

19. Lenkungskreissitzung nördlicher Zulauf zum Brenner

- Ergebnisprotokoll der Sitzung am 29.11.2021 (Videokonferenz)

1. Begrüßung und Verabschiedung des Protokolls vom April

Das Protokoll ist angenommen. Es gibt keine Anmerkungen.

2. Stand der Planungen zu den Projekten (Bericht der Bahnen)

a) Planungsabschnitt Trudering – Grafing: Vorplanung

Derzeit werden die Vorplanungsleistungen zur technischen Streckenausrüstung erstellt. Es gibt eine enge Abstimmung der Schnittstellen mit der „Digitalen Schiene Deutschland“, an die das Teilprojekt übergeht. Zentrales Anliegen der Bürgerinnen und Bürger ist ein Lärmschutz nach Neubaustandard (Lärmvorsorge). Soweit die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen, wird dieser gewährt.

b) Planungsraum Grafing – Ostermünchen: Trassenauswahlverfahren

Im Planungsraum Grafing – Ostermünchen findet derzeit ein Grobtrassenauswahlverfahren statt, um die Lücke der noch fehlenden 12 km für einen durchgehenden Trassenverlauf des Brenner-Nordzulaufs zu schließen. Die Trassensuche hat im Juli 2021 unter umfangreicher, auch digitaler Beteiligung der Bevölkerung begonnen. 202 Vorschläge von hoher Qualität sind in ca. sieben Wochen eingegangen, die die DB Netz AG fachlich auswertete. Parallel hat das Planungsteam eigene Ideen entwickelt. Das Resultat der Grobtrassenentwicklung sind vier Varianten (Pink, Limone, Rot und Orange), die sich alle westlich der Bestandsstrecke befinden und in vielen Bereichen deckungsgleich mit zahlreichen Bürgervorschlägen sind. Diese vier Varianten werden von der Vorhabenträgerin planerisch vertieft und bewertet. Am Ende des Trassenauswahlverfahrens wird die Vorzugsvariante vorliegen.

c) Ostermünchen – Innleiten: Vorplanung

Mit Vorliegen der Vorzugstrasse ist eine Beteiligung der westlich von Rosenheim liegenden Gemeinden nicht mehr erforderlich, entsprechend wurde die Dialogstruktur angepasst. Das erste planungsbegleitende Dialogforum zur Vorplanung hat die Vorhabenträgerin im Juli 2021 durchgeführt.

Im September hat die DB Netz AG die Streckenplanung an eine Ingenieurgemeinschaft vergeben, zudem ist die Beauftragung der Fachplanungen in Arbeit bzw. teilweise bereits erfolgt. Des Weiteren startete das geologische Erkundungsprogramm im Oktober 2021. Die Vorhabenträgerin prüft derzeit drei Aspekte aufgrund des Raumordnungsverfahrens vertieft: Die Innquerung nördlich von Rosenheim in bergmännischer Unterquerung, eine alternative Ausbildung als Vorlandbrücke im Anschluss an die Innquerung im Bereich Schechen und eine alternative Verknüpfungsstelle Ostermünchen ohne Verlegung des Bahnhofs bzw. der Bestandsstrecke.

d) Innleiten – Kirnstein: Vorplanung

Im September 2021 hat die Vorhabenträgerin die Strecken- und Tunnelplanung für diesen Abschnitt vergeben. Die Beauftragung der Fachplanungen ist in Arbeit bzw. teilweise erfolgt. Die Erkundungsbohrungen starten im November 2021. Nach aktuellem Stand ist davon auszugehen, dass für Bohrungen im Bereich der Gemeinden Stephanskirchen und Rohrdorf bzgl. der Grundstücksnutzung oder für Verwaltungsbescheide der Rechtsweg zu beschreiten ist. Die Vorhabenträgerin untersucht derzeit Streckenführungen im Bereich Rohrdorf-Riedering alternativ zu den bisherigen Varianten 1 und 2.

e) Kirnstein – Schafteuau: Vorplanung (DE) & UVE-Planung (AT)

Der begleitende Dialog zur Umweltverträglichkeitsprüfung für den österreichischen Bereich ist für das 2. Quartal 2022 geplant. Aktuell läuft das gemeinsame Vergabeverfahren von DB/ÖBB für die Strecken- und Tunnelplanung. Die Vergabe ist für Februar 2022 geplant. Die Beauftragung der Fachplanungen ist in Arbeit bzw. teilweise erfolgt. Die Vergabe der Fachplanungen erfolgt national. Die Erkundungsbohrungen in Deutschland starten im Oktober 2021. Im Bereich zwischen Fischbach und Niederaudorf wird in der Planung eine alternative Lage der Verknüpfungsstelle im Bereich der Bestandsstrecke ergebnisoffen untersucht. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat das Deutsche Zentrum für Schienenforschung mit der Machbarkeitsstudie zu unterirdischen Verknüpfungsstellen am Beispiel Niederaudorf beauftragt. Das Ergebnis soll bis Ende des Jahres vorliegen.

f) Schafteuau – Knoten Radfeld: Detailplanung

Das österreichische Bundesgesetzblatt II Nr. 374/2020 vom 29.08.2020 zur „Vorläufige Sicherstellung des Trassenverlaufs viergleisiger Ausbau Schafteuau–Knoten Radfeld“ liegt vor. Die Detailgenehmigungsplanung des Hauptprojektes wurde im Januar 2021 begonnen. Der UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid sowie die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Rohbaustollen Angath (Juli 2021) und dessen naturschutzrechtlicher Bescheid liegen seitens des Amtes der Tiroler Landesregierung (September 2021) vor. Avisierter Baubeginn der Vorarbeiten sowie des Rohbaustollens sind jeweils das 1. Quartal 2022 respektive 2023. Hr. Spiegel ergänzt, dass die Finanzierung der Baumaßnahmen im neuen Rahmenplan 2022-2027 enthalten sind. Auf die Frage von Hr. Gratza nach der Anzahl der Tunnelröhren wurde auf die unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen in Deutschland und Österreich verwiesen, welche in Deutschland zu zwei Röhren und im österreichischen Unterinntal zu einer gesamttaft zweigleisigen Röhre mit Rettungsröhre führt. Das Betriebs- und Sicherheitskonzept ist darauf ausgelegt.

3. Verschiedenes

a) Anknüpfungspunkte der neuen Trasse an die Bestandsstrecke

Nach Auffassung des BMK würde eine Verbindung zwischen der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke Rosenheim – Salzburg im Bereich Rosenheim einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der Kantenfahrzeiten zwischen Salzburg und Wörgl/Innsbruck leisten.

Nach dem Vertrag von Rosenheim vom 15.06.2012 sollen Belange des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg über deutsches Hoheitsgebiet beim Ausbau berücksichtigt werden.

Österreich hat sich dazu bekannt, dass bei der Trassensuche eine Fahrzeitverkürzung in der Relation Kufstein – Salzburg kein Bewertungskriterium darstellt, jedoch sollten nachdem eine Trasse gefunden wurde, mögliche Synergien mitbedacht und eine entsprechende Lösung nicht verunmöglicht werden.

b) Brenner-Corridor-Plattform

Der Sachstand wurde von Hr. Franzke zusammengefasst und bzgl. Kommunikationsprozess von Hr. Zitzler ergänzt.



NETZE



INFRA

Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

19. Lenkungskreis

29.11.2021 | digital



Kofinanziert von der
Europäischen Union

1. Begrüßung

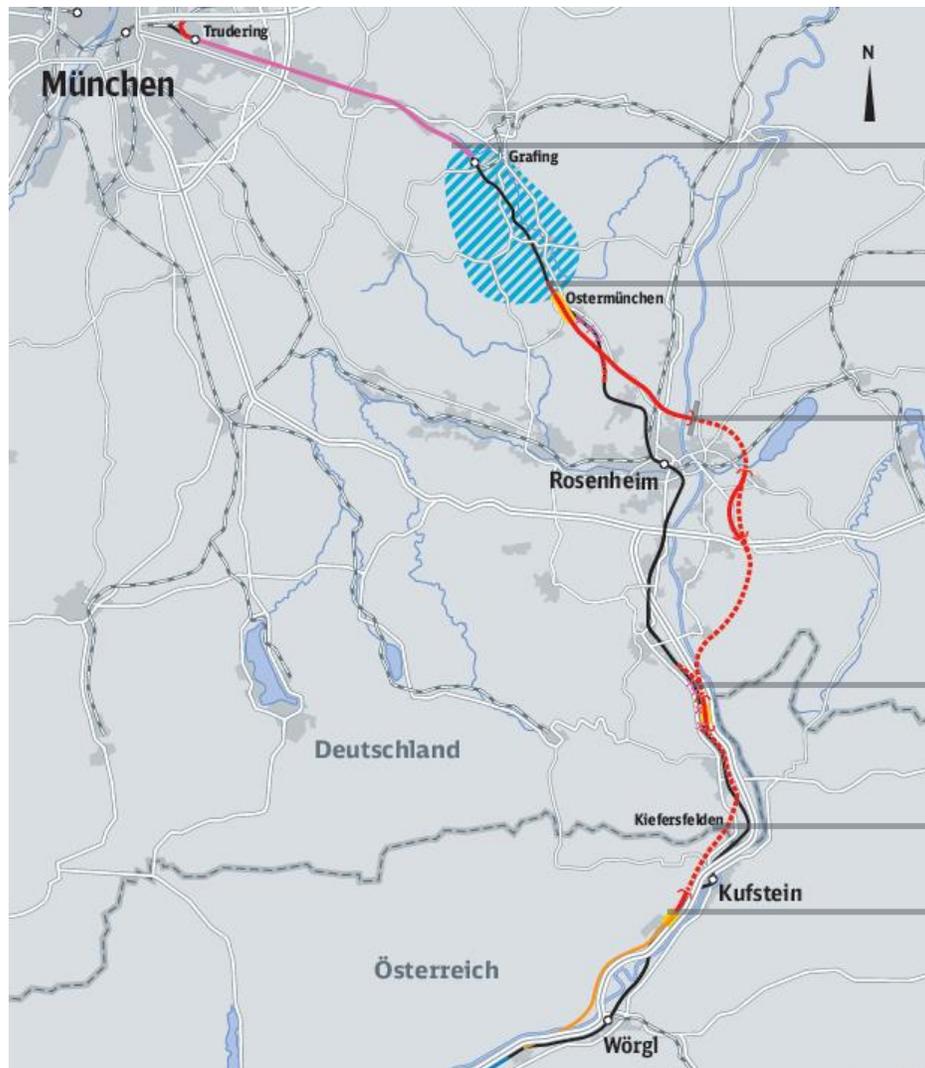
2. Verabschiedung des Protokolls vom 13.04.2021
3. Aktueller Bericht aus den Planungsabschnitten
4. Verschiedenes

1. Begrüßung
- 2. Verabschiedung des Protokolls vom 13.04.2021**
3. Aktueller Bericht aus den Planungsabschnitten
4. Verschiedenes

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls vom 13.04.2021
- 3. Aktueller Bericht aus den Planungsabschnitten**
4. Verschiedenes

Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

Planungsabschnitte ab der Vorplanung



Planungsabschnitt

Trudering-Grafing

Grafing-Ostermünchen

Ostermünchen-Innleiten

Innleiten-Kirnstein

Kirnstein-Grenze D/A

Grenze D/A-Schaftenau

Schaftenau-Knoten Radfeld

Status

Vorplanung

Trassenauswahlverfahren

Vorplanung

Vorplanung

Vorplanung

UVE-Planung

Detailplanung

Planungsabschnitt Trudering–Grafing

Vorplanung



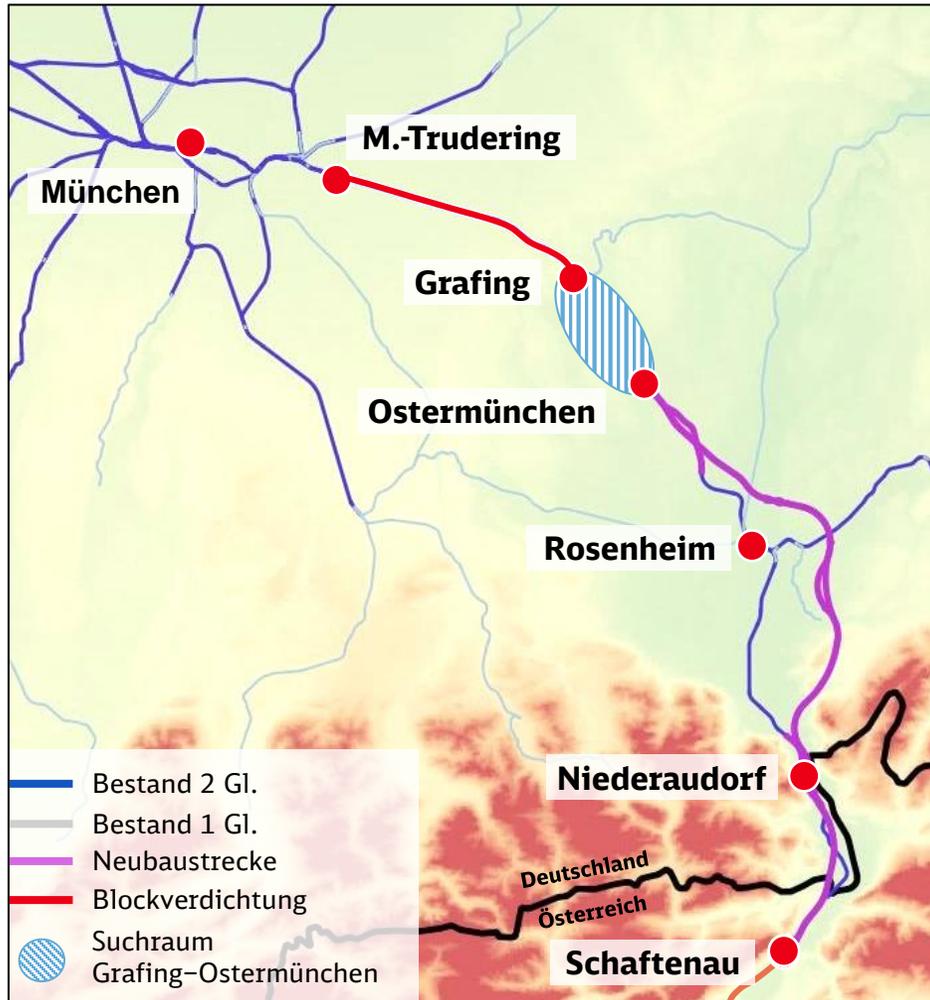
- Vorplanungsleistungen zur technischen Streckenausrüstung für den Bereich Trudering–Grafing derzeit in Erstellung
- Abstimmung der Schnittstellen zum Projekt „Digitale Schiene Deutschland“



- Zweite Sitzung des Dialogforums im März 2021
- Dritte Sitzung des Dialogforums für Januar 2022 geplant
- Zentrales Anliegen der Bürger:innen: Lärmschutz nach Neubaustandard

Planungsraum Grafing–Ostermünchen

Status: Trassenauswahlverfahren



- Lückenschluss auf dem Brenner-Nordzulauf: 12 km fehlen zum durchgehenden Trassenverlauf
- Ermittlung der Projektgrundlagen und Raumwiderstände im Juli 2021 abgeschlossen
- Geologisches Erkundungsprogramm im Planungsraum Grafing-Ostermünchen abgeschlossen
 - 5 Erkundungsbohrungen
 - 15 Rammkernsondierungen
- Start der Trassensuche Ende Juli 2021
 - 26.07.2021: Planungswerkstatt mit dem Dialogforum
 - 28.07.2021: Planungswerkstatt mit zufällig ausgewählten Bürger:innen aus den Gemeinden
- Sammlung von Trassenideen der Bürger:innen vom 02.08. bis 15.09.2021 erfolgt

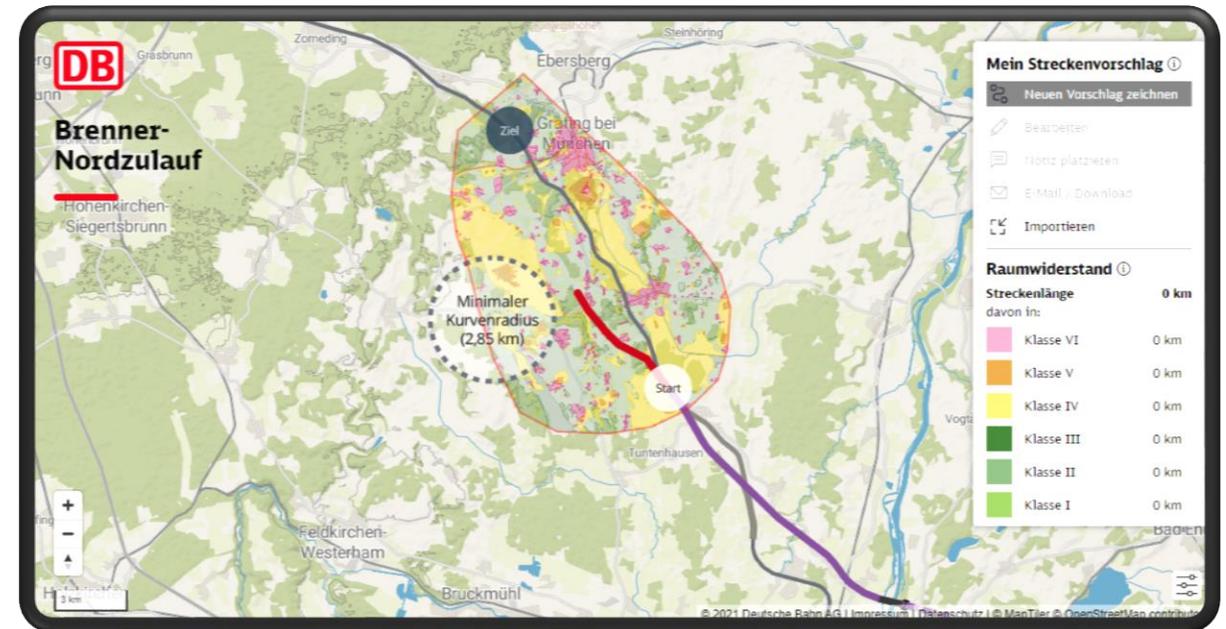
Planungsraum Grafig-Ostermünchen

Digitale Innovationen in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung



- Region soll von Anfang an bei der Trassensuche beteiligt sein – auch während der Pandemie
- Herausforderungen der Planung sollen nachvollziehbar sein
- Bürger:innen sollen aktiv mitwirken und auf einfachem Weg Vorschläge machen können
- Erfahrungen haben gezeigt, dass die Planung von den Vorschlägen profitiert

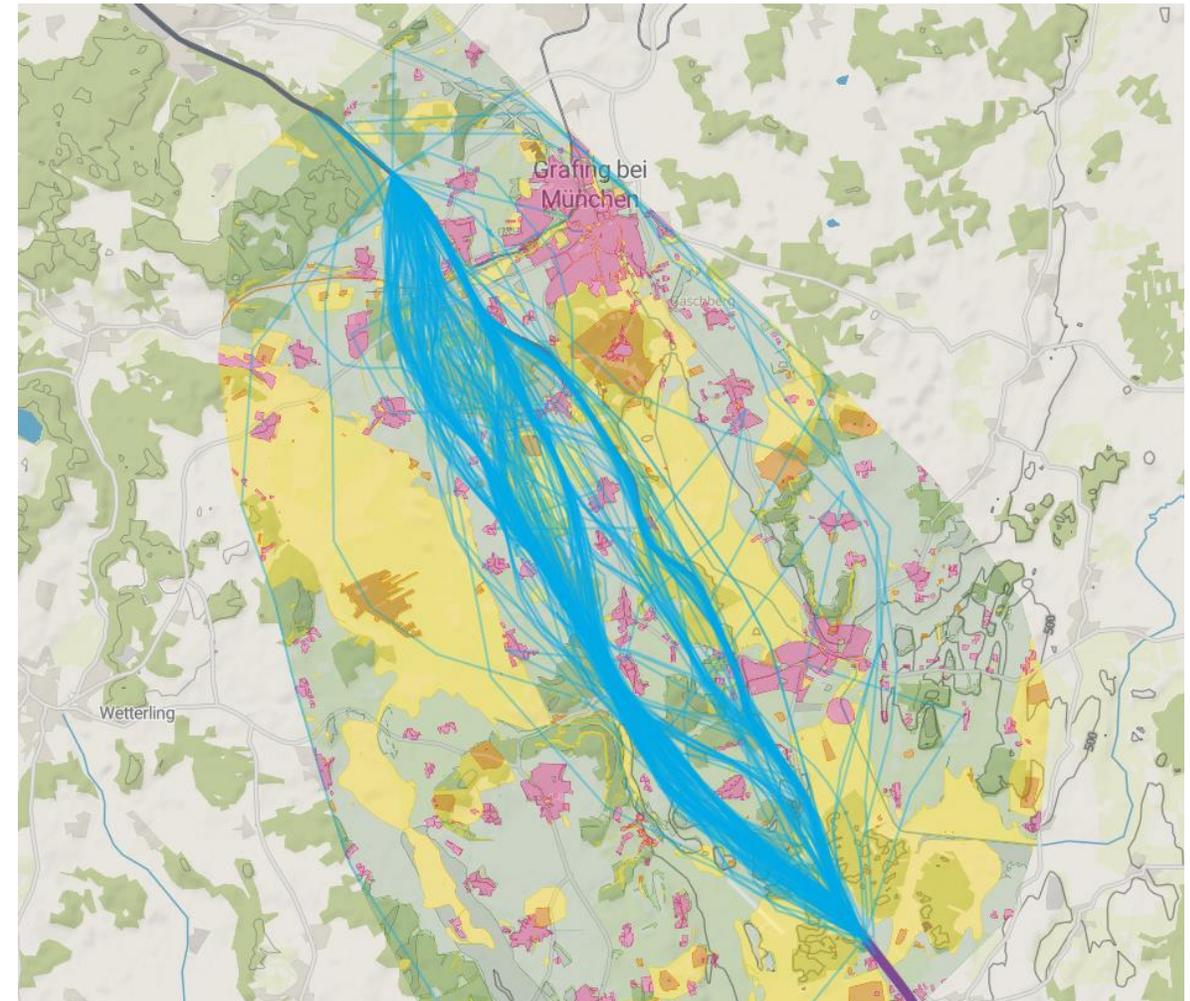
> Innovative digitale Beteiligung der Menschen



Planungsraum Grafing-Ostermünchen

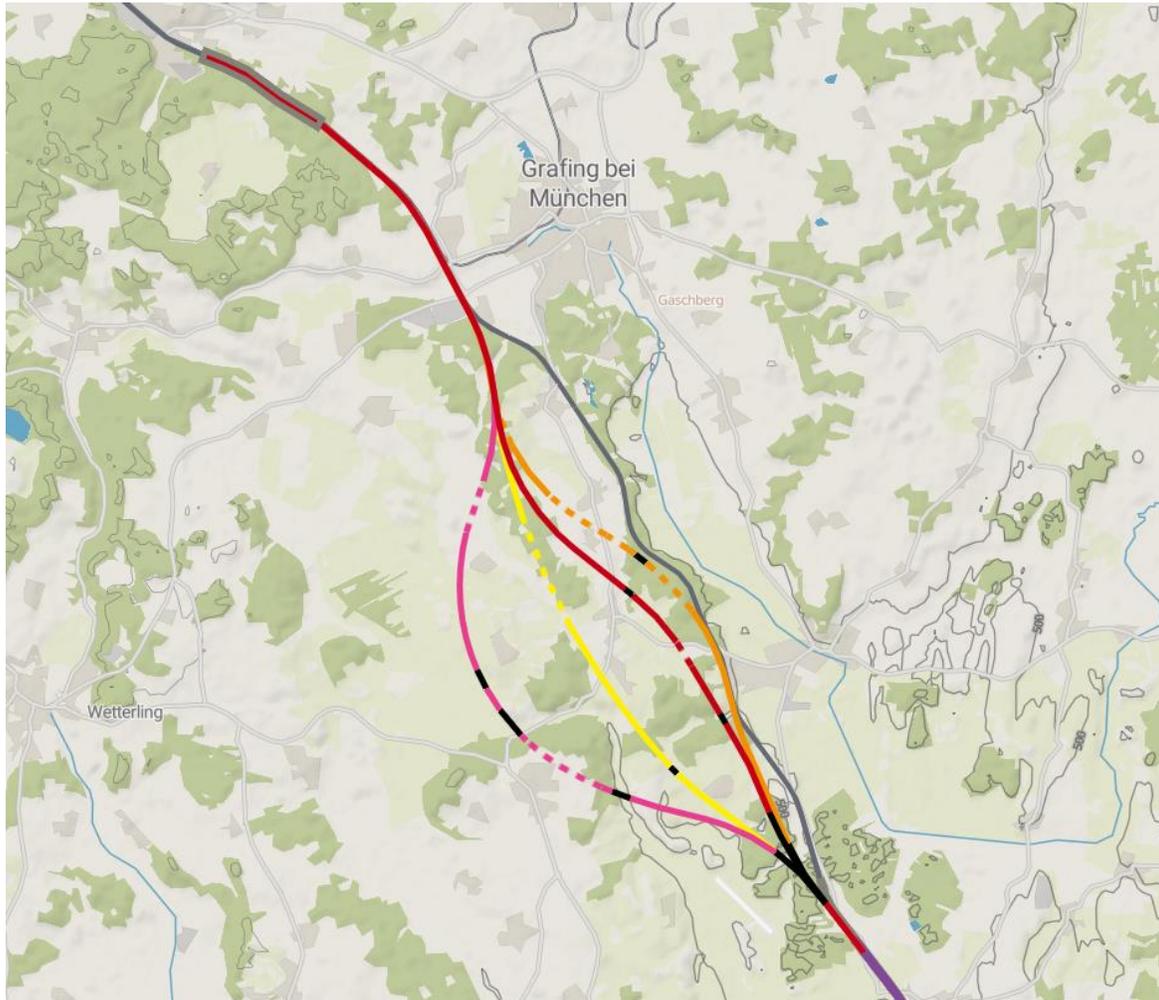
Auswertung der 202 eingegangenen Ideen

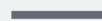
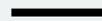
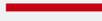
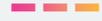
- Große Resonanz auf Online-Anwendung
- Insgesamt 202 Trassenvorschläge aus der Bevölkerung innerhalb von ca. sieben Wochen
- Hohe Qualität der Vorschläge:
 - Entwickeln konkreter Trassenverläufe auf Basis fachlicher Raumwiderstände
 - Berücksichtigung des Mindestkurvenradius
- Anschließend fachliche Auswertung und Beurteilung der Vorschläge
- Parallele Entwicklung eigener Ideen durch das Planungsteam



Planungsraum Grafig-Ostermünchen

Ergebnisse der Grobtrassenentwicklung



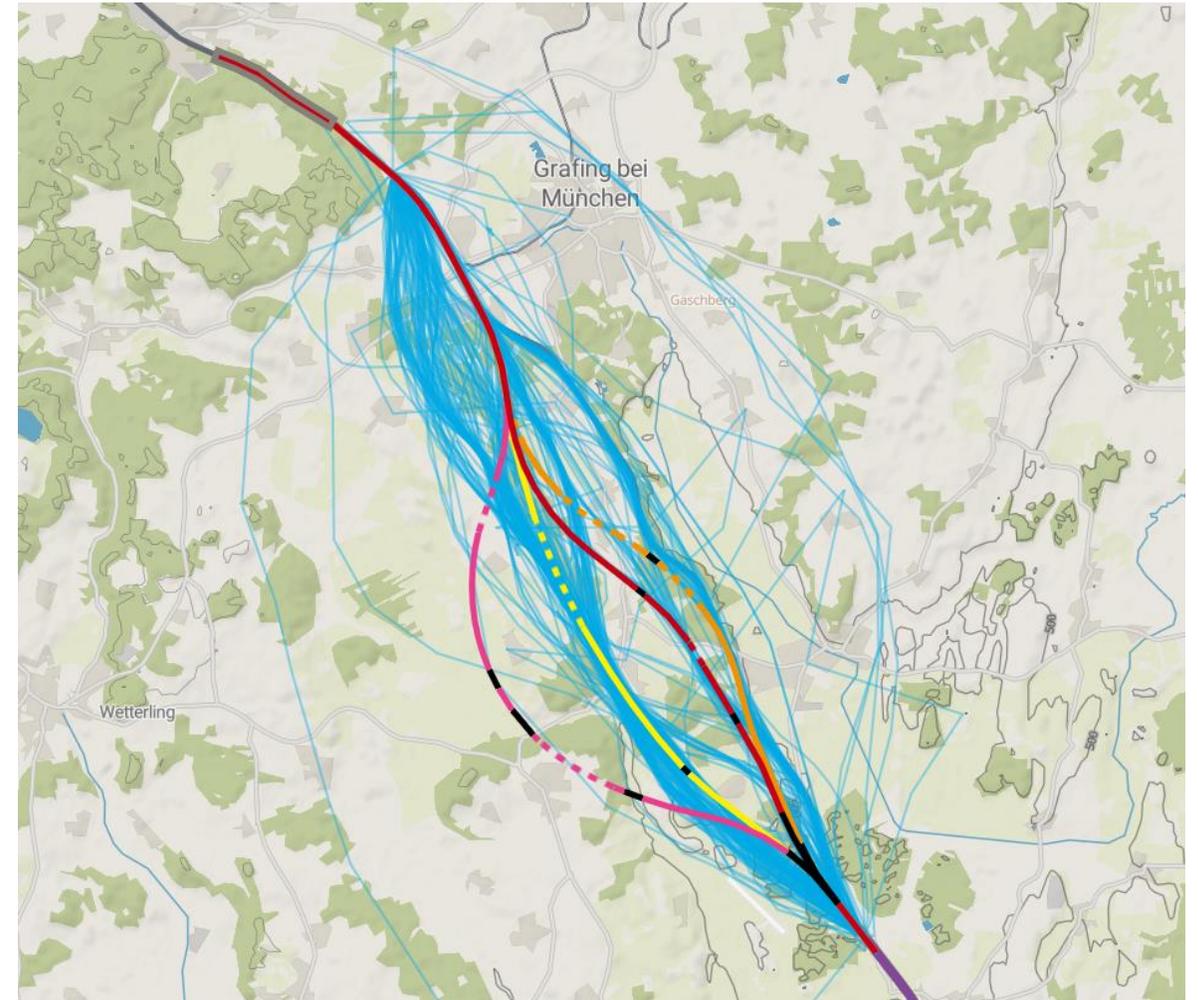
	Grobtrasse Pink		Bestandsstrecke
	Grobtrasse Limone		Brücken
	Grobtrasse Rot		Tunnel
	Grobtrasse Orange		

- Start an der Verknüpfungsstelle Ostermünchen
- Anbindung an Bestandsstrecke bei Osterseeon als Ergebnis der technischen Planung
- Alle Trassen befinden sich westlich der Bestandsstrecke
- Tunnel und Brücken sind vorgesehen, wo sie aufgrund der Topografie oder geschlossener Siedlungsbereiche notwendig sind

Planungsraum Grafing-Ostermünchen

Viele Gemeinsamkeiten mit Bürgervorschlägen

- Die vier Grobtrassen sind in vielen Bereichen deckungsgleich mit zahlreichen Bürgervorschlägen.
- Die Grobtrassen Limone, Rot und Orange verlaufen auf dicken Linienbündeln der Bürgervorschläge.
- Die Grobtrasse Pink ist als einzige Grobtrasse nicht deckungsgleich mit einem Bündel, sondern nur mit einem Bürgervorschlag. Sie wurde ins Trassenauswahlverfahren aufgenommen, um alle machbaren Alternativen darzustellen.
- Alle vier Grobtrassen verlaufen ab Schammach gebündelt mit der Bestandsstrecke.



Planungsraum Grafing-Ostermünchen

Gründe für Unterschiede zu Bürgervorschlägen

Bündelung mit Bestandsstrecke ab Schammach

- Berücksichtigung der Bündelung mit der Bestandsstrecke
- Vermeidung großer Betroffenheiten auf bebauten Flächen des Gewerbegebiets

Westliche Umfahrung des Trinkwasserschutzgebiets

- Größerer Abstand zu Siedlungsbereichen von Oberelkofen und Eisendorf
- Östlicher Verlauf würde Zone 2 des Schutzgebiets durchfahren

Keine durchgängige Führung entlang der Bestandsstrecke

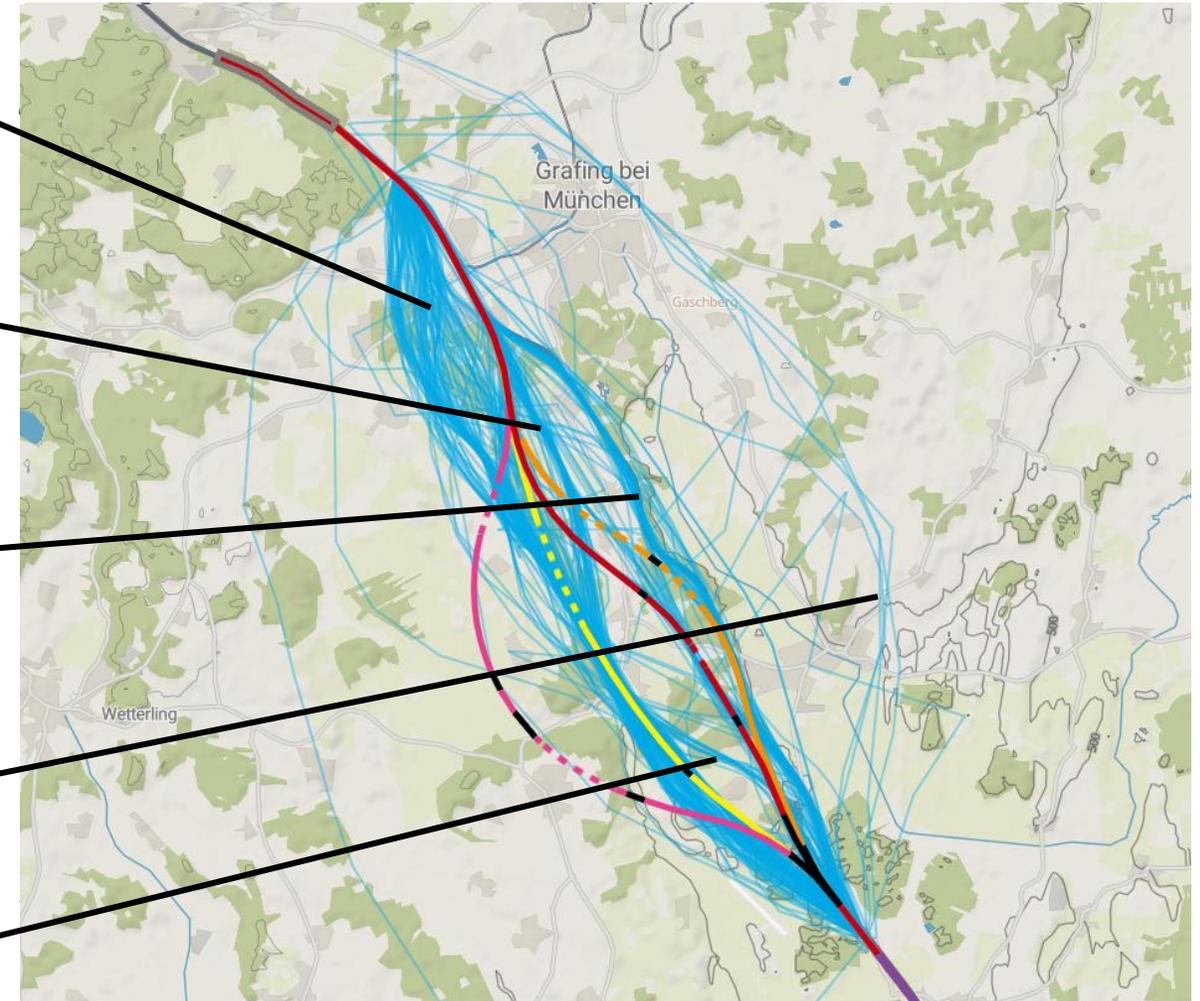
- Kurvenradien zu eng (teilweise weniger als 160 km/h)
- Wohnbebauung direkt an der Bestandsstrecke
- Naturschutzrechtliche Risiken: FFH-Teilgebiet direkt an der Bestandsstrecke

Trassenverläufe westlich der Bestandsstrecke

- Östliche Umfahrung von Aßling aufgrund der Kurvenradien nicht möglich

Westliche Umfahrung von Niclasreuth

- Mindestkurvenradius bei nord-östlicher Umfahrung nicht eingehalten



Planungsraum Grafing-Ostermünchen

Der Weg zur Auswahltrasse



Vertiefte Planung

- Weitere Untersuchung der vier Grobtrassen
- Detailliertere Lage- und Höhentrassierung
- Erste Bauwerkspläne für Tunnel und größere Brücken



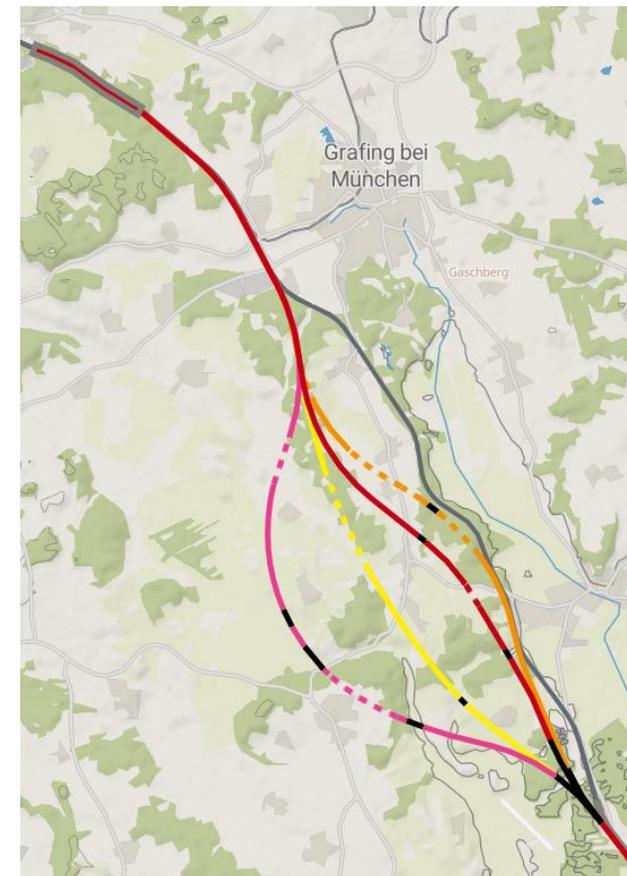
Bewertung

- Bewertung anhand der Kriterien der Fachbereiche Raum und Umwelt sowie Verkehr und Technik
- Kostenschätzung sowie Realisierungs- und Genehmigungsrisiken fließen in die Bewertung ein



Auswahltrasse

- Identifikation der besten Trasse als Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens

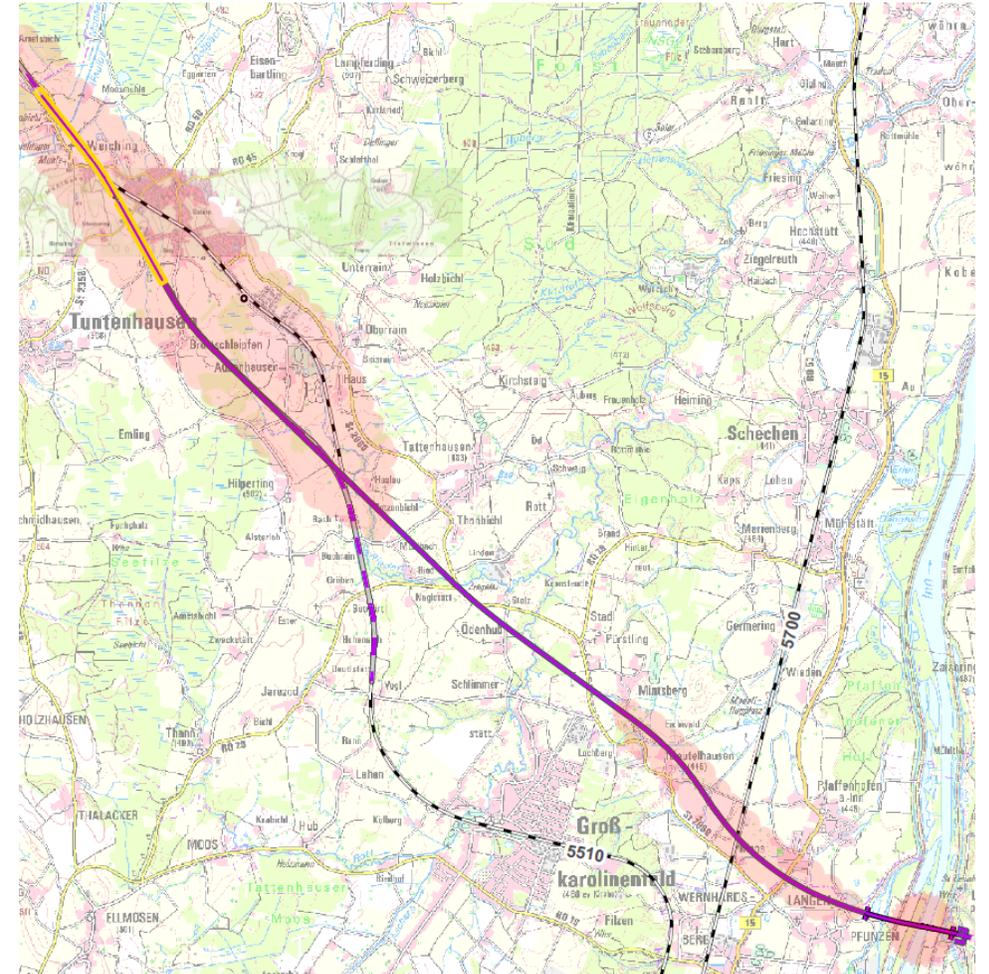


Planungsabschnitt Ostermünchen–Innleiten

Vorplanung



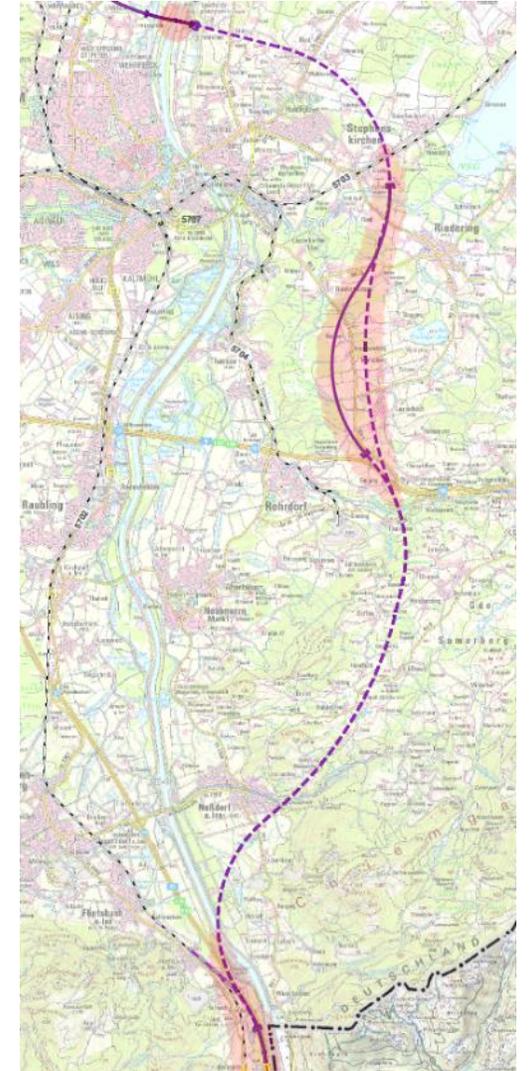
- Abschließende Forenrunde zum TAV im Juli 2021 durchgeführt
- Erstes planungsbegleitendes Dialogforum zur Vorplanung am 10.11.2021 durchgeführt
- Die Streckenplanung für diesen Abschnitt wurde im September 2021 an eine Ingenieurgesellschaft (Bernard und DB E&C) beauftragt
- Beauftragung der Fachplanungen (z.B. Geotechnik, Umwelt, Ausrüstung) ist in Arbeit bzw. teilweise bereits erfolgt; Geologische Erkundungsbohrungen angelaufen
- Im Bereich der Innquerung nördlich von Rosenheim wird die Möglichkeit einer bergmännischen Innunterquerung betrachtet
- Im Bereich Schechen wird eine alternative Ausbildung als Vorlandbrücke im Anschluss an die Innquerung untersucht
- Eine alternative Verknüpfungsstelle Ostermünchen ohne Verlegung des Bahnhofs bzw. der Bestandsstrecke wird untersucht



Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein

Vorplanung

- Abschließende Forenrunde zum TAV im Juli 2021 durchgeführt
- Erstes planungsbegleitendes Dialogforum zur Vorplanung am 10.11.2021 durchgeführt
- Die Strecken- und Tunnelplanung für diesen Abschnitt wurde im September 2021 an eine Ingenieurgemeinschaft (Amberg und Obermeyer) beauftragt
- Beauftragung der Fachplanungen (z.B. Geotechnik, Umwelt, Ausrüstung) ist in Arbeit bzw. teilweise erfolgt; Start Erkundungsbohrungen im November 2021
- Nach aktuellem Stand ist davon auszugehen, dass für Bohrungen im Bereich der Gemeinden Stephanskirchen und Rohrdorf bzgl. der Grundstücksnutzung oder für Verwaltungsbescheide der Rechtsweg zu beschreiten ist
- Im Bereich der Innquerung nördlich von Rosenheim wird die Möglichkeit einer bergmännischen Innunterquerung betrachtet
- Im Bereich Rohrdorf–Riederling wird in der Planung auch eine alternative Streckenführung im räumlichen Bereich der bisherigen Varianten (V1/V2) untersucht

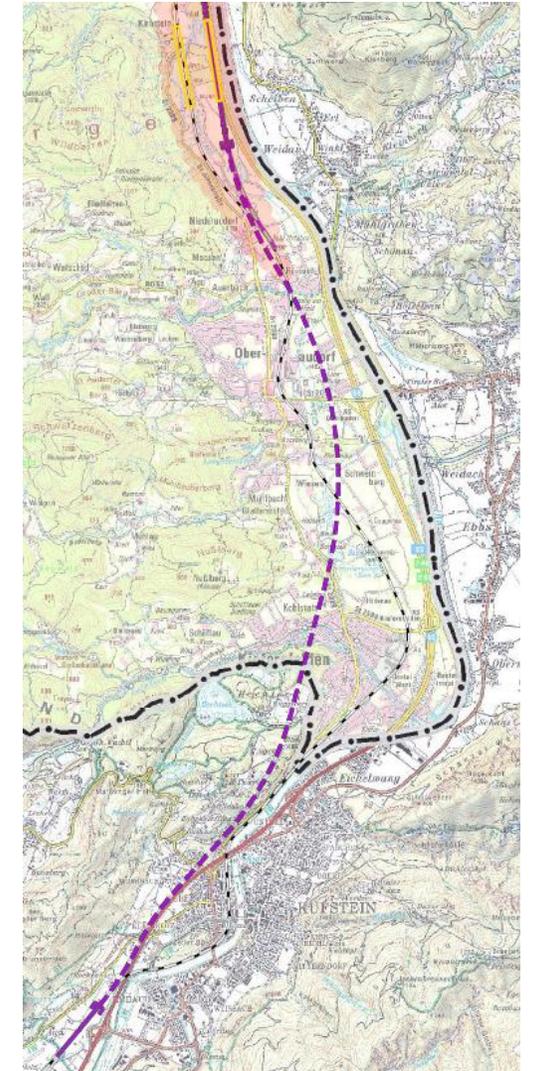


Planungsabschnitt Kirnstein–Schaftenau

Vorplanung (Deutschland) und UVE-Planung (Österreich)



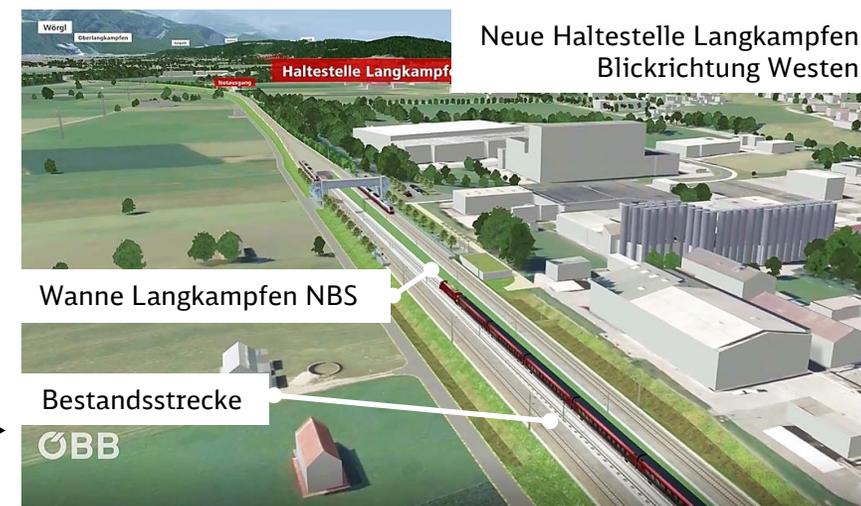
- Abschließende Forenrunde zum TAV im Juli 2021 durchgeführt
- Erstes planungsbegleitendes Dialogforum zur Vorplanung für den deutschen Bereich (Kirnstein bis Grenze D/A) am 11.11.2021 durchgeführt
- Start UVE-begleitender Dialog für den österreichischen Bereich geplant im 2. Q. 2022
- Aktuell läuft das gemeinsame Vergabeverfahren (Anteile DB-VP und ÖBB-UVE bzw. weitere Phasen optional) für die Strecken- und Tunnelplanung; Vergabe geplant für Februar 2022
- Beauftragung der Fachplanungen (z.B. Geotechnik, Umwelt, Ausrüstung) ist in Arbeit bzw. teilweise erfolgt; Vergaben erfolgen grundsätzlich national; Start Erkundungsbohrungen in Deutschland im Oktober 2021
- Im Bereich zwischen Fischbach und Niederaudorf wird in der Planung eine alternative Lage der Verknüpfungsstelle im Bereich der Bestandsstrecke ergebnisoffen untersucht
- Machbarkeitsstudie „Verknüpfungsstelle im Tunnel“ wurde vom BMVI an das DZSF beauftragt; Studienergebnis liegt bis dato nicht vor



Planungsabschnitt Schaftenau-Knoten Radfeld

Detailplanung

- BGBl. II Nr. 374/2020 vom 29.08.2020 „Vorläufige Sicherstellung des Trassenverlaufs viergleisiger Ausbau Schaftenau-Knoten Radfeld“ liegt vor
- Detailgenehmigungsplanung Hauptprojekt wurde im Januar 2021 begonnen
- UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid und EB-Bescheid Rohbaustollen am 12.07.2021 ausgestellt (rechtskräftig)
- Anvisierter Baubeginn Vorarbeiten 1. Quartal 2022 sowie Rohbaustollen 1. Quartal 2023
- Der naturschutzrechtliche Bescheid für den Rohbaustollen Angath wurde am 16.09.2021 durch das Amt der Tiroler Landesregierung erteilt



Verknüpfung mit Bestandsstrecke in Schaftenau



Angerbergstunnel im Bereich Angath

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls vom 13.04.2021
3. Aktueller Bericht aus den Planungsabschnitten
- 4. Verschiedenes**

Studien im Rahmen der Brenner Corridor Platform

Arbeitsstand



Personenverkehrsstudie

- Nachfragestudie mit jeweils 4 Szenarien mit Horizont 2030 und 2040
- Schlussfassung und Übersetzung der Berichte (DE/ITAL/ENGL) liegen vor; Bestätigung in der Subgruppe erfolgt
- Abnahme durch die BCP AG Infrastruktur am 03.11.2021 erfolgt.



Multimodal base network
(BCP Freight Study)



Güterverkehrsstudie

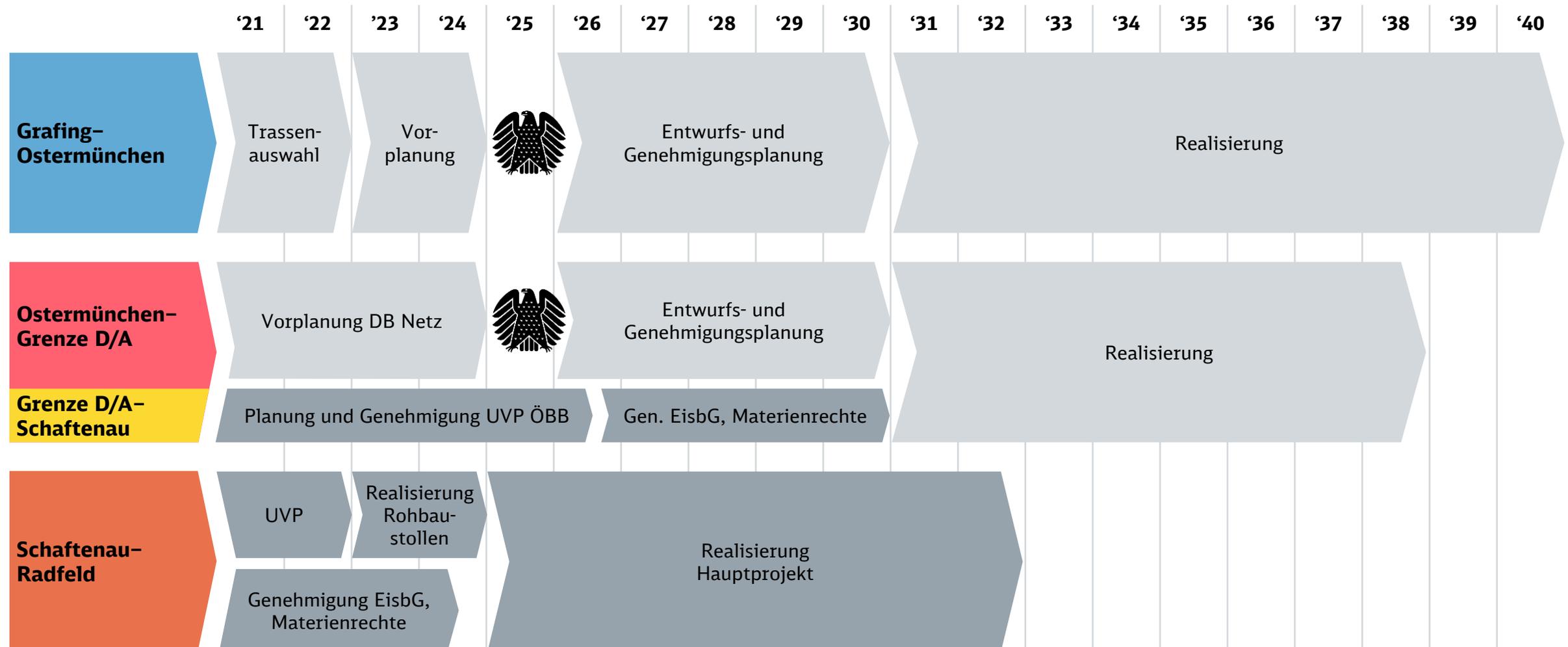
- Betrachtung von 3 Szenarien für die Jahre 2030 und 2040
 - business-as-usual
 - post-covid
 - policy scenario
- Ergebnisse für Jahresverkehrsmengen und Zugzahlen auf Basis eines weiteren Szenarios „BCP Central Case Szenario“ für eine gemeinsame Prognosesicht auf dem gesamten Korridor München–Verona liegen vor
- In BCP AG Infrastruktur am 3.11.2021 inhaltlich ohne Einwendungen durch die Mitglieder besprochen
- Formale Abnahme BCP AG Infra am 18.11.2021 erfolgt

Nächste Schritte

- Kommunikation über EU-Koordinator am 10.12.2021

Gesamtterminplan

Neubaustrecken Brenner-Nordzulauf



Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!



Infobüro Rosenheim

Salinstraße 1, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu