Bundesverkehrswegeplan **94 Züge** am nördlichen Brennerzulauf im Jahr 2030 prognostiziert.
  - Ausgehend von einem Ist-Stand zwischen 95 und 135 Personenzügen zwischen Kufstein und München und unter der Prämisse einer nicht vorgesehenen Angebotsreduktion muss diese Aussage in Zweifel gezogen werden.
  - Entgegen der bisherigen Vorgangsweise, die auf der trilateral erstellten Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Eisenbahnachse München – Brenner aus dem Jahre 1993 basiert, in der Fortschreibung aller Unterlagen den Stundentakt zu unterstellen (letztmalig u.a. auch in der Bedarfsplanüberprüfung 2009), wird auch nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Fernverkehr lediglich ein Zweistundentakt unterstellt, welcher bereits jetzt zwischen München und Verona eigenwirtschaftlich gefahren wird. Aktuelle Abstimmungen zwischen ÖBB Personenverkehr und DB Fernverkehr gehen nach der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels von mindestens 10 täglichen Zugpaaren (ohne Berücksichtigung des Nachtzugverkehrs) aus.
  - Der Stundentakt auf der österreichischen Ost-West-Achse wird laut aktuellen Planungen aufgrund der starken Nachfrage zumindest beibehalten werden.

- Einer zunehmenden Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarktes wird in Kombination mit einer zunehmenden Bedienungsattraktivität der Brennerachse im Fernverkehr aufgrund infrastruktureller Verbesserungen zu wenig Rechnung getragen. So wird die potentiell realistische Möglichkeit des Markteinstiegs von Drittanbietern nach Inbetriebnahme des BBT nicht ausreichend in Betracht gezogen. Konkret konnte beispielsweise einem EVU eine Trassenanfrage zwischen Salzburg und Innsbruck aufgrund von Kapazitätsaspekten nicht zugeteilt werden.
- In diesem Kontext wird die Beobachtung festgehalten, dass das Personenfernverkehrspotential auf manchen Achsen, welche eine neue, leistungsfähige und attraktive Schieneninfrastruktur aufweisen, tendenziell zu gering eingestuft wird (z.B. Wien-Linz). Um diesem Fehler vorzubeugen, wird im Rahmen der BCP aktuell das Fernverkehrspotential auf der Brennerachse zu den Horizonten 2030 und 2040 untersucht.
- Das stark nachgefragte Angebot im Nah- und Regionalverkehr zwischen Innsbruck und Wörgl konnte in dieser Form nur durch die Neubaustrecke erfolgreich ausgeweitet werden. Eine weitere geplante Angebotsverdichtung in diesem Segment wird zu mehr Nah- und Regionalverkehrszügen auf dem österreichischen Abschnitt des Nordzulaufes führen.

## Schlussfolgerung

Von Seiten des BMVIT und der ÖBB Infrastruktur AG wurde die Beantwortung der Kleinen Anfragen betreffend den Brenner Nordzulauf als Belastung für die gemeinsame Planungsarbeit zum Nordzulauf gesehen. Aus Sicht des BMVIT und der ÖBB Infrastruktur AG liegen – wie im Rahmen dieser Stellungnahme dargelegt – ausreichende Evidenzen vor, dass nach Inbetriebnahme des BBT von einer signifikant höheren Verkehrsfrage auszugehen ist, als die in den zitierten Kleinen Anfragen genannten Zugszahlen angeben.

## Anhang: Güterverkehrsentwicklung Straße und Schiene am Brenner;

Quelle: BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr

Güterverkehrsvolumina am Brenner									
Jahr	Straße				Schiene				Modal Split Schiene
	Anzahl Lkw 1000 LKW	Belad. ges. (in Mio. t)	Fahrten Transit 1000 LKW	Belad. Transit (in Mio t)	WLV (in Mio t)	UKV (in Mio t)	ROLA (in Mio t)	GESAMT (in Mio t)	
2007	2.177	35,0	1.933	31,6	3,8	6,4	3,1	13,3	27%
2008	2.102	33,8	1.871	30,6	2,9	7,0	4,1	14,0	29%
2009	1.745	25,8	1.444	22,5	2,4	5,8	4,9	13,1	34%
2010	1.850	27,5	1.545	24,2	2,8	6,2	5,4	14,4	34%
2011	1.885	28,7	1.573	24,6	2,9	6,5	4,7	14,1	33%
2012	1.966	30,0	1.644	25,8	2,5	6,0	2,9	11,4	27%
2013	1.936	29,6	1.625	25,5	2,5	6,6	3,1	12,1	29%
2014	2.014	30,8	1.694	26,6	2,5	6,8	3,3	12,5	29%
2015	2.068	31,8	1.754	27,6	2,5	7,3	3,5	13,2	29%
2016	2.210	34,2	1.883	29,8	3,1	7,7	3,3	14,2	29%
2017	2.344	36,3	2.006	31,8	3,7	7,6	3,4	14,7	29%