

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

### PROTOKOLL

---

Thema:	<b>21. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1</b>
Datum und Uhrzeit:	30.09.2020, 18:30–20:30 Uhr
Ort:	Videokonferenz
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Andreas Ehrenstrasser (Langkampfen) Georg Juffinger (Langkampfen) Georg Anker (Langkampfen) Martin Krumschnabel (Kufstein) Josef Wagner (Kufstein) Tanja Votteler (Kufstein) Manuel Gotthalmseder (DB Netz AG) Matthias Neumaier (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](http://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.

Da keine Fragen oder Anmerkungen der Forenteilnehmer vorliegen, leitet die Moderation über zum Blick in die Planungswerkstatt.

#### 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 Schaftenau 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 Schaftenau 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 gibt an, dass es die Ausführungen bei der gelben Variante so verstanden hat, dass eine hohe Gradienten wegen dem Druck vom Hechtsee notwendig ist. Heißt das auch, dass man im Bereich Morsbach in eine Wanne gehen muss bzw. definitiv eine Untertunnelung braucht?*

- Der Planer antwortet, dass an dieser Stelle ein Deckel darauf ist. Die strichlierte Linie auf Folie 16 soll die Tunneldecke darstellen. Sowohl die Langkampferer, als auch die Morsbacher Straße etc. werden somit unterquert.

*Ein anderes Forenmitglied gibt an, dass die Untertunnelung bzw. der Deckel in diesem Bereich für die Anrainer bereits eine klare Sache ist. Wie tief liegen die Gleise im Bereich Morsbach in Metern ausgedrückt?*

- Der Raum zwischen der strichlierten und der durchgängigen roten Linie auf Folie 16 entspricht in etwa 8 Meter. Die Überdeckung im Bereich Morsbach wird in etwa einen Tunneldurchmesser betragen.

### **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.

### **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.

### **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.

### **Blick auf die Bodenerkundungen in Langkampfen und Morsbach in Ö:**

Die Projektleitung berichtet von den Bohrungen und geophysikalischen Erkundungen im Bereich Langkampfen und Morsbach. Betreffend Geophysik wurde bereits mit den betroffenen Grundeigentümern Kontakt aufgenommen, bis Mitte November ist mit einem Abschluss zu rechnen.

Zudem wurde gestern ein Schreiben an die entsprechenden Grundeigentümer mit der Information versandt, dass diese von der BH Kufstein ein Ladungsschreiben zur Verhandlung der wasser-/forst-/naturschutzrechtlichen Bewilligungen der Bohrpunkte erhalten werden. Selbstverständlich werden hinsichtlich der notwendigen, privatrechtlichen Vereinbarungen im Vorfeld Vertreter der ÖBB auf die betroffenen Grundeigentümer zugehen.

Von Jänner bis Mai nächsten Jahres werden in diesem Bereich in Summe 27 Erkundungsbohrungen durchgeführt, ca. 50 Prozent davon in der Gemeinde Langkampfen. Diese Erkundungsmaßnahmen sind wichtig, um vertiefte Überlegungen für die Möglichkeiten einer hoch- oder tiefliegenden Variante anstellen zu können. Auch die genaue Kenntnis der vorliegenden Grundwasserverhältnisse ist dafür notwendig. Die Projektleitung bedauert, dass einzelne Grundeigentümer den ÖBB das Betreten ihrer Grundstücke für die Erkundungen untersagt haben. In Langkampfen finden noch im Oktober zwei Bohrungen für Versuchsbrunnen statt, anschließend könne die Standortwahl für die Ersatzwasserversorgung geklärt werden.

*Die Moderation erkundigt sich, ob die Bohrungen auch abseits der Grundstücke dieser Grundeigentümer durchgeführt werden können?*

- Die Projektleitung antwortet, dass in diesem Fall versucht wird, auf andere Flächen zurückzugreifen.

*Ein Forenmitglied fragt, ob die Bohrungen ausschließlich und direkt auf den reduzierten Trassen stattfinden?*

- Die Projektleitung antwortet, dass dies nicht der Fall ist. Teilweise wird es auch Bohrungen abseits der Trassenführungen geben, um damit z.B. breitgefächerte Grundwassermodelle abbilden zu können. Die Geophysik verläuft auch des Öfteren quer zum eigentlichen Trassenverlauf, um möglichst „flächige“ Aussagen zum Untergrund zu erhalten.

*Ein weiteres Forenmitglied merkt an, dass die geophysikalischen Maßnahmen heute in Morsbach spürbar gewesen sind.*

- Die Projektleitung antwortet, dass zur Durchführung dieser Messungen geringe Erschütterungen in den Untergrund eingebracht werden müssen.



*Die Moderation fragt nach, ob diese Untersuchungen derzeit im gesamten Projektgebiet stattfinden?*

- Die Projektleitung gibt an, dass die geophysikalischen Untersuchungen in Kiefersfelden soweit abgeschlossen wurden. Der Bereich Kundl/Radfeld-Schaftenau, welcher bis nach Morsbach reicht und rein Österreich betrifft, wird separat untersucht, da in Vorbereitung zum Eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren schon detailliertere Informationen notwendig sind. In Österreich steht als nächster Schritt die Umweltverträglichkeitsprüfung/das Umweltverträglichkeitsverfahren an.

## **5. Fragen und Diskussion**

Die Moderation leitet die abschließende Fragenrunde ein.

*Ein Forenmitglied erkundigt sich, ob die Höhenlage im Bereich Morsbach bei jeder Trasse in etwa gleich hoch ist, oder ob die heute vorgestellten Angaben nur für die gelbe Trasse gelten?*

- Der Planer antwortet, dass der Höhenverlauf vom Kieferbachtal bis zum Portal bei Schaftenau im Wesentlichen bei allen Varianten gleich ist.

*Lässt sich aus den heutigen Skizzen und Unterlagen erschließen, ob die bergmännische oder die offene Bauweise weiterverfolgt wird?*

- Der Planer antwortet, dass der vordere Teil beim Portal zu seicht ist für eine bergmännische Bauweise und daher eine offene Bauweise realistischer ist. Frühestens beim angrenzenden Teil ist eine bergmännische Bauweise ggf. möglich.

## **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 die digitale Konferenz gut funktioniert hat und im Bedarfsfall gerne wieder darauf zurückgegriffen werden kann. Einige Mitglieder betonen ihre Anerkennung für die technischen Leistungen betreffend die vorliegenden Planungen. Ein Forenmitglied bittet um Information, sollten sich grundsätzliche Abänderungen hinsichtlich der weiteren Planungsentwicklungen ergeben. Die Mehrheit der Forenmitglieder ist zuversichtlich, gemeinsam gute Lösungen entwickeln zu können. Die bergmännische Bauweise wird nach wie vor bevorzugt und ein Mitglied äußert sich optimistisch, dass die aktuellen Planungen hierzu in eine gute Richtung verlaufen, auch wenn der Weg noch lang ist.

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

---

Zusammengestellt am 30.09.2020

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)



Kofinanziert von der Fazilität  
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

**Anlagen:**

- Präsentation GF Süd 1 vom 30.09.2020
- Anwesenheitsliste



# 21. GEMEINDEFORUM SÜD 1

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

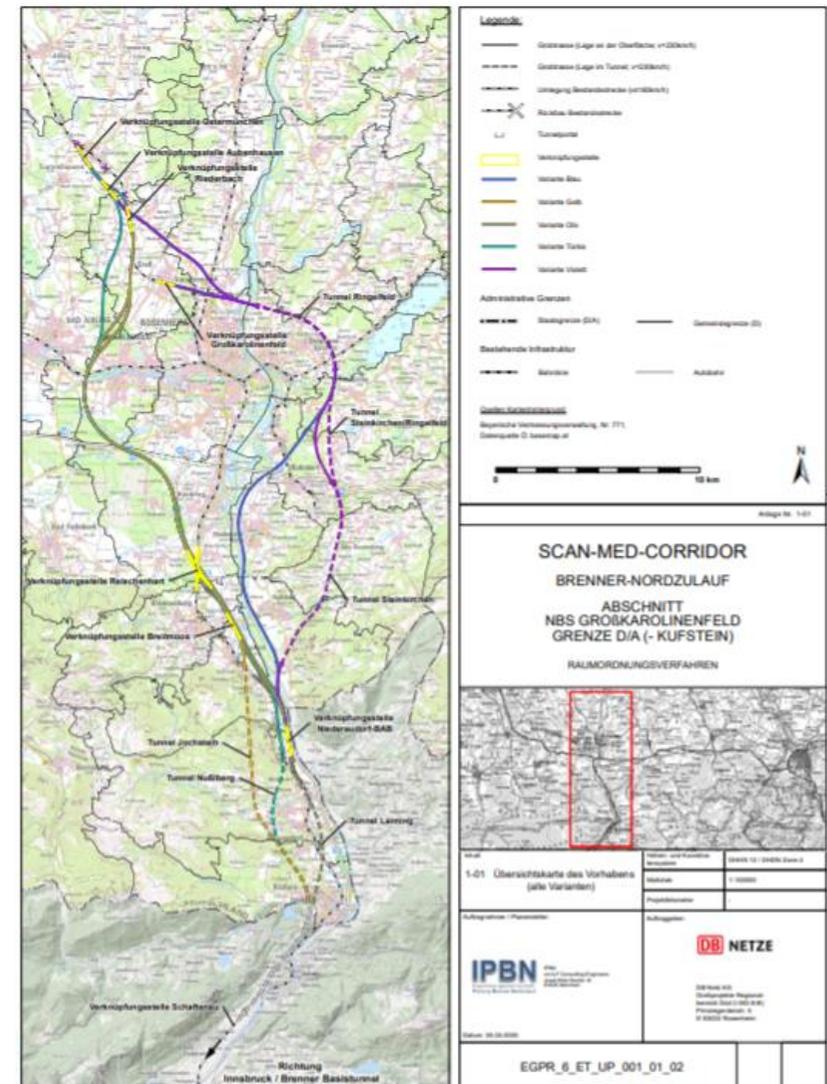
## Tagesordnung 21. Sitzung

- 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

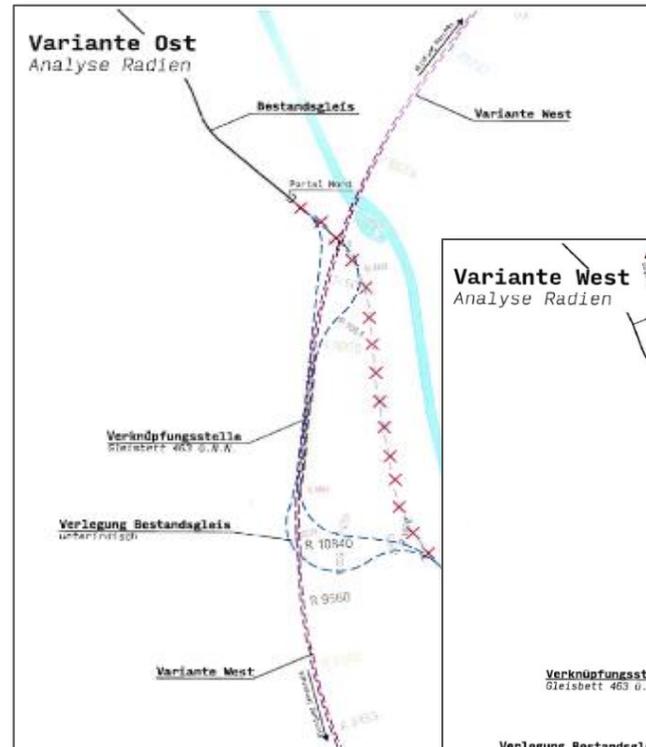
- Einleitung des Raumordnungsverfahrens am 29.05.2020 durch die Regierung von Oberbayern.
- Bis 24.07.2020 konnten Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren abgegeben werden.
- Abschluss des Raumordnungsverfahrens wird für Ende 2020 erwartet.
- Derzeit wertet die Regierung von Oberbayern die Stellungnahmen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



# Informationen zum Raumordnungsverfahren

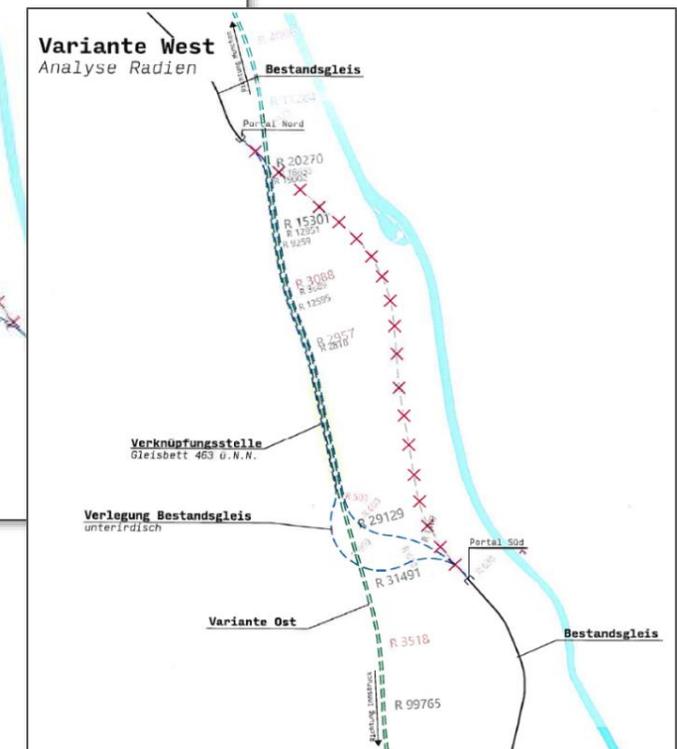
## Prüfung Vorschlag Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ (1/3)

- 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

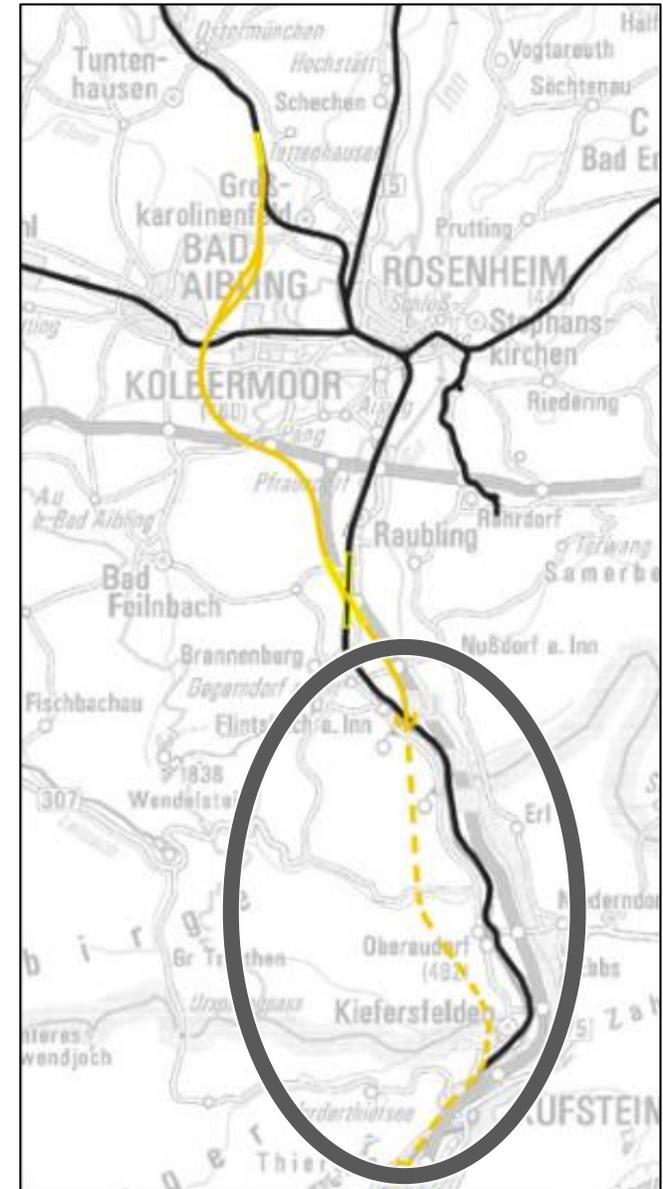
- Variante **Gelb**, Bereich Tunnel Jochstein: Höhenverlauf
- Variante **Violett**, Innquerung bei Fischbach/Nußdorf
- Variante **Blau**, Bereich Neubeuern – Tunnel Ringelfeld: Höhenverlauf
- Varianten **Blau/Violett**, Bereich Großkarolinenfeld: NBS mit VKN Großkarolinenfeld

## Blick in die Planungswerkstatt

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

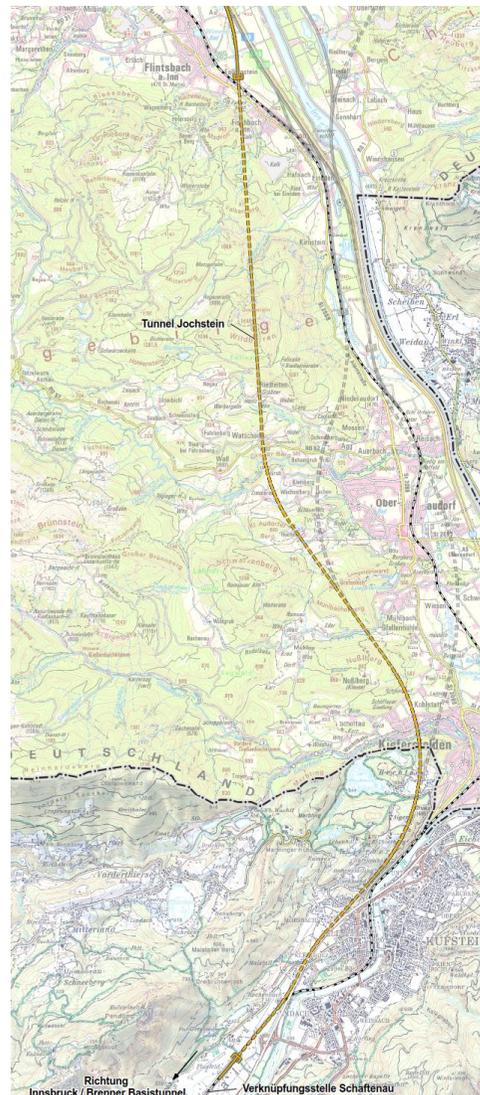
## Blick in die Planungswerkstatt Variante **Gelb** - Tunnel Jochstein

Höhenverlauf der Variante Gelb im Bereich des  
Tunnels Jochstein



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

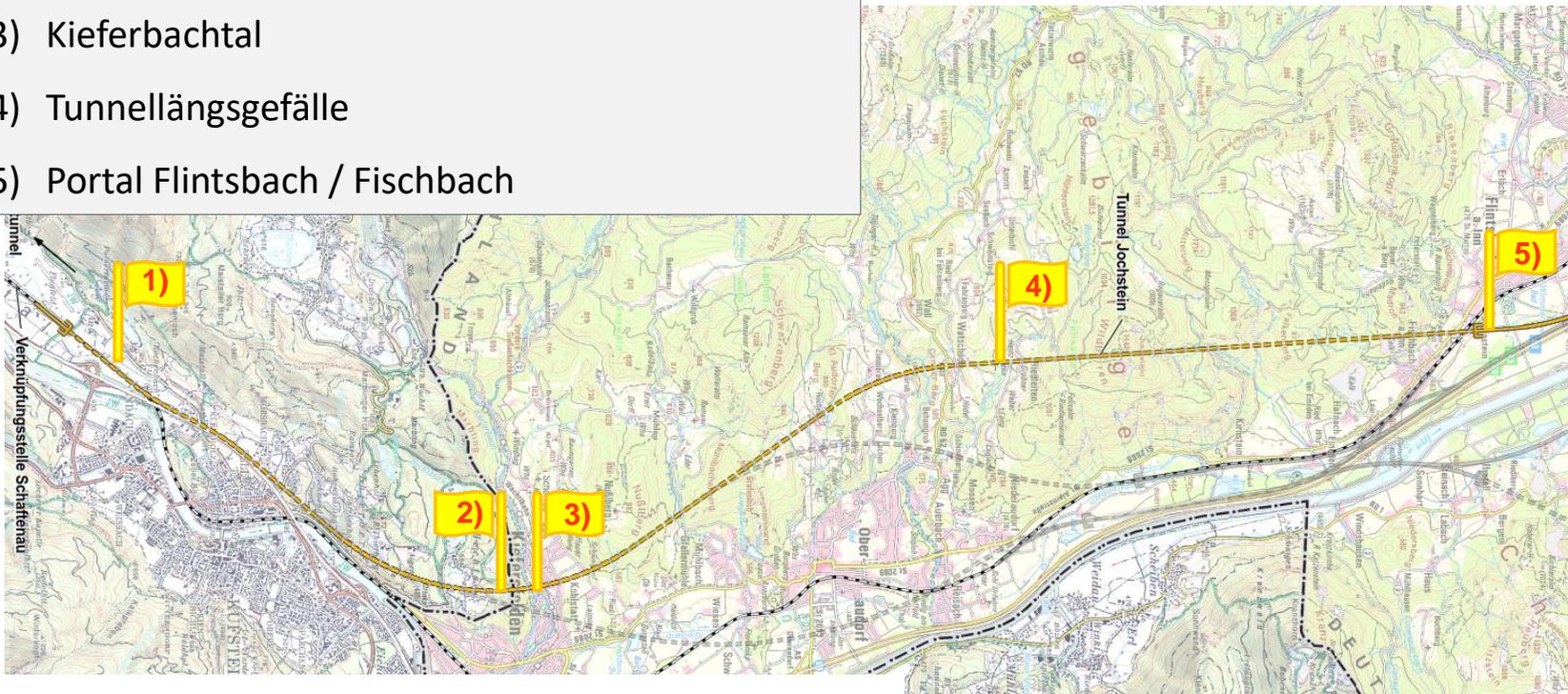
## Zwangspunkte für die Höhenentwicklung



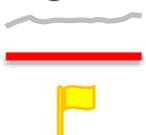
# Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

## Zwangspunkte für die Höhenentwicklung

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



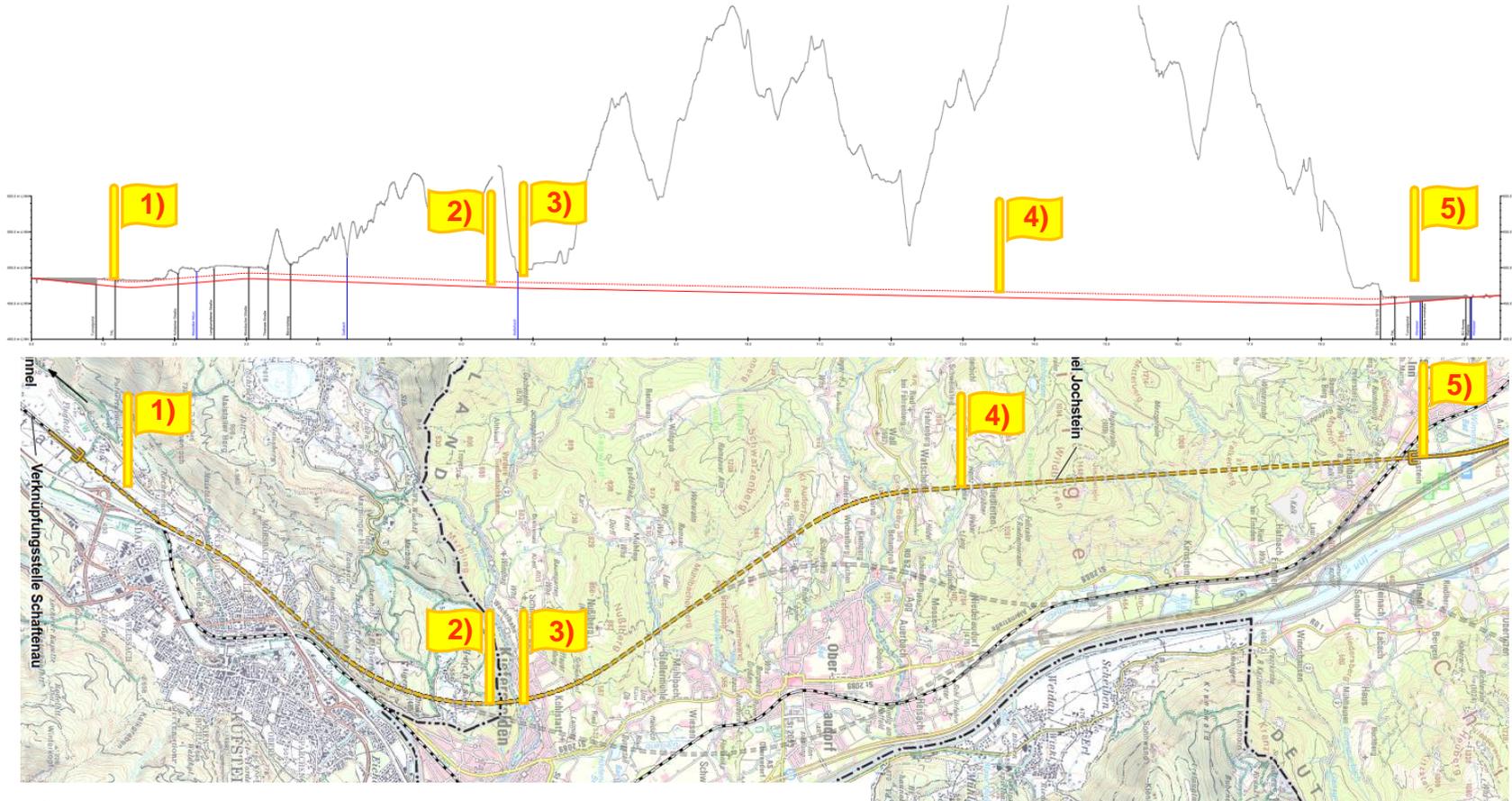
**Legende:**



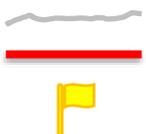
- Geländeverlauf
- Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
- zu beachtende Zwangspunkte (Auswahl)

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

## Zwangspunkte für die Höhenentwicklung



**Legende:**

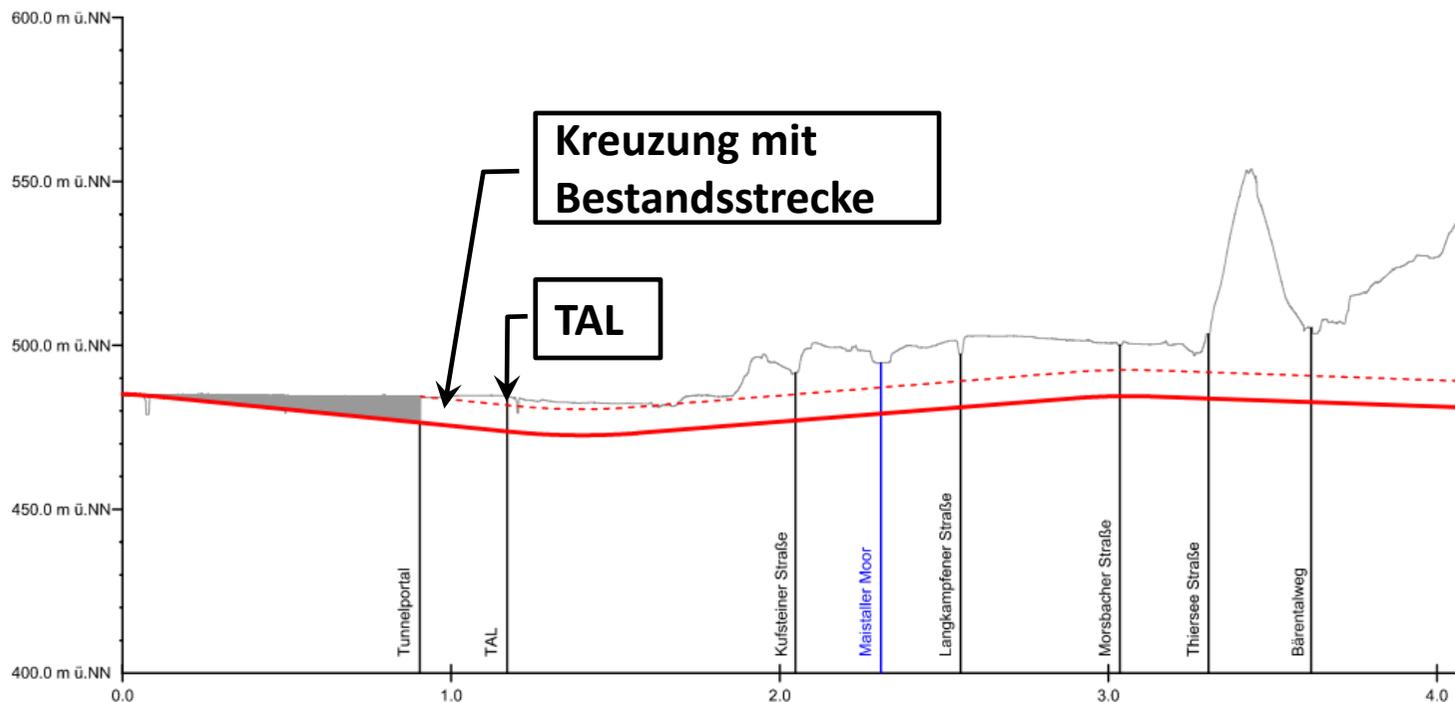


Geländeverlauf  
Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke  
zu beachtende Zwangspunkte (Auswahl)

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

## Höhenverlauf Bereich Schaftenau / Morsbach (Zwangspunkt 1)

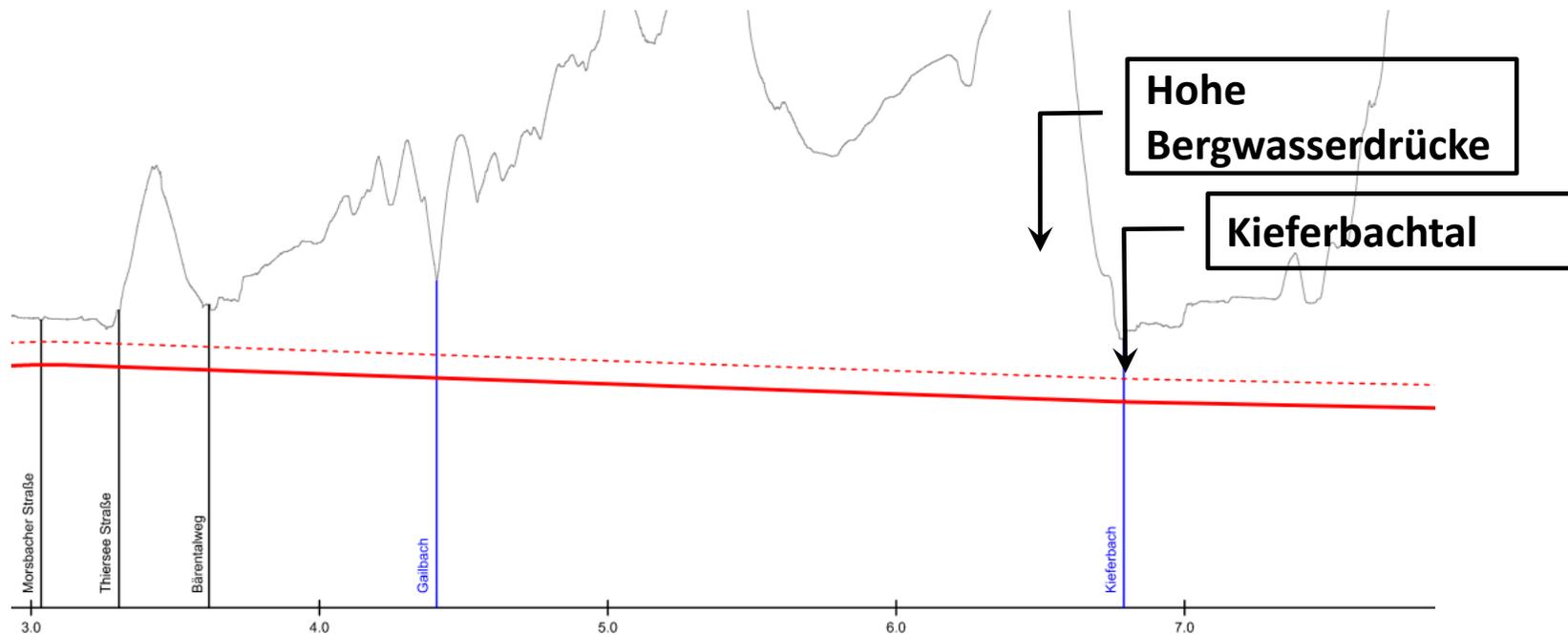
Zwangspunkte	Beschreibung
1) VKN Schaftenau / Überwerfung Bestandsstrecke	Unterquerung der Bestandsstrecke zur Ausfädelung aus der Verknüpfungsstelle Schaftenau → möglichst schnell abtauchen



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

## Höhenverlauf Bereich Morsbach – Kieferbachtal (Zwangspunkte 2, 3)

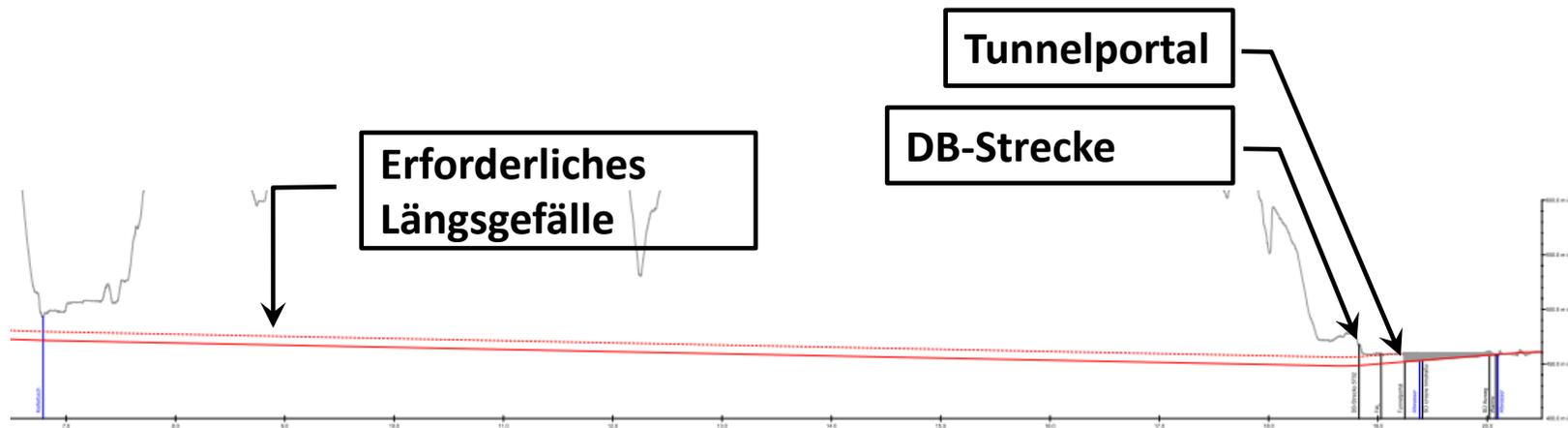
Zwangspunkte	Beschreibung
2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee	Hohe Bergwasserdrücke im Bereich Hechtsee / südlich Kieferbachtal → möglichst hohe Gradiente
3) Kieferbachtal	Unterquerung Kieferbachtal → möglichst viel Überdeckung wegen Lockergestein



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

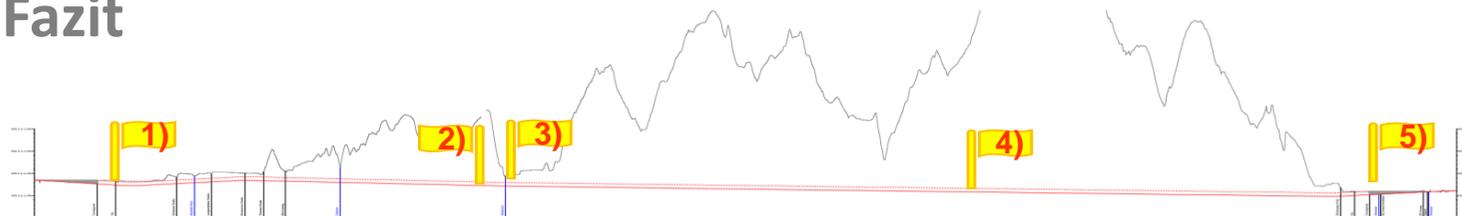
### Höhenverlauf Bereich Kieferbachtal - Nordportal (Zwangspunkte 4, 5)

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.

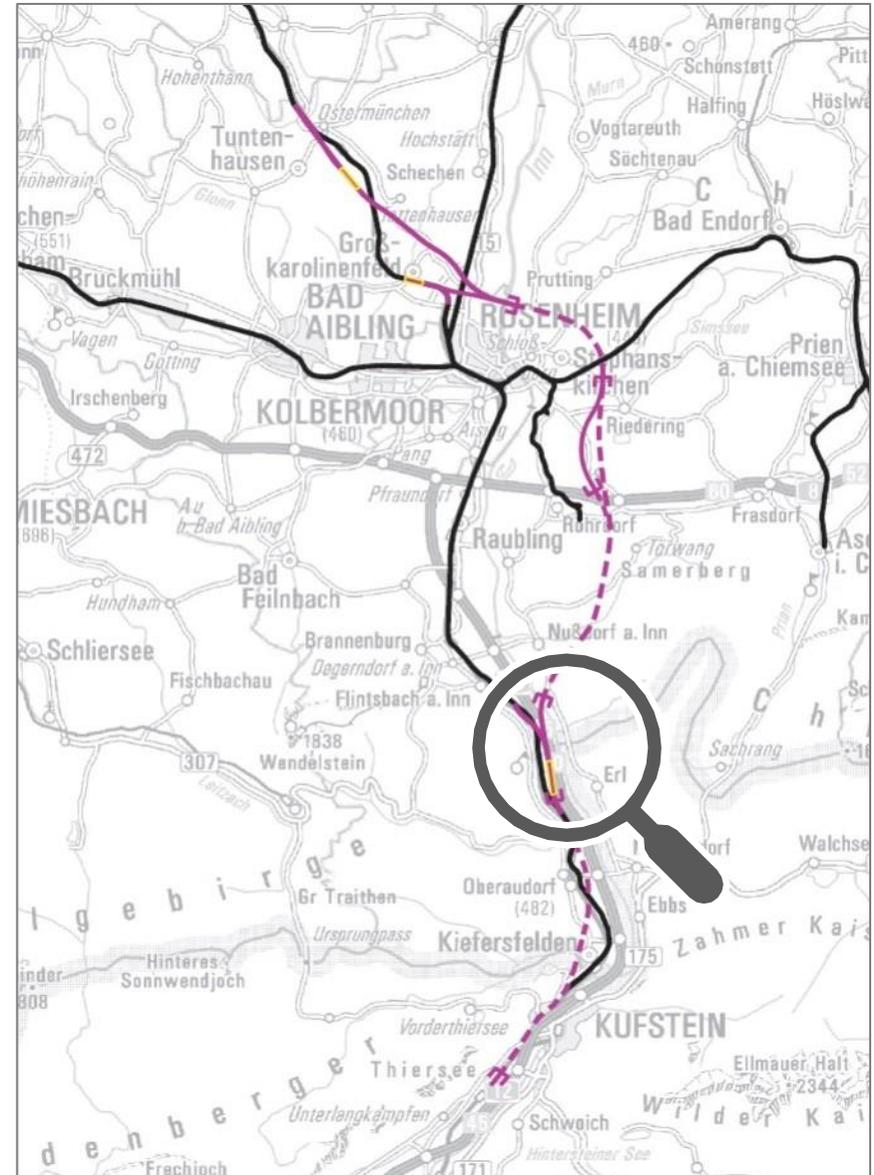
## Blick in die Planungswerkstatt

- 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



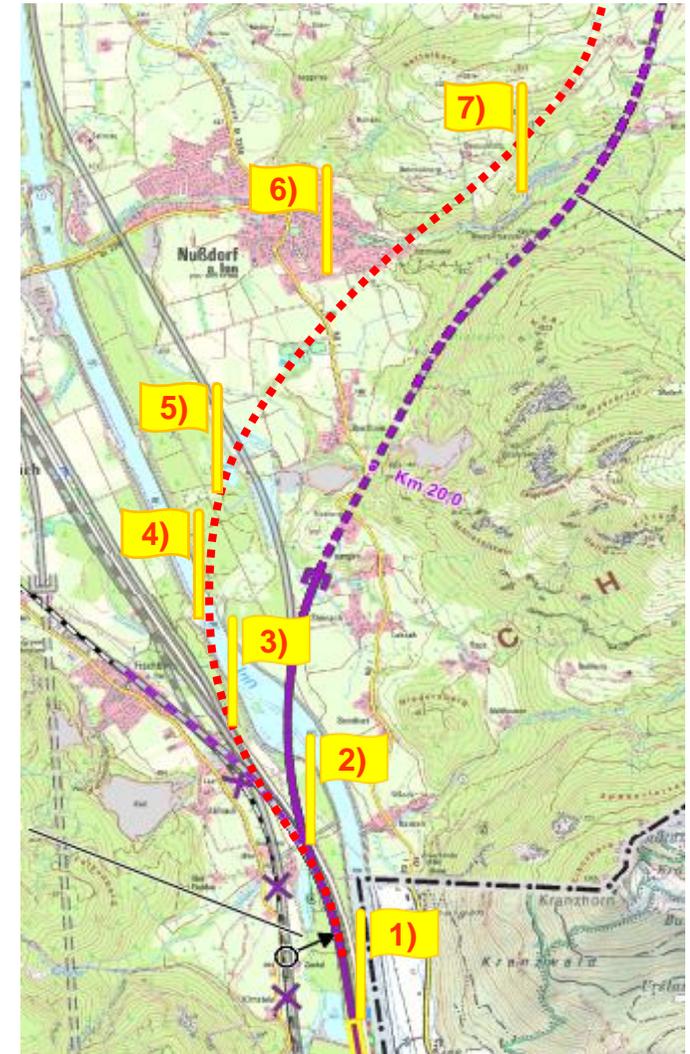
# Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

## 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

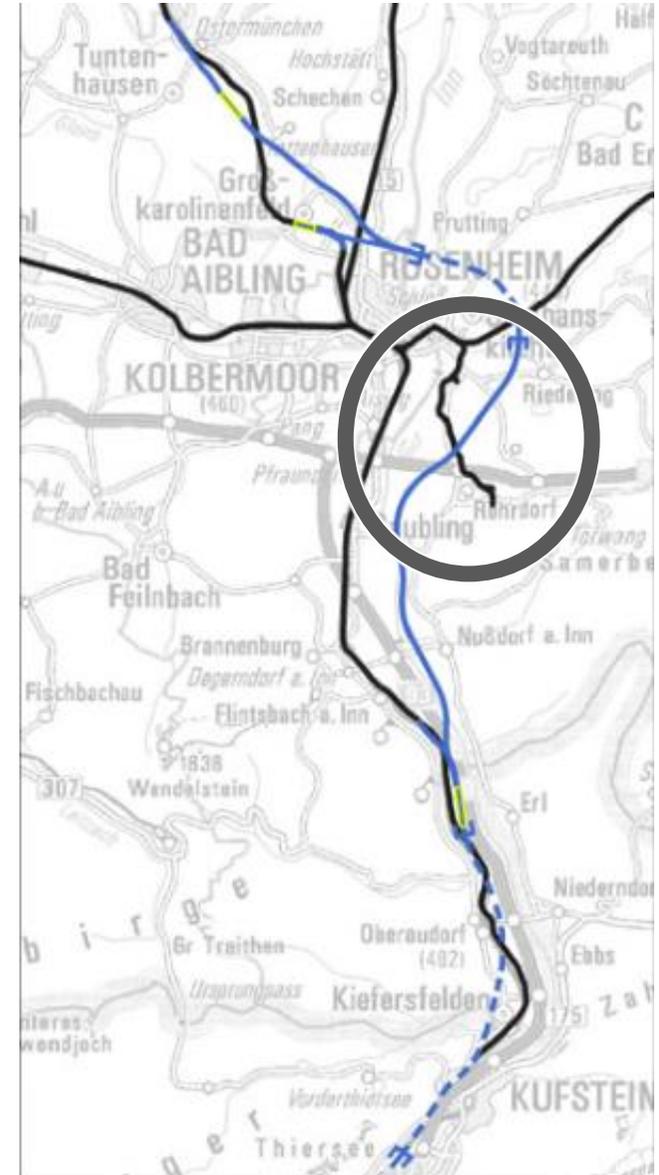


## Blick in die Planungswerkstatt

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

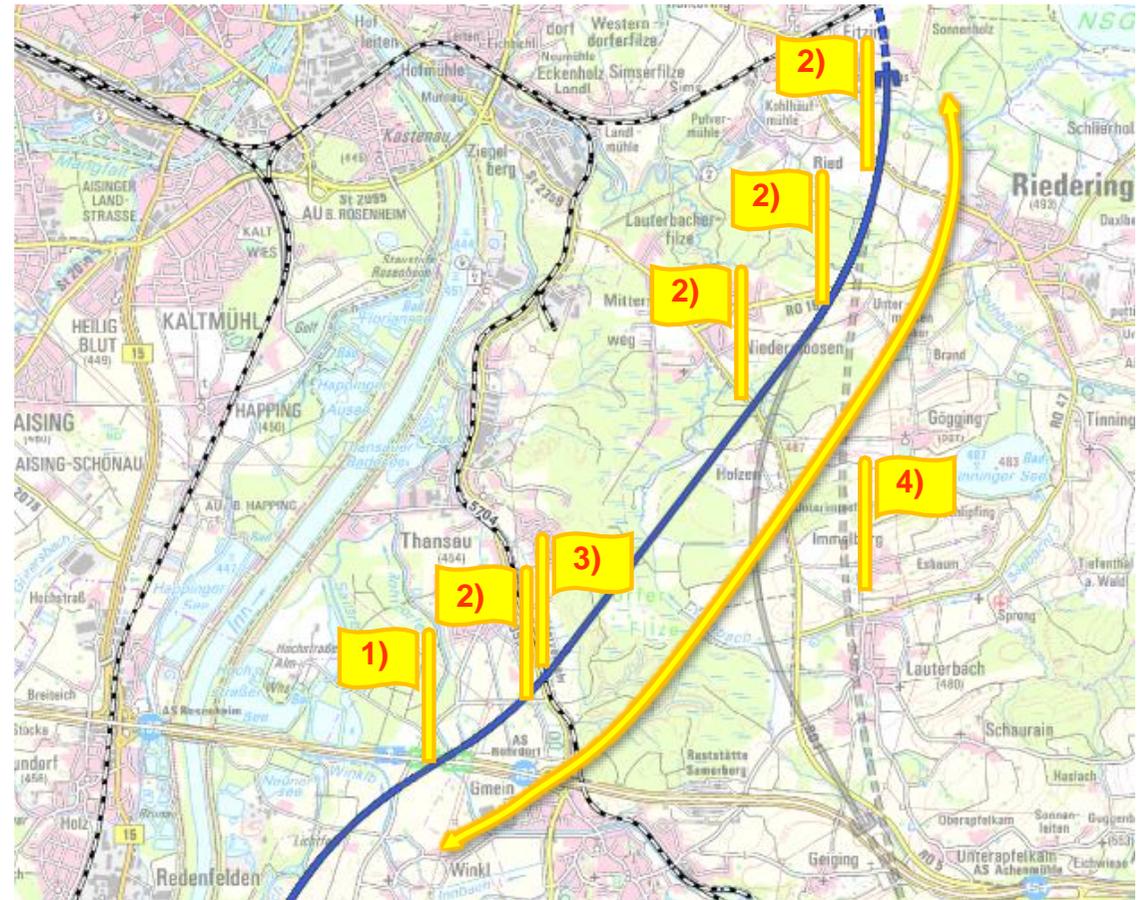
## Blick in die Planungswerkstatt Variante **Blau**

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)

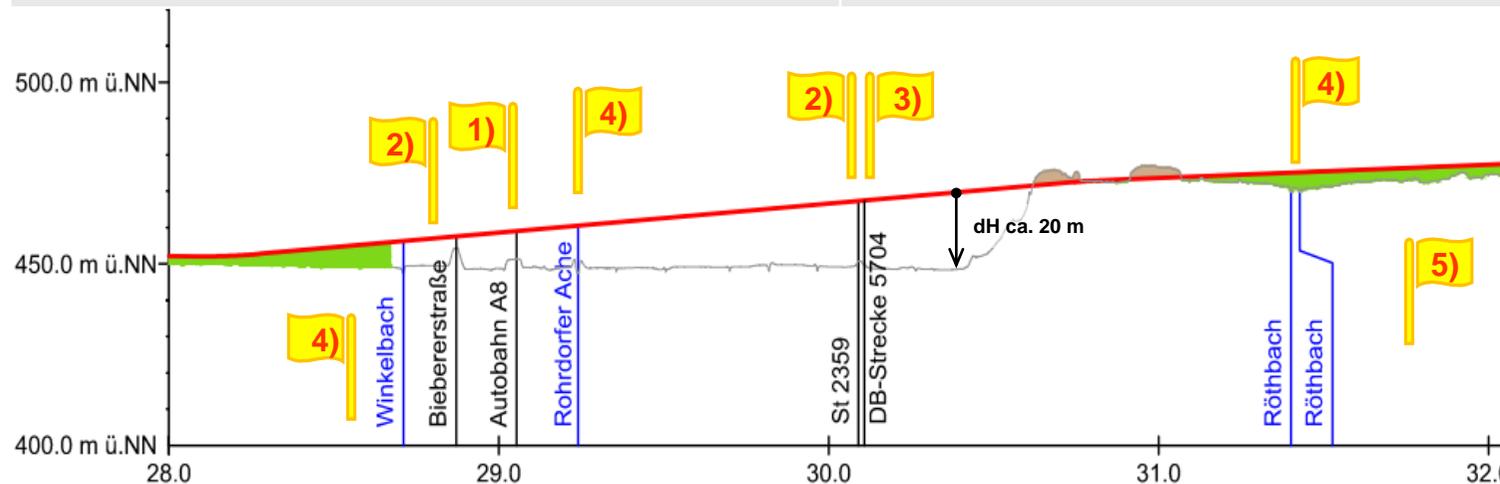
- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| 1) BAB A8   | 4) Gewässer                     |
| 2) Diverse Straßen (z.B. St2359, RO5, RO16, St2362) | 5) Baugrund: Rosenheimer Seeton |
| 3) DB-Strecke 5704                                  |                       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



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

## Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

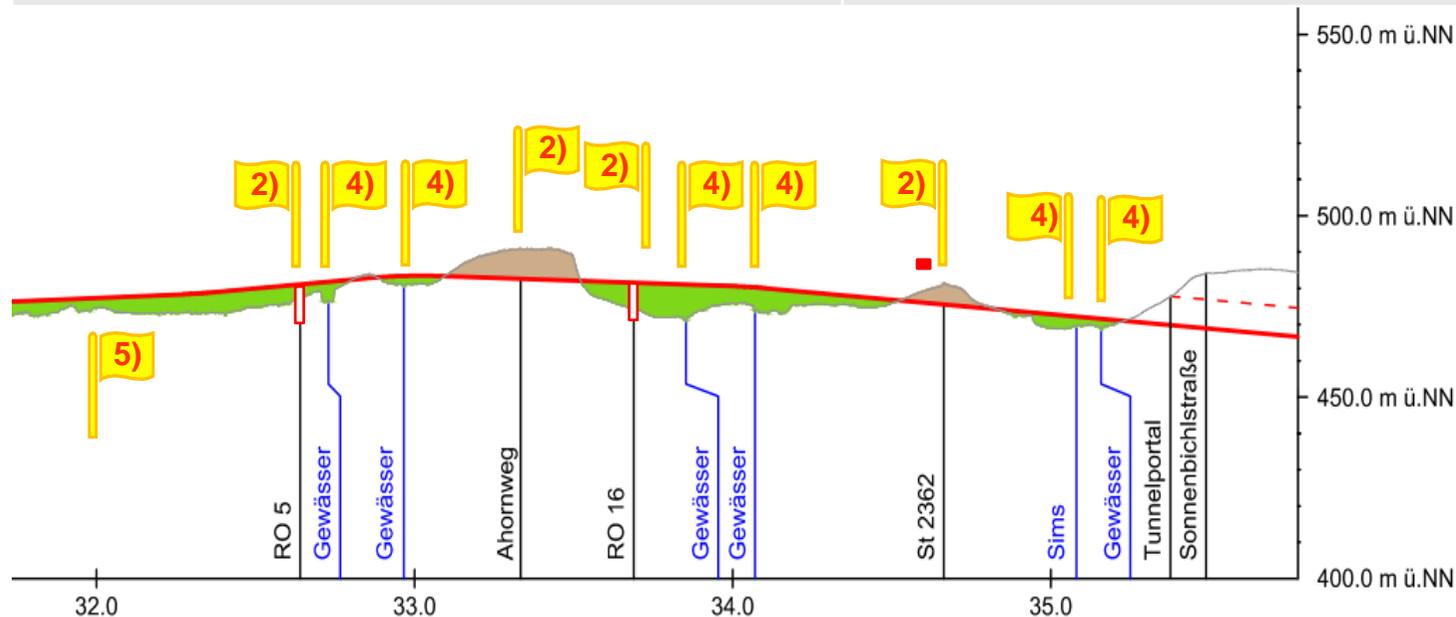
Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) BAB A8	Überquerung der BAB A8 mit ausreichender lichter Höhe
2) Diverse Straßen (St2359, Gemeindeverbindungsstraßen und Wirtschaftswege)	Querung mit ggf. erforderlicher Anpassung der Straßen und Wege möglich
3) DB-Strecke 5704	Überquerung der DB-Strecke 5704 mit ausreichender 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.

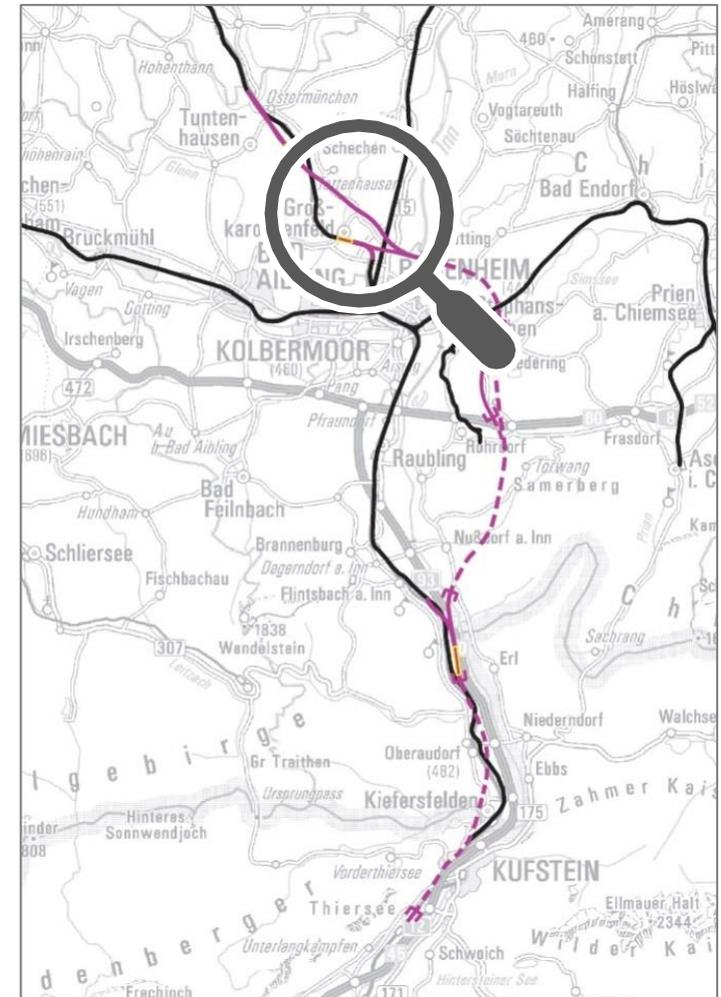
## Blick in die Planungswerkstatt

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

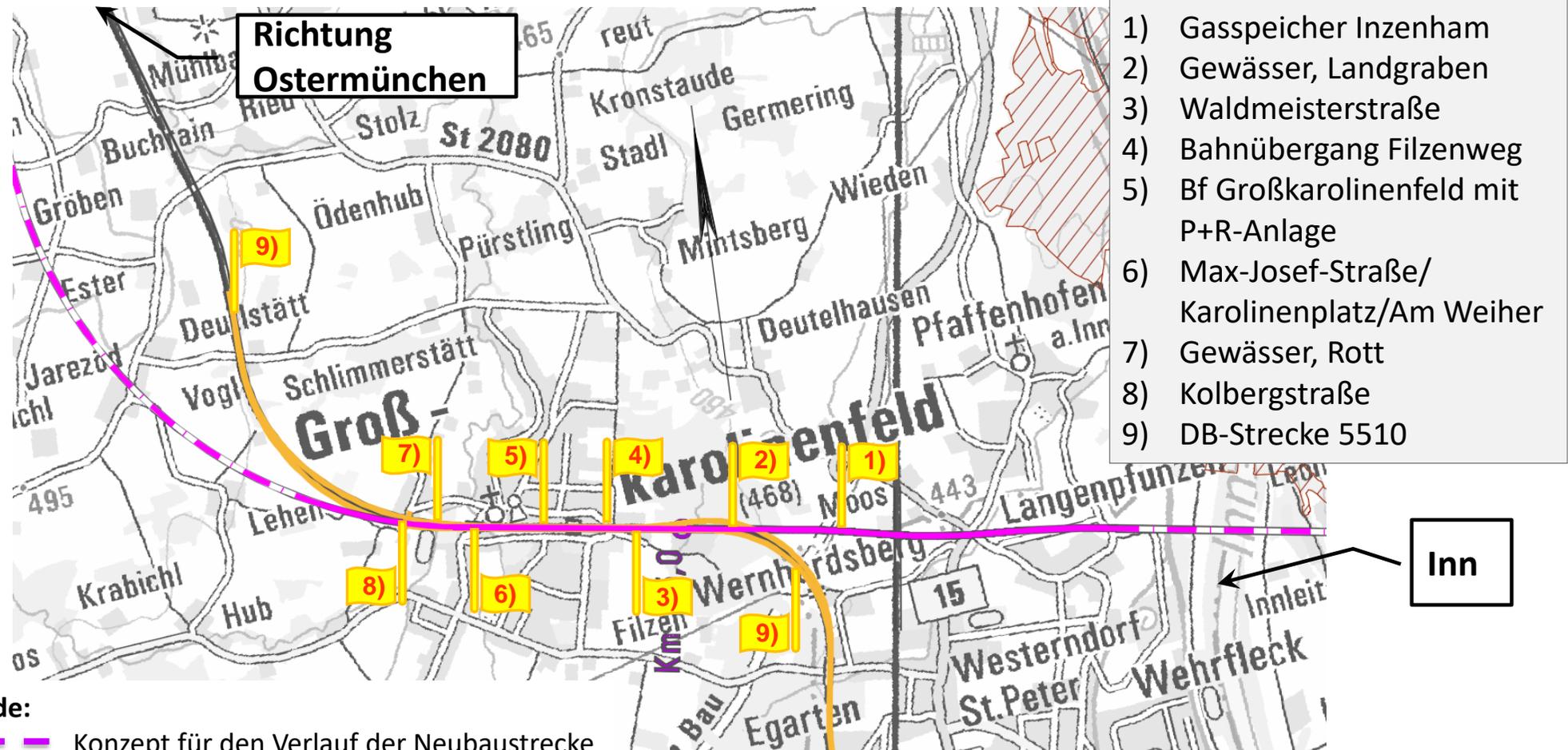
## Blick in die Planungswerkstatt

### 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.

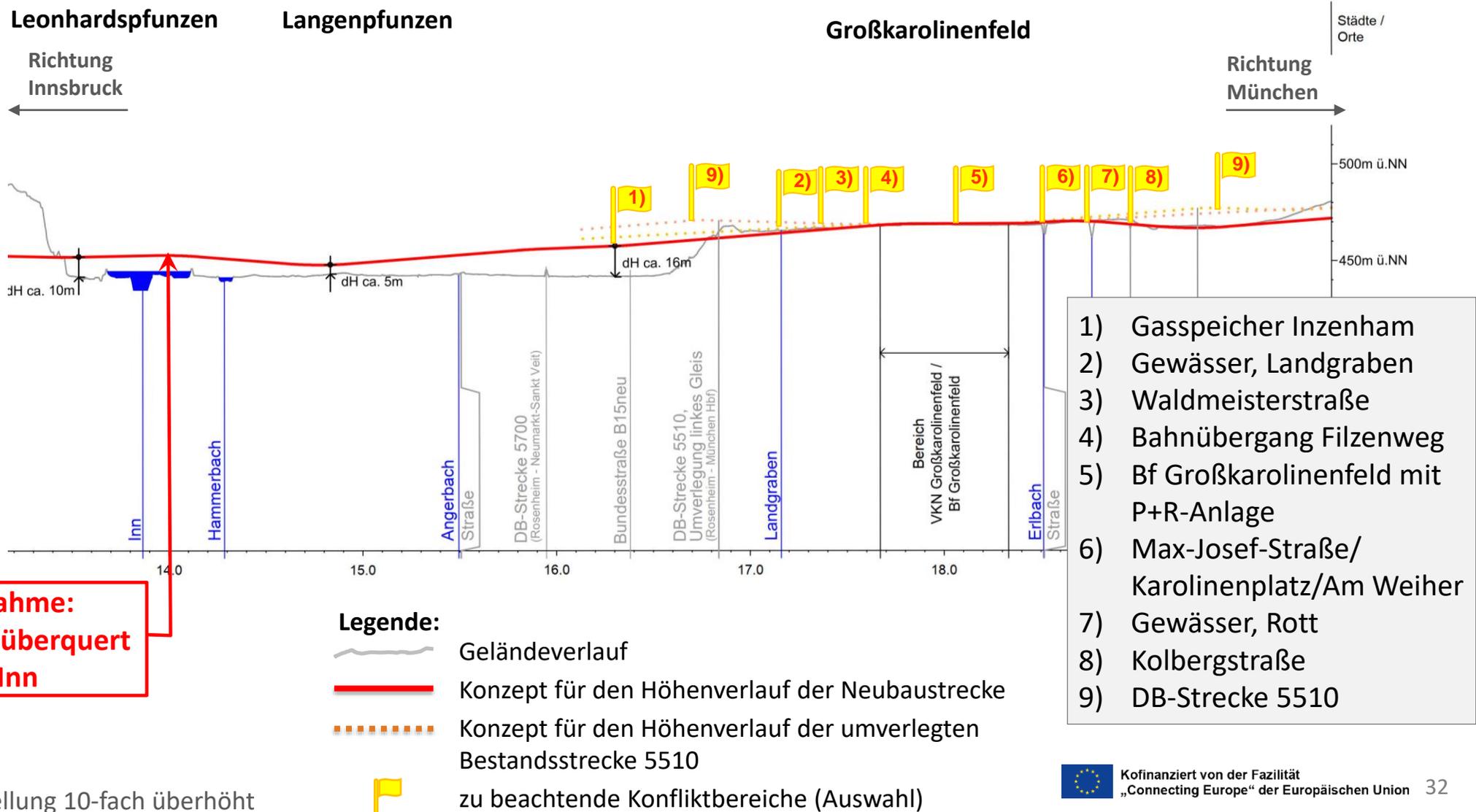


# Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**) Überlegungen zur Linienführung



# 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

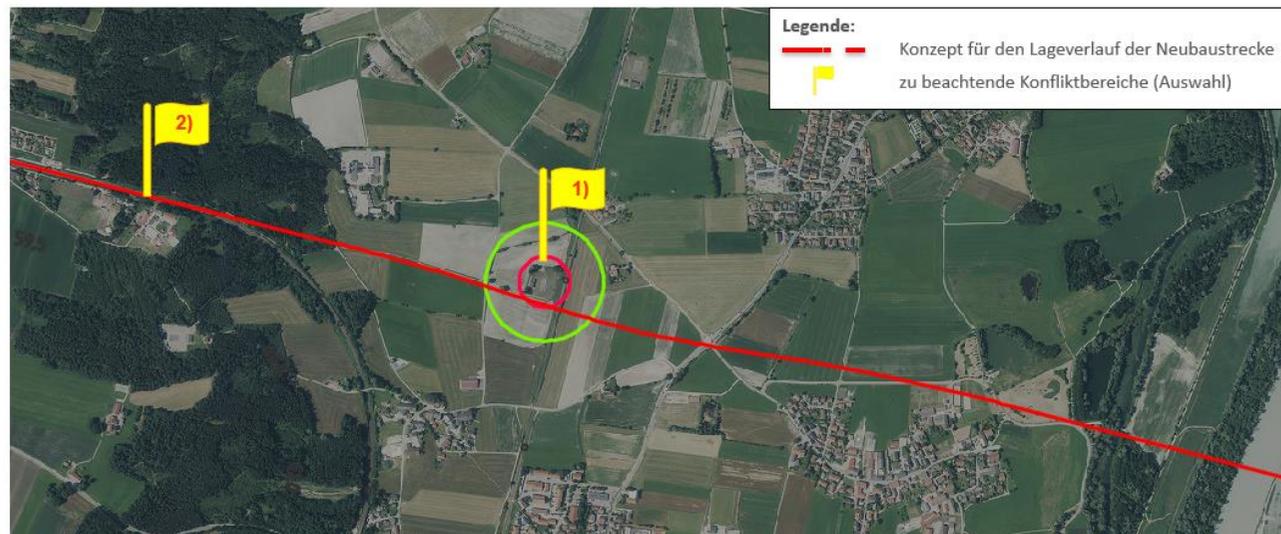


sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

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

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

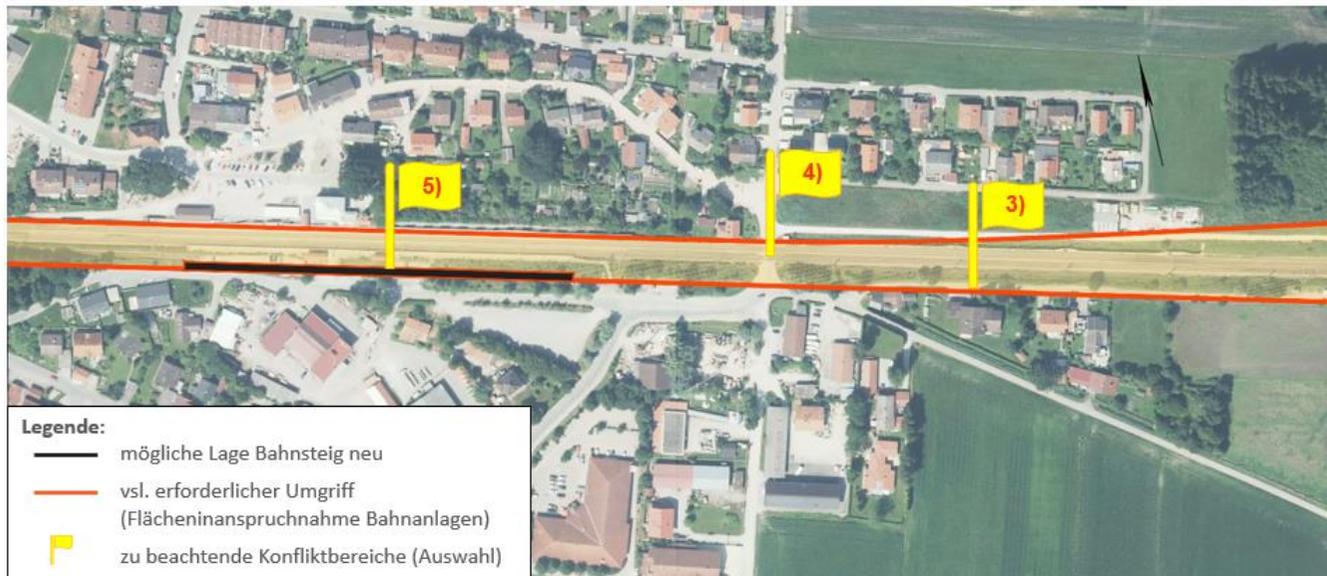
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Gasspeicher Inzenham	⚡	Trasse verläuft im Störfall-Gefahrenbereich eines Sondenplatzes. Eine alternative südlichere Umfahrung würde Betroffenheiten in Langenpfunzen und Großkarolinenfeld (z.B. Eingriffe in private Baugrundstücke und Bebauung; Lärm) 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.

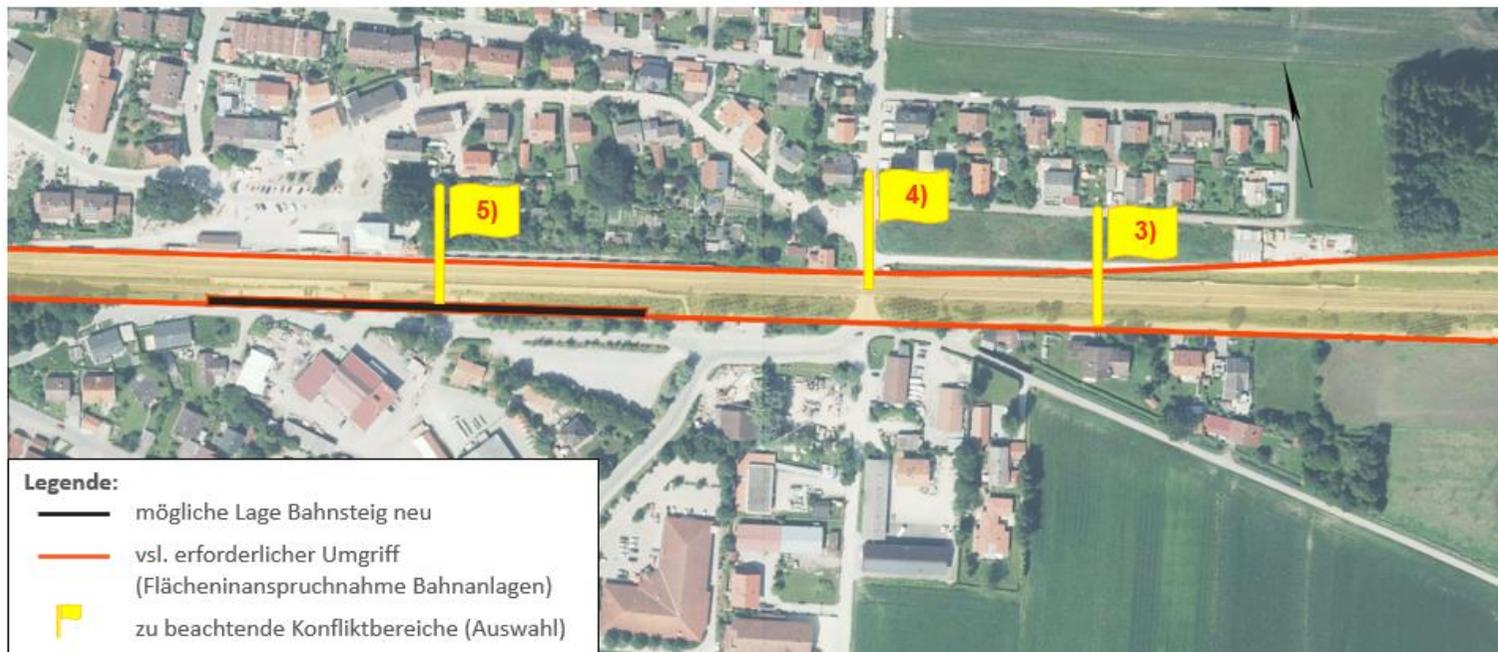


Straßenquerung an anderer Stelle (z.B. weiter östlich) wäre mit geänderter Verkehrsführung und entsprechenden Betroffenheiten vsl. technisch lösbar.

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

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

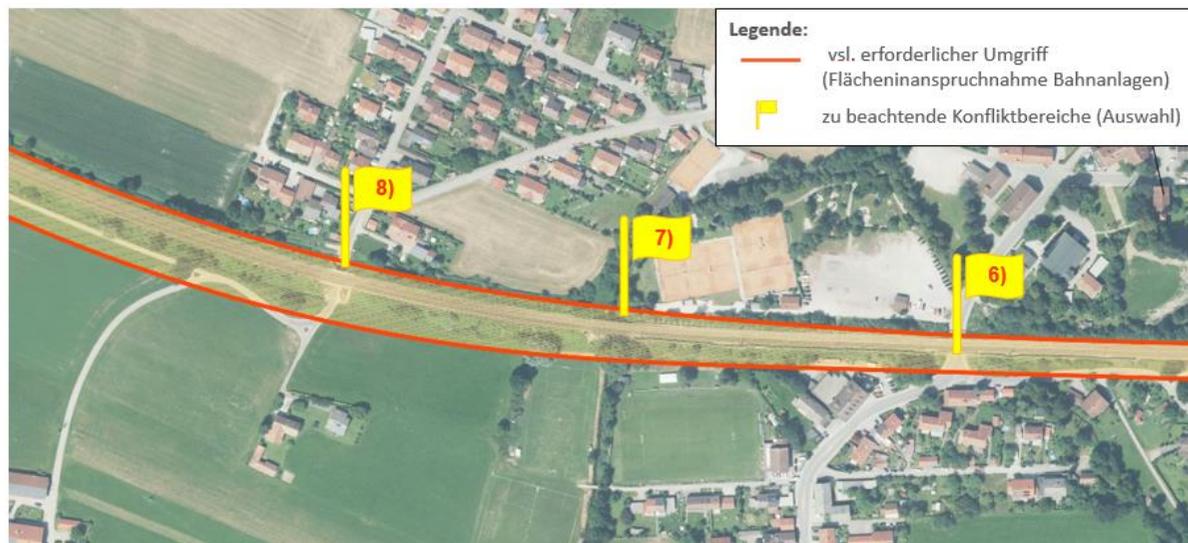
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
5) Bf Großkarolinenfeld mit P+R-Anlage		Rückbau Bahnhofsanlagen, Neubau Bahnsteig Süd mit Zugängen und Personenunterführung sowie Ersatz für überbaute Parkplätze im Bahnhofsumfeld erforderlich. → Beengt, aber technisch vsl. lösbar.



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

## Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

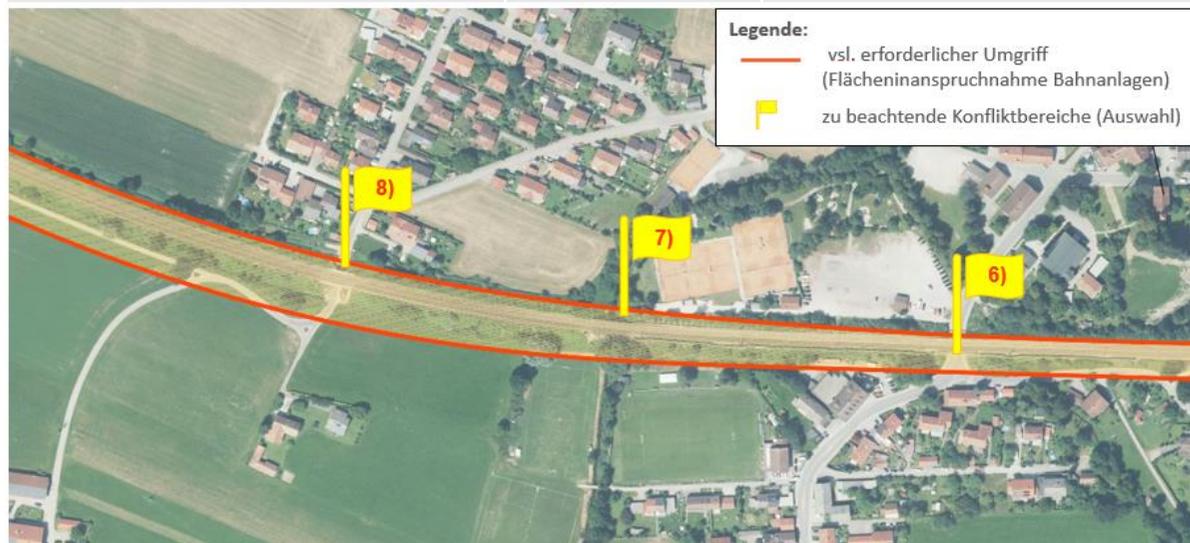
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
6) Max-Josef-Straße/ Karolinenplatz/Am Weiher		Ersatzneubau der Brücke, Absenkung der Straße sowie Ersatz für Straße „Am Weiher“ mit geänderten Grundstückerschließungen und erheblichen Eingriffen in private Baugrundstücke und in Wohnbebauung erforderlich. → 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)

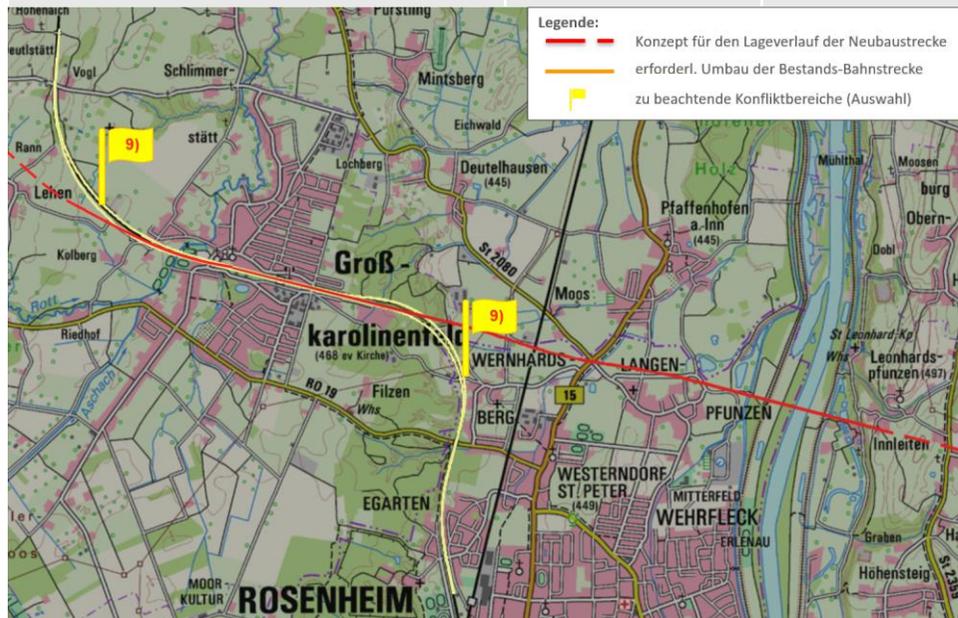
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
8) Kolbergstraße	⚡	VKN erfordert hier unterschiedliche Höhenlagen der Gleise. Wegen Wohnbebauung kann die Straße nicht so weit angehoben/ abgesenkt werden, dass eine höhenfreie Kreuzung hergestellt werden kann. Höhenfreie Ersatz-Straßenquerung an anderer 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 1

Präsentation und Protokolle werden auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht.

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM



Kofinanziert von der Fazilität  
„Connecting Europe“ der Europäischen Union