

# Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politikerinnen und Politiker in der Region

Februar 2021

## Meilenstein geschafft

Vier der fünf Grobtrassen haben die Prüfung bestanden. Die Regierung von Oberbayern hat Ende Januar das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Mit dem Ergebnis können sich die Planer der Bahn bestätigt fühlen.

Damit ist die letzte Etappe für die Planungen im Inntal und rund um Rosenheim eingeleitet. Auf diesen Meilenstein folgt nun die Trassenauswahl. Rund drei Monate wird es noch dauern, dann steht das Ergebnis fest. Ein Ergebnis, das auf viel Planungsarbeit und auf einem intensiven Bürgerdialog fußt.

Bei keinem anderen Bahninfrastrukturprojekt in Bayern hat es so viel Austausch mit der Region gegeben. Ob Beiräte, Gemeindeforen oder Infomärkte – über mehrere Jahre hinweg fanden hunderte Veranstaltungen statt. Die Bahnen informierten über die Rahmenbedingungen und den Auftrag des Bundes, während die Bürgerinnen und Bürger ihre Ideen einbrachten.

Am Ende wird eine Bahnstrecke herauskommen, die einen guten Kompromiss darstellt und die Wünsche und Anregungen der Region berücksichtigt.



Klaus-Dieter Josel  
Konzernbevollmächtigter der DB  
für den Freistaat Bayern



Übergabe der landesplanerischen Beurteilung durch die oberbayerische Regierungspräsidentin, Maria Els

## Raumordnung abgeschlossen: Vier von fünf Trassen sind raumverträglich

**E**in wichtiger Schritt nach vorne ist gemacht: Am 28. Januar 2021 stellte die Regierung von Oberbayern bei einer Pressekonferenz das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens vor. Nun steht fest: Vier von fünf Trassen sind aus Sicht der Behörde raumverträglich. Damit ist ein wichtiger Meilenstein zur Findung einer neuen Bahnstrecke zwischen Kiefersfelden und Tuntenhausen im Landkreis Rosenheim erreicht. „Das Ergebnis zeigt: Wir planen in die richtige Richtung“, kommentiert DB-Gesamtleiter Matthias Neumaier. „Jetzt richten wir den Blick auf die Trassenauswahl. Wir möchten nun zügig die insgesamt beste Trasse finden.“

In einigen Bereichen führt die Raumordnungsbehörde Hinweise und Maßgaben an. Dazu gehören unter anderem die Prüfung weiterer Tunnelanteile, Hinweise zum

Schallschutz sowie eine möglichst flächensparende Gestaltung der Strecke. Ein Vergleich der Trassenvarianten untereinander erfolgte im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht. Jede Variante wurde gesondert betrachtet. Eine Vorzugstrasse wurde durch die Behörde nicht ermittelt.

**„Das Ergebnis zeigt:  
Wir planen in die richtige  
Richtung.“**

Die Deutsche Bahn wird die Maßgaben auswerten und in der weiteren Planung berücksichtigen. Die Raumordnung findet damit Eingang in das Trassenauswahlverfahren.

*Fortsetzung auf Seite 2*

Die Varianten Türkis, Gelb, Oliv und Violett sind nach dem Ergebnis des Verfahrens raumverträglich. Die Variante Blau, die östlich des Inns lange Zeit oberirdisch verlaufen würde, wurde als einzige Trasse

**„Das vorliegende Ergebnis werden wir nun auswerten. Es bringt unsere Planung insgesamt voran.“**

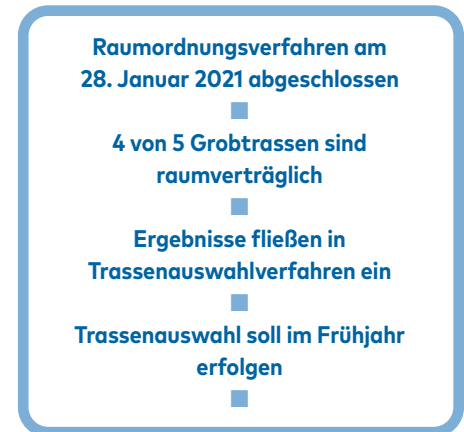
durch die Behörde als nicht raumverträglich eingestuft. Als Gründe wurden unter anderem die Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten, Eingriffe in Natur und Landschaft und eine Zerschneidung von Erholungsräumen angeführt. „Es ist klar, dass Variante Blau vergleichsweise große Auswirkungen

hat. Das war in den Dialogforen und vielen Gesprächen ein wichtiges Thema“, erklärt Matthias Neumaier. „Zu einer ergebnisoffenen Planung gehört es, alle Möglichkeiten zu betrachten. Das vorliegende Ergebnis werden wir nun auswerten. Es bringt unsere Planung insgesamt voran.“ Das Trassenauswahlverfahren im Inntal und rund um Rosenheim soll im Frühjahr abgeschlossen sein. Bis dahin arbeiten die Planer mit Hochdruck an der fachlichen Planung und Beurteilung der Varianten. Hierbei wird ein gemeinsam mit den Menschen in der Region erarbeiteter Kriterienkatalog berücksichtigt. Ein unabhängiges Expertenteam begleitet diese Bewertung. Das Ergebnis wird die beste und eine für die Region verträgliche Trasse sein.

„Wir biegen auf die Zielgerade des Trassenauswahlverfahrens ein. Noch in diesem Frühjahr wollen wir die Vorschlagstrasse

präsentieren. Damit schaffen wir Klarheit in der Region“, sagt Matthias Neumaier.

Die Landesplanerische Beurteilung als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist auf der Website der Regierung von Oberbayern abrufbar. ■



## Raumordnungsverfahren: Im Gespräch mit Projektleiter Christian Tradler



**Christian Tradler**  
Projektleiter Brenner-Nordzulauf

**Die Regierung von Oberbayern hat die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens vorgestellt – wie ordnen Sie diese ein?**

Für das Projekt Brenner-Nordzulauf bildet der Abschluss des Raumordnungsverfahrens einen wichtigen Meilenstein. Wir sind dem Ziel, die Vorschlagstrasse im Frühjahr zu präsentieren, wieder einen großen Schritt nähergekommen. Unsere Planungen wurden weitestgehend bestätigt. 4 von 5 Grobtrassen sind raumverträglich. Die Planer haben einen guten Job gemacht. Auch der Dialog hat einen wichtigen Beitrag geleistet – vier Grobtrassen enthalten Vorschläge aus der Region.

**Variante Blau wurde als nicht raumverträglich beurteilt – was sagen Sie dazu?**

In meiner Rolle als Projektleiter habe ich die Erarbeitung des Kriterienkatalogs im Erweiterten Planungsraum begleitet.

**„Auch der Dialog hat einen wichtigen Beitrag geleistet – vier Grobtrassen enthalten Vorschläge aus der Region.“**

Schon damals wurde deutlich, welche Aspekte für die Region bedeutend sind. Aber wir planen ergebnisoffen. Da gehört es dazu, alle Möglichkeiten zu betrachten. Auch mit Blick auf zukünftige Genehmigungsverfahren. Natürlich war uns bewusst, dass Variante Blau nicht ohne große Auswirkungen auskommen würde. Das war auch Inhalt in den Dialogforen und weiteren Gesprächen, die wir geführt haben.

Fortsetzung auf Seite 3



### Wie gehen Sie mit den in der landesplanerischen Beurteilung enthaltenen Maßgaben um?

Die landesplanerische Beurteilung ist über 180 Seiten stark. Diese gilt es nun intensiv zu prüfen. Es wartet also eine Menge Arbeit auf uns. Bewertungsrelevante Aspekte berücksichtigen wir bereits im Trassenauswahlverfahren. Sie fließen in die Bewertung der Grobtrassen ein. Dazu gehört ein wasserwirtschaftliches Vorranggebiet in Flintsbach am Inn. Der Hinweis auf mögliche Großbohrlochsprengungen zur Gewinnung von Gestein in einem Steinbruch im Bereich des Tunnels Jochstein wird ebenfalls berücksichtigt.

Die Hinweise und Maßgaben im Bereich der Vorschlagstrasse werden wir in der Vorplanung weiter betrachten. Sie gehen also

nicht verloren. Die folgende Planungsphase ermöglicht uns durch die detailliertere Planungstiefe weitere Optimierungen vorzunehmen. Wir können also noch stärker auf örtliche Besonderheiten eingehen.

### In der Öffentlichkeit wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auch wieder die Bedarfsfrage gestellt?

Wir planen für zukünftige Generationen. Die Schiene als umweltfreundlicher Verkehrsträger spielt eine wichtige Rolle für die Erreichung der Klimaziele. Der Bedarf einer Neubaustrecke ist im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Eine Bedarfsüberprüfung – also die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans – ist ein völlig normaler Vorgang. Einen Ausbau der Bestandsstrecke haben wir bereits im Auftrag des Bundesverkehrsminis-

## „Wir planen für zukünftige Generationen.“

teriums ergebnisoffen untersucht – er ist aber keine Alternative zur Neubaustrecke.

### Wie sehen die nächsten Schritte aus?

Unser großes Ziel ist, im Frühjahr die Vorschlagstrasse zu präsentieren. Damit reduzieren wir auch die Betroffenheiten in der Region. Im Anschluss daran beginnt die Vorplanung. Es wird also noch einmal konkreter. Mitte der 2020er Jahre rechnen wir mit der sogenannten parlamentarischen Befassung. Dann entscheidet der Deutsche Bundestag über das Projekt. ■

## Grafiing–Großkarolinenfeld: Dialogforum diskutiert Kriterienkatalog

**A**uch in schwierigen Zeiten steht beim Brenner-Nordzulauf der Dialog im Mittelpunkt: Am Montag, 16. November 2020, tagte das zweite Dialogforum für den Abschnitt Grafiing–Großkarolinenfeld. Aufgrund der Corona-Pandemie fand der Termin als digitales Format statt.

Im Fokus der Sitzung stand der Kriterienkatalog. Dieser ist die Grundlage für eine Bewertung der späteren Trassenvarianten. Einzelne Kriterien und Indikatoren bilden die Erwartungen der Region an die neue Strecke ab. Ziel ist es, die Auswirkungen einer Neubaustrecke auf die Menschen und die Umwelt zu minimieren. Daneben finden auch technische Anforderungen Eingang in den Katalog.

### Ziel ist es, die Auswirkungen einer Neubaustrecke auf die Menschen und die Umwelt zu minimieren

Mitte August trafen sich Dialogteilnehmende, Vertreter der DB sowie ein externes Expertenteam in einer Planungswerkstatt. Noch vor dem Beginn der fachlichen Planung erarbeiteten sie gemeinsam die Kriterien. Das Ergebnis konnte im zweiten Dialogforum vorgestellt werden.

Die Erarbeitung des Kriterienkatalogs ist ein wichtiger Schritt im Bewertungsprozess der Trassenvarianten. Bis der Kriterienkatalog zum Einsatz kommt, ermittelt das Planungsteam derzeit die Grundlagen im

Projektgebiet – etwa, wo Siedlungsgebiete und Naturräume liegen. Danach bilden die Planer aus den gesammelten Daten so genannte Raumwiderstände. Raumwiderstände zeigen an, wie anspruchsvoll es ist, in verschiedenen Bereichen eine Bahnstrecke zu bauen. Im Anschluss daran startet die eigentliche Trassenplanung. ■

Erarbeitung eines Kriterienkatalogs mit den Forenteilnehmenden

Beteiligung eines Expertenteams der Universität Innsbruck

Erarbeitung eines Kriterienkatalogs als Bewertungsgrundlage für spätere Trassenvarianten

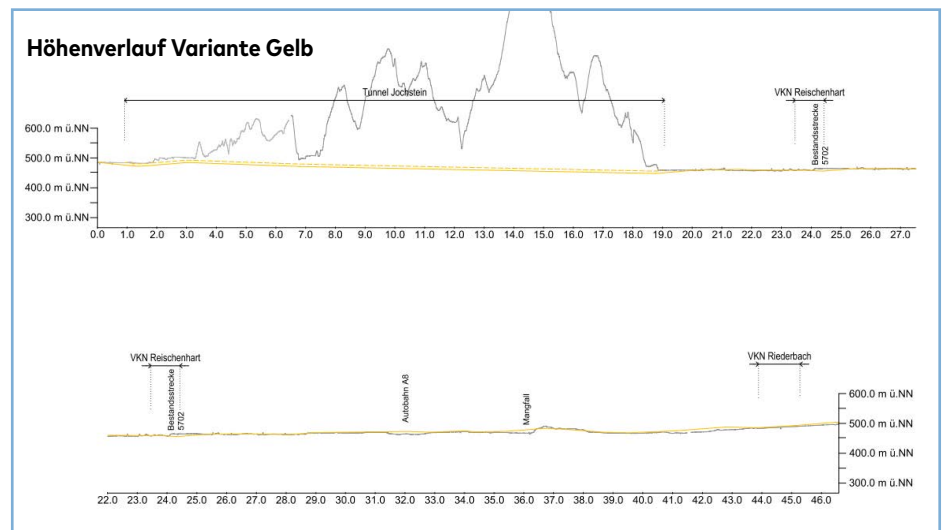
## Dialog in den Gemeindeforen: Alle Höhenverläufe vorgestellt

Im Dezember 2020 wurde die letzte Forenrunde vor der Trassenauswahl durchgeführt. Das Planungsteam präsentierte die durchgängigen Höhenverläufe für alle Grobtrassen. Damit wurde eine Grundlage für die bessere Nachvollziehbarkeit des fachlichen Bewertungsprozesses geschaffen. Der Blick in die Planungswerkstatt lieferte erneut die Grundlage für eine konstruktive Diskussion. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer brachten sich insbesondere mit Hinweisen zu lokalen Besonderheiten ein.

Die Planer arbeiten nun bis zur Trassenauswahl im Frühjahr mit Hochdruck an der fachlichen Beurteilung der Varianten. Hierbei kommt der gemeinsam mit den Menschen in der Region erarbeiteter Kriterienkatalog zum Einsatz.

In der Zwischenzeit gab es für die Gemeindeforen zwei weitere Informationstermine. Am Jahresanfang erläuterte das Expertenteam der Universität Innsbruck nochmals die Bewertungsmethode für die Trassen-

auswahl. Mitte Februar stellten Vertreter der Regierung von Oberbayern den Forenteilnehmenden die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens vor. ■



## Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

### Digitale Verhandlung für das Projekt Schaftenau–Knoten Radfeld



Digitale UVP-Verhandlung für das Projekt Schaftenau–Knoten Radfeld

Die Feststellung der Umweltverträglichkeit ist eine wesentliche Aufgabe bei der Planung einer neuen Eisenbahnstrecke. Aufgrund der aktuellen Gesundheitssituation hat sich das österreichische Umweltministerium dazu entschlossen, die öffentliche mündliche Verhandlung im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren zum Projekt Schaftenau–Knoten Radfeld Ende November als „Videokonferenz“ durchzuführen.

Trotz der Neuheit des „Settings“ hat der Austausch von Meinungen sehr gut funktioniert. Vor allem die „digitale Disziplin“ aller Beteiligten war für den gelungenen Verfahrensablauf entscheidend. Trotz zahlreicher Wortmeldungen herrschte stets eine ruhige und konstruktive Atmosphäre.

Die Verhandlungsleitung und ein Teil der Sachverständigen waren im Ministerium in Wien tätig. Ergänzend haben sich weitere Sachverständige aus Innsbruck und das ÖBB-Planungsteam aus Kufstein zugeschaltet. Parteien und deren Rechtsvertreter erhielten Zugangskennungen und konnten so zu insgesamt mehr als zwanzig Fachgebieten wie zum Beispiel Wasser, Luft, Schall oder Eisenbahnbetrieb Stellung nehmen. Die ÖBB sind zuversichtlich, 2021 einen positiven UVP-Bescheid zu erhalten. ■

# Drei Fragen an MdB Alois Rainer

## Verkehrspolitischer Sprecher CDU/CSU Bundestagsfraktion

### Wie wichtig ist für Sie die Bahn bei der Verkehrsentwicklung der kommenden Jahrzehnte?

Moderne Verkehrswege sind eine wesentliche Voraussetzung für eine dynamische Wirtschaft. Daher sind leistungsfähige Infrastrukturen ein klarer Standortvorteil. Für eine solche zukunftsfähige Verkehrsentwicklung kommt der Bahn eine besondere Bedeutung zu. Auch zur Erreichung der klimapolitischen Ziele kann durch die Verlagerung vor allem von Güterverkehren auf die Schiene ein deutlicher Beitrag geleistet werden. Damit macht die Bahn Europa noch klima- und umweltfreundlicher. Durch den Ausbau der Schienenwege werden kürzere, schnellere und durchgehende Verbindungen geschaffen (bspw. durch die Alpen und oder durch das Konzept Trans-EuropExpress 2.0) und damit ein wichtiger Beitrag für ein gemeinsames Europa geleistet. Dazu brauchen wir einen zuverlässigen und innovativen Schienenverkehr.

### Welche Rolle spielt dabei aus Ihrer Sicht der Brenner-Nordzulauf?

Der Brenner-Nordzulauf ist Teil des europäischen Skandinavien-Mittelmeer Korridors. Dieser verläuft durch ganz Mitteleuropa von der nördlichen EU-Außengrenze bis in den Mittelmeerraum. Als Teil des transeuropäischen Kernnetzes ist er von größter strategischer Bedeutung für den Verkehr in Europa. Wir werden uns weiterhin dafür einsetzen, dass auch weiterhin alle planungsrechtlichen und gesetzlichen Gestaltungsmöglichkeiten genutzt werden, um den Ausbau des Brenner-Nordzulaufs zu beschleunigen.



### Die Regierung von Oberbayern hat die landesplanerische Beurteilung veröffentlicht – was sagen Sie zum Ergebnis der Raumordnung?

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens konkretisiert die Trassenauswahl durch das Wegfallen der Variante Blau östlich des Inns. Dies ist eine sehr wichtige Grundlage für eine ausgewogene und die Interessen der Anwohner im Raum Rosenheim berücksichtigende Entscheidung. Sehr zu begrüßen ist die Ankündigung der DB AG, das Trassenauswahlverfahren innerhalb der kommenden Monate abzuschließen. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahren und der Bedeutung des Schienen(-güter)-verkehrs ist eine zügige rechtsverbindliche Entscheidung über das Vorhaben im noch folgenden Genehmigungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt anzustreben. ■

**MdB Alois Rainer**  
Verkehrspolitischer  
Sprecher CDU/CSU  
Bundestagsfraktion

### Impressum

#### Herausgeber

DB Netz AG  
Projekt Brenner-Nordzulauf  
Prinzregentenstraße 5  
D-83022 Rosenheim

ÖBB-Infrastruktur AG  
Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau  
Industriestraße 1  
A-6134 Vomp

#### Kontakt

E-Mail: [info@brennernordzulauf.eu](mailto:info@brennernordzulauf.eu)  
[www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu)

#### Fotos

DB Netz AG (S. 1, S. 2 und S. 4 oben)  
ÖBB – Martin Pellizzari (S. 4 unten)  
MdB Alois Rainer (S. 5)