

BRENNER-NORDZULAUF PROJEKTSTAND

10.05.2019, PASSAU

BRENNER-NORDZULAUF

Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- Frühe Planungsbegleitung - Der Weg zur Trassenempfehlung
- Aktueller Status der einzelnen Projekte
- Zeitschiene
- Diskussion & Fragen

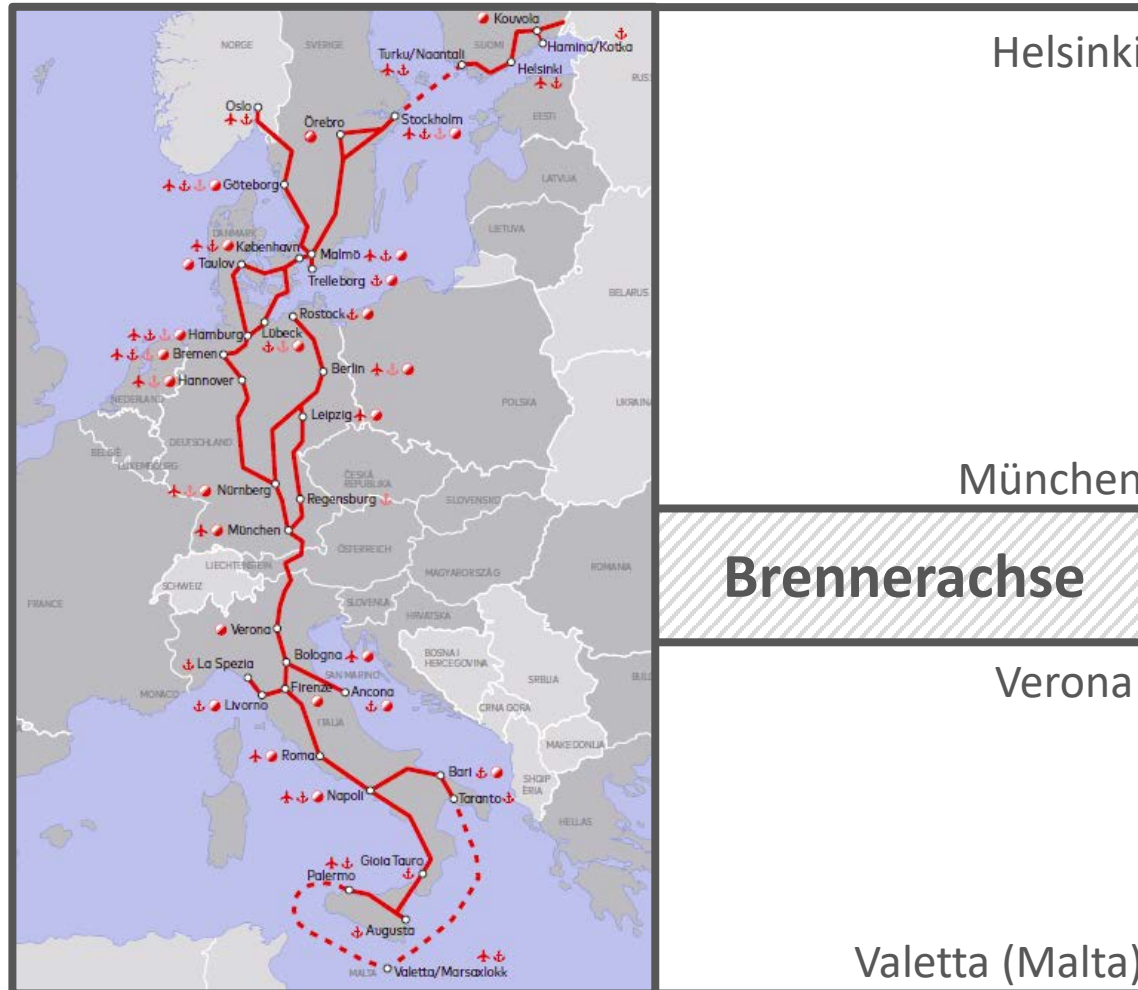
Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- Frühe Planungsbegleitung - Der Weg zur Trassenempfehlung
- Aktueller Status der einzelnen Projekte
- Zeitschiene
- Diskussion & Fragen

Das Projekt im Kontext

Skandinavien-Mittelmeer Korridor



Helsinki

9.400 km
Eisenbahnstrecken

6.900 km
Autobahnen/Schnellstraßen

19
Flughäfen

25
Seehäfen

Pat Cox
EU-Koordinator

München

Brennerachse

Verona

Valetta (Malta)



Der Zustand

2,5 Millionen LKW rollen jedes Jahr über den Brenner

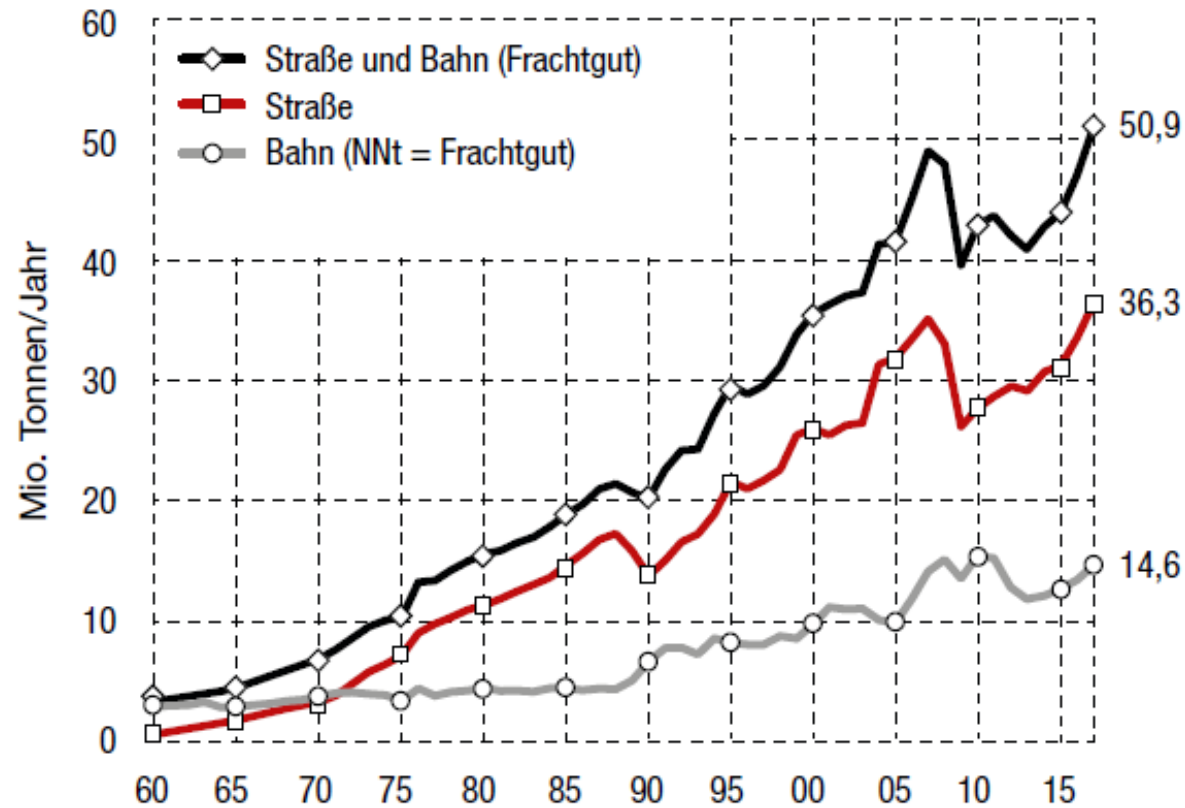
GUTMANN
PELLETS

050 22 77

PFEFER

Güterverkehr am Brenner

1960-2017



Quelle: Land Tirol, Verkehrsbericht 2017



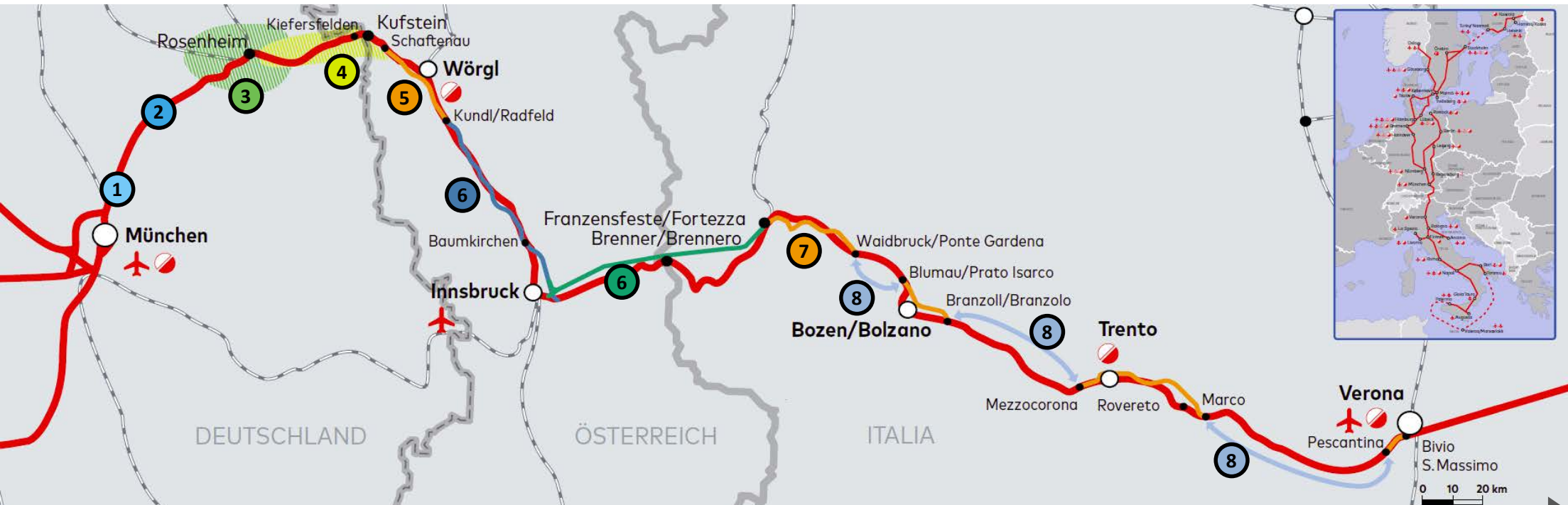


Das Ziel

Mehr Güter sollen umweltfreundlich auf der Schiene transportiert werden

Das Projekt im Kontext

Brennerachse



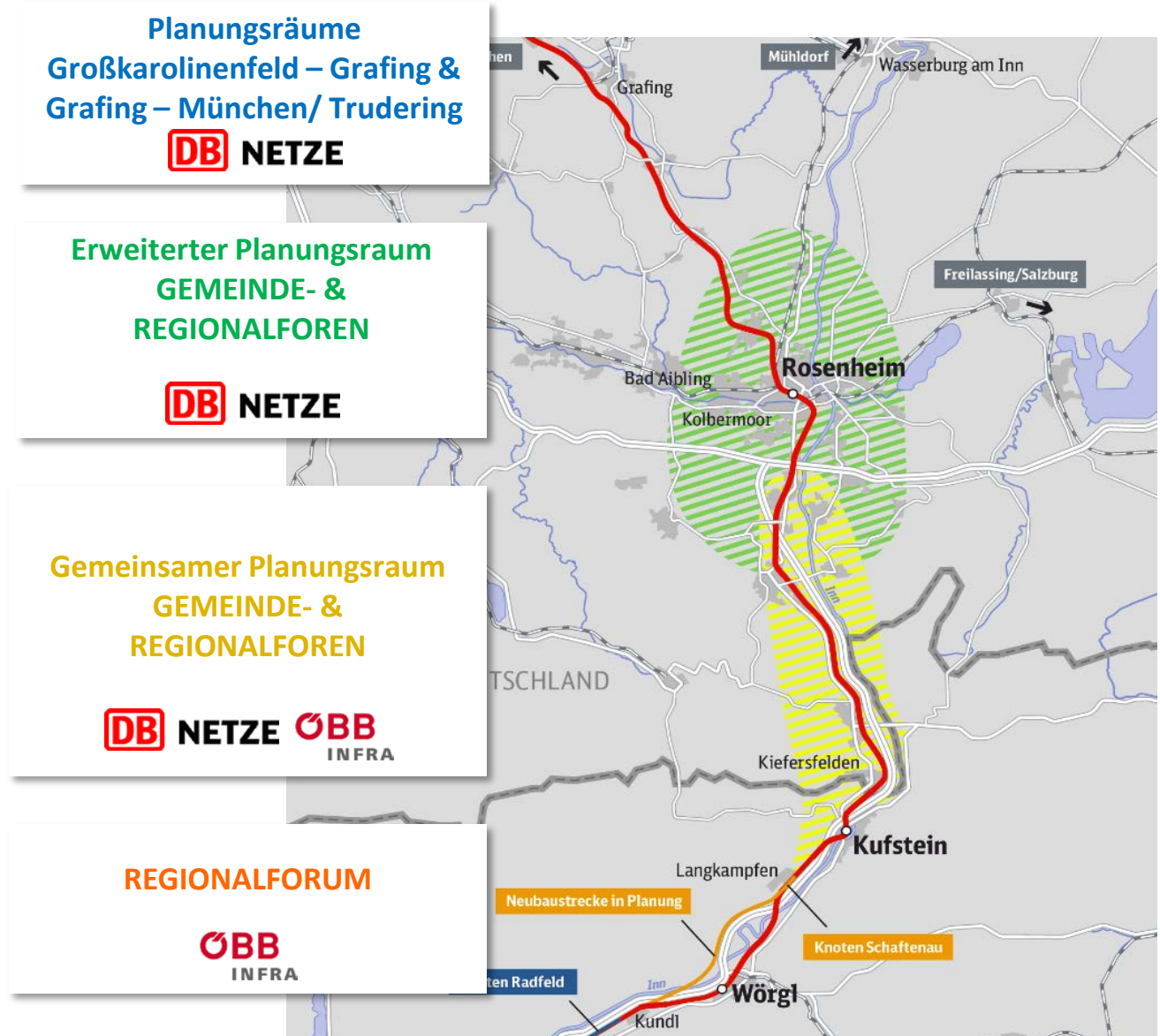
| | | | | | | | | |
|------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Trudering – Grafing ① | Grafing – Großkarolinenfeld ② | Erweiterter Planungsraum ③ | Gemeinsamer Planungsraum ④ | Schafteuau – Radfeld ⑤ | Radfeld - Baumkirchen ⑥ | Brenner Basistunnel ⑥ | Franzensfeste – Waidbruck ⑦ | Weiterer Südzulauf ⑧ |
| Blockverdichtung | Neubaustrecke | Neubaustrecke | Neubaustrecke | Neubaustrecke | Neubaustrecke | Neubaustrecke | Neubaustrecke | Neubaustrecken |
| VOR-GESPRÄCHE | VOR-GESPRÄCHE | TRASSEN-AUSWAHL | TRASSEN-AUSWAHL | UV-ERKLÄRUNG | IN BETRIEB | IM BAU | IN AUSSCHREIBUNG | IN PLANUNG |

Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- **Frühe Planungsbegleitung - Der Weg zur Trassenempfehlung**
- Aktueller Status der einzelnen Projekte
- Zeitschiene
- Diskussion & Fragen

Planungsräume

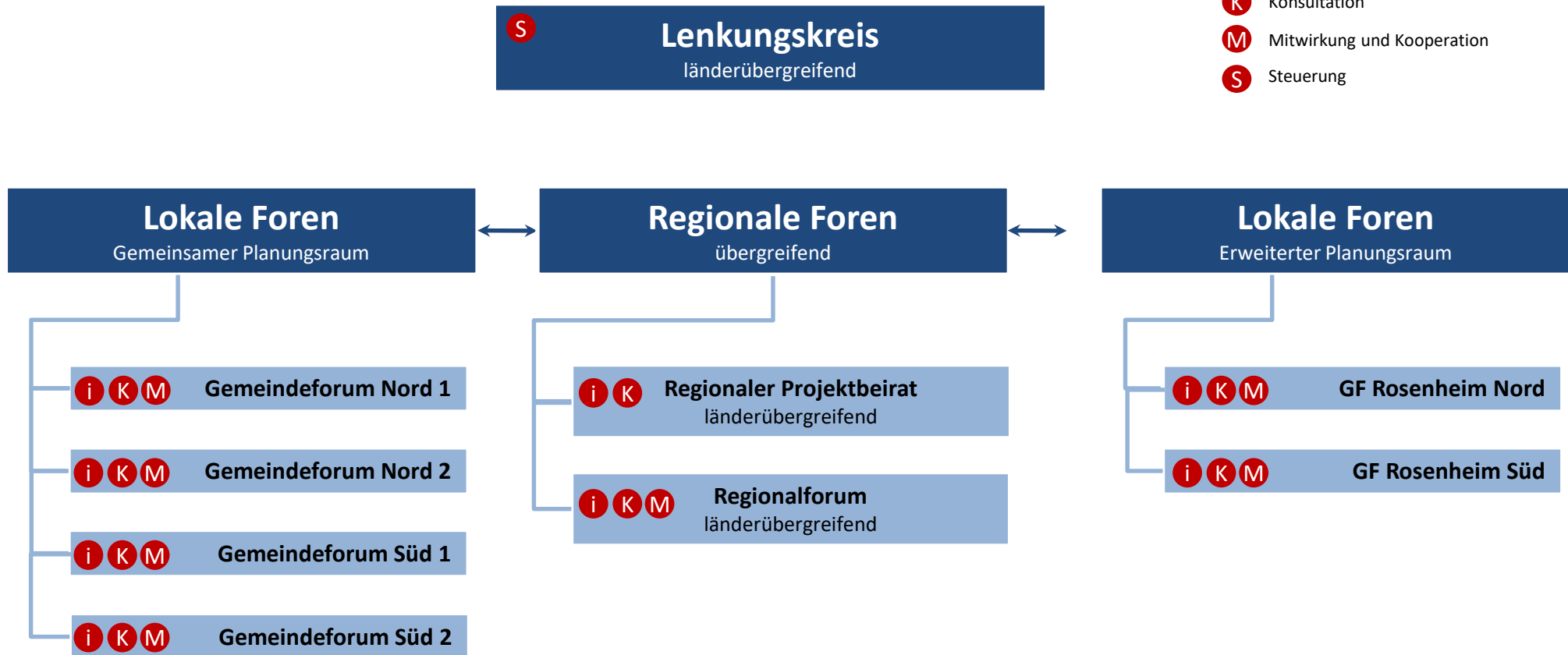


Öffentlichkeitsbeteiligung

Gremienstruktur

Beteiligungsgrad:

- i** Information
- K** Konsultation
- M** Mitwirkung und Kooperation
- S** Steuerung



Öffentlichkeitsbeteiligung

Struktur Gemeindeforen

Erweiterter Planungsraum: Raum Rosenheim

GF Rosenheim Nord

Bad Aibling, Großkarolinenfeld, Prutting, Schechen, Tuntenhausen, Vogtareuth

GF Rosenheim Süd

Bad Feilnbach, Kolbermoor, Riedering, Rosenheim, Rohrdorf, Stephanskirchen

Gemeinsamer Planungsraum: Raum Inntal

GF Nord 2

Neubeuern, Raubling, Samerberg

GF Nord 1

Brannenburg, Flintsbach, Nußdorf

GF Nord 2

Erl, Kiefersfelden, Niederndorf, Oberaudorf

GF Nord 1

Ebbs, Kufstein, Langkampfen



Öffentlichkeitsbeteiligung beim Trassenauswahlverfahren

Die Bearbeitung erfolgt in zwei Phasen



Der Weg zur Trassenempfehlung Trassenauswahlverfahren

1. Punkt
der
Beteiligung



Anliegen und Bedürfnisse von Mensch und Natur im Planungsraum



Technische Anforderungen

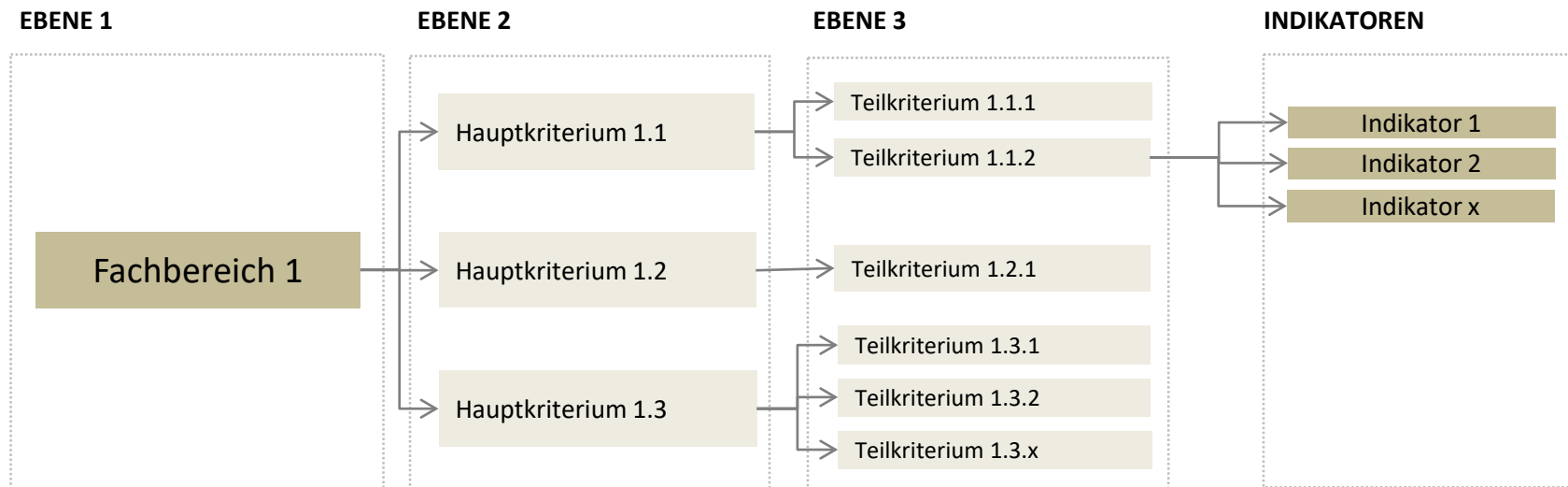


Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Kriterienkatalog → Was sind die Ziele, wie werden sie gemessen?



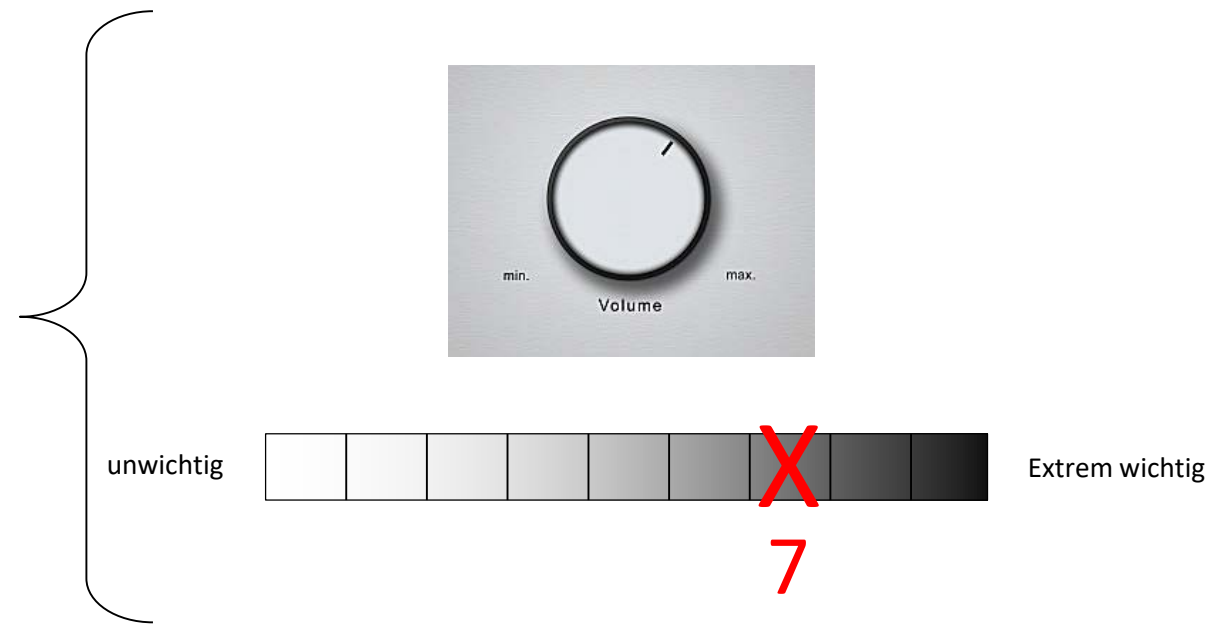
Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Kriterienkatalog → Gewichtung

Hauptkriterium XY



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren

2. Punkt
der
Beteiligung

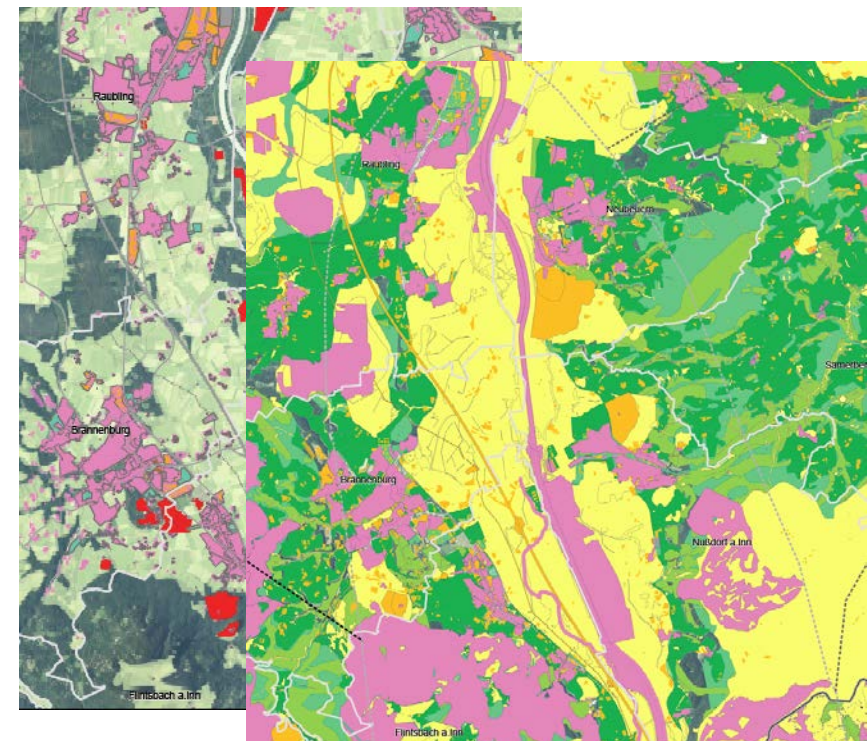


Grundlagenermittlung / Datenerhebung

- Auf Ebene Bund / Land / Region / Kommune
- Prüfung und Auswertung der Daten

Erstellung von Raumwiderstandskarten

- Einteilung des Planungsraumes in Bereiche unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen (Klassen 1 - 6)
- Maximalwertverfahren



3. Punkt der Beteiligung

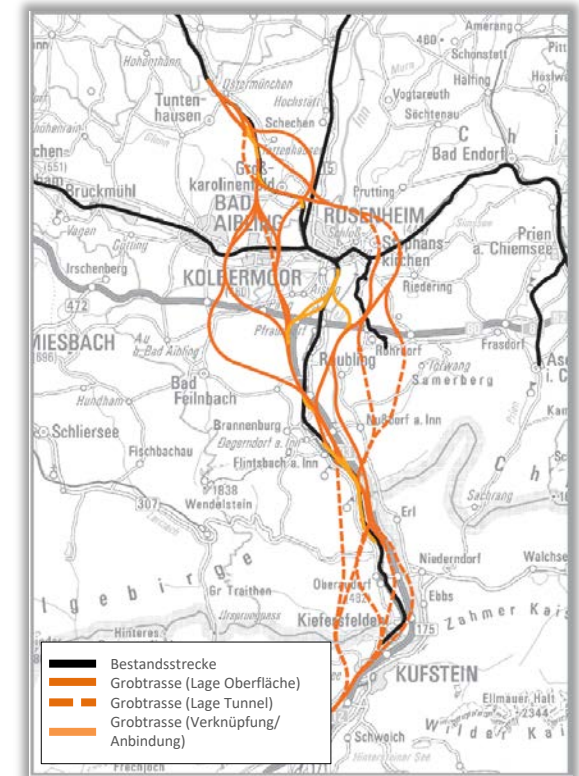
Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Erstellung erster Entwürfe von Grobtrassen innerhalb von Bereichen mit möglichst niedrigen Raumwiderständen.

Ergänzungen durch Vorschläge aus der Region.



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



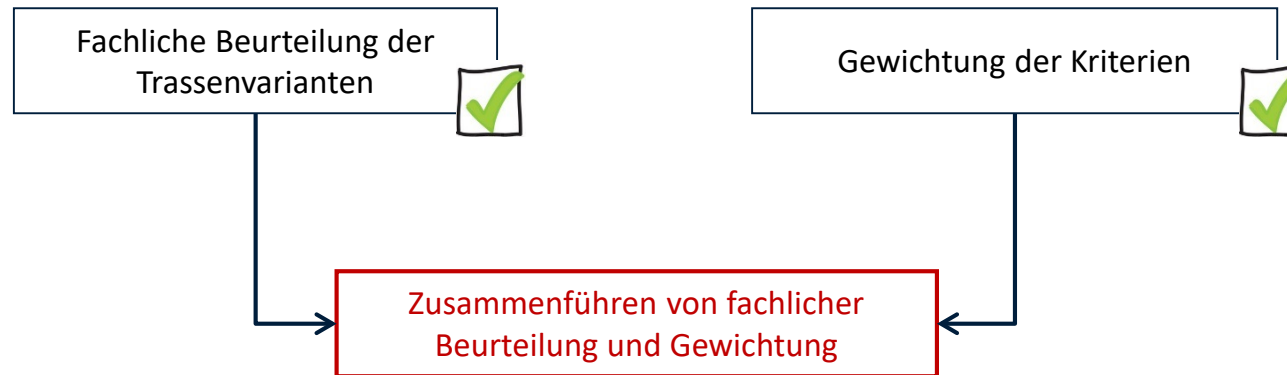
| | VARIANTE 1 | VARIANTE 2 | VARIANTE 3 | |
|--|---|---|------------|---|
| VERKEHR + TECHNIK Kriterium V+T 1 Bauabwicklung Kriterium V+T 3 | 2 | 5 | 4 | |
| | RAUM + UMWELT Flächenverbrauch Kriterium R+U 2 Kriterium R+U 3 | 1 | 4 | 5 |
| | | KOSTEN + RISIKEN Kriterium K+R 1 Errichtungskosten Kriterium K+R 3 | | |
| | 128 Mio. € | 178 Mio. € | 145 Mio. € | |

- 5 SEHR GUT
- 4 GUT
- 3 DURCHSCHNITT
- 2 MÄSSIG
- 1 SCHLECHT



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Beispiel Radfeld-Schaftenau



Brenner-Nordzulauf

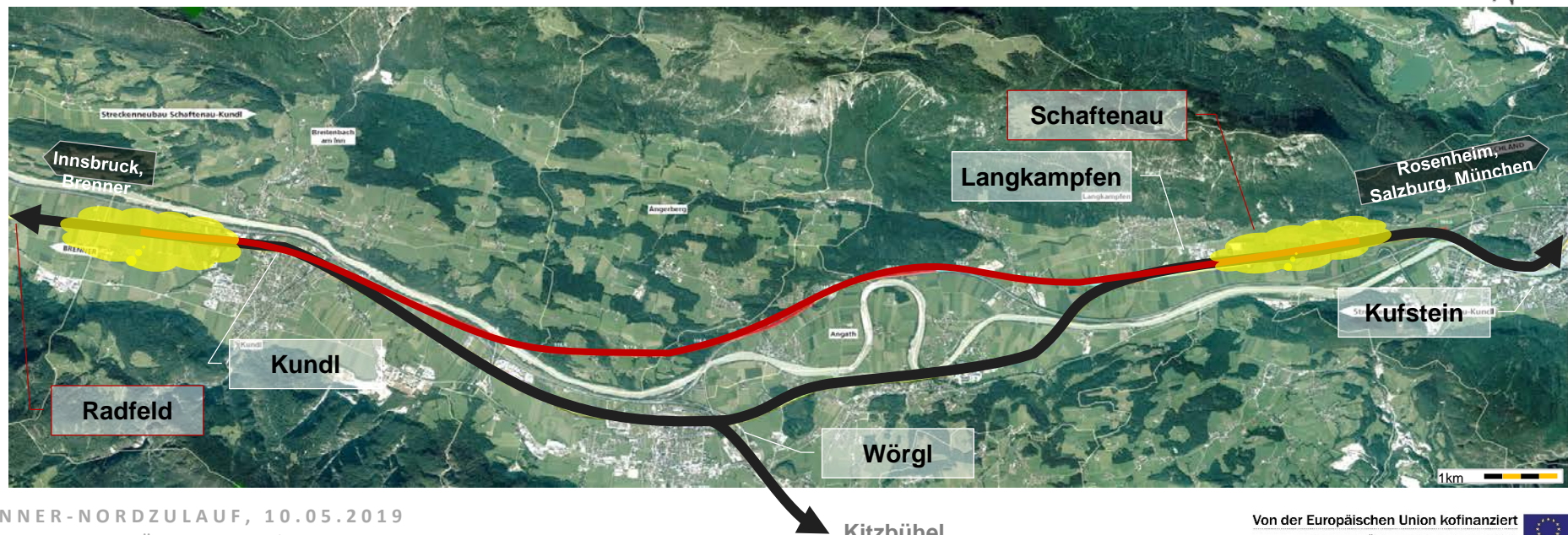
Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- Frühe Planungsbegleitung - Der Weg zur Trassenempfehlung
- **Aktueller Status der einzelnen Projekte**
- Zeitschiene
- Diskussion & Fragen

Planungsraum Schafftenau–Knoten Radfeld

Status: Umweltverträglichkeitsprüfung

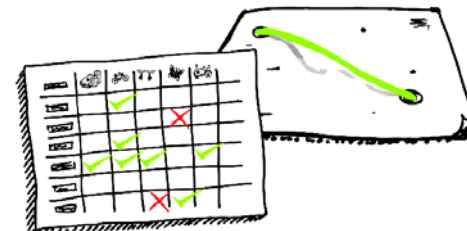
- 2006 – 2009 Trassenauswahlverfahren
- Seit 2016 Vorbereitung der Unterlagen für die Umweltverträglichkeitserklärung – Umwelterhebungen IST-Zustand für alle Schutzgüter (z.B. geologische Erkundungsbohrungen)
- Erstellung Umweltverträglichkeitserklärung in der Finalisierung
- Einreichung Umweltverträglichkeitserklärung 2.Qu 2019 – Genehmigung 2021 erwartet



Gemeinsamer & Erweiterter Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- 2015-2018 Strukturierung des Beteiligungsprozesses und Erarbeitung Bewertungsmethode
- 18. Juni 2018 Vorstellung erste Grobtrassenentwürfe
- Aktuell: Bewertung der Vorschläge zu alternativen Grobtrassen aus der Region plus laufende Erkundungen im Bereich der Geologie
- 01. Juli 2019: Vorstellung der reduzierten Grobtrassen (ca. 5 Stück)
- Ende 2020: Vorschlagstrasse liegt vor



Aktuelle Stimmungslage

Lautstarke Ablehnung und teils unsachliches Diskussionsniveau

„Größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg“

OVB Online, 22.01.2019

Mit einer Neubaustrecke komme die „größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg auf den Landkreis“ zu, zeigte sich Riedrich als Sprecher der Veranstalter überzeugt. Und nannte die bisherige Bürgerbeteiligung eine „Bürgerverarschung“ – angesichts von Sitzungen der Gemeindeforen, die nicht Wort für Wort protokolliert würden, von nicht eingehaltenen Versprechen, die der Vorgänger von Scheuer, Alexander Dobrindt, 2017 gemacht habe, von „Lügen und Manipulationen“ sowie einer Projektleitung bei der Bahn, „die überheblich und arrogant“ nur bereit sei, über das Wie, nicht aber über das Warum der Neubaustrecke zu sprechen. Das

„Bodenlose Ignoranz“

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019

Galgen bei der Demonstration am 01.01.2019

Wasen nicht verbrennen
1. Dezember 2018 · 🌐

Wer ist auch der Meinung?



👍 😄 4

Facebook | Bürgerinitiative „Wasen nicht verbrennen“ Stephanskirchen – Thomas

„Onkel Scheuers Märchenstunde“

Oberbayerisches Volksblatt, 24.01.2019



Aktuelle Stimmungslage

Befürworter melden sich vermehrt zu Wort

Rosenheim24.de, 24.01.2019

PRESSEMITTEILUNG IHK

"Verkehr ist eine europäische Frage"

vbw: Brenner Basistunnel und Zulauf unerlässlich für Standort Bayern /
Brossardt: „Brauchen endlich einen gesicherten Zeitplan“

vbw, 22.01.2019

Zum Bericht „Rote Karten von den Rotwesten“ (Regionalteil):

Wir wohnen rund 50 Meter entfernt von der jetzigen Bahnlinie Rosenheim-Kufstein und sind somit selbst vom Bahnverkehr betroffen. Trotzdem freuen wir uns über jeden Lkw-Auflieger oder Container, die mit Güterzügen transportiert werden. Es müssten sehr viel mehr sein, um die Flut an Lastwagen auf der Autobahn zu reduzieren. Unabhängig von jeder Verkehrsprognose für die kommenden Jahrzehnte wird es nicht weniger Güterverkehr, sondern eher mehr werden. Also muss eine leistungsfähige Bahnverbindung her, die zudem die Reisezeiten für Personenzüge auf der Nord-Süd-Strecke verkürzt. Nicht

OVB, Leserbrief, 26.01.2019

„Bayern ist es Tirol schuldig“
INTERVIEW Reinhold Messner über Brenner, Schnee und die Inntal-Hügel

LBS begrüßt Scheuers Position zum BBT-Nordzulauf

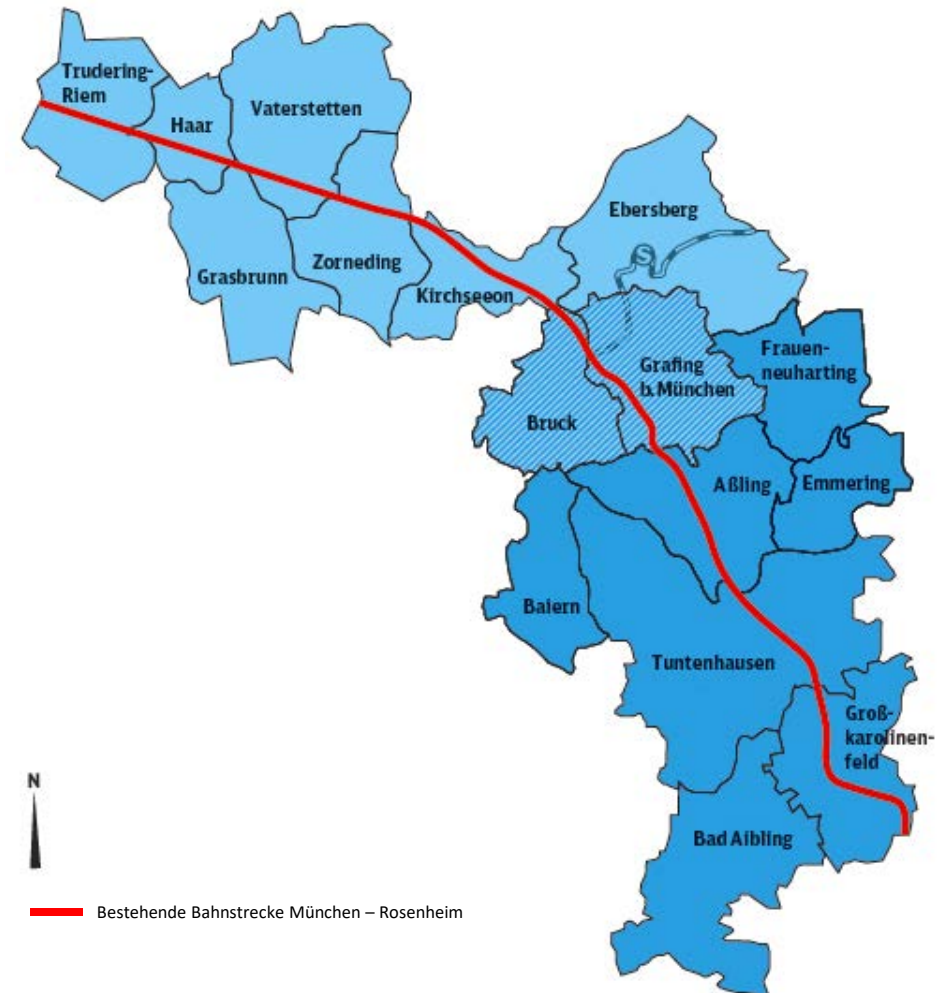
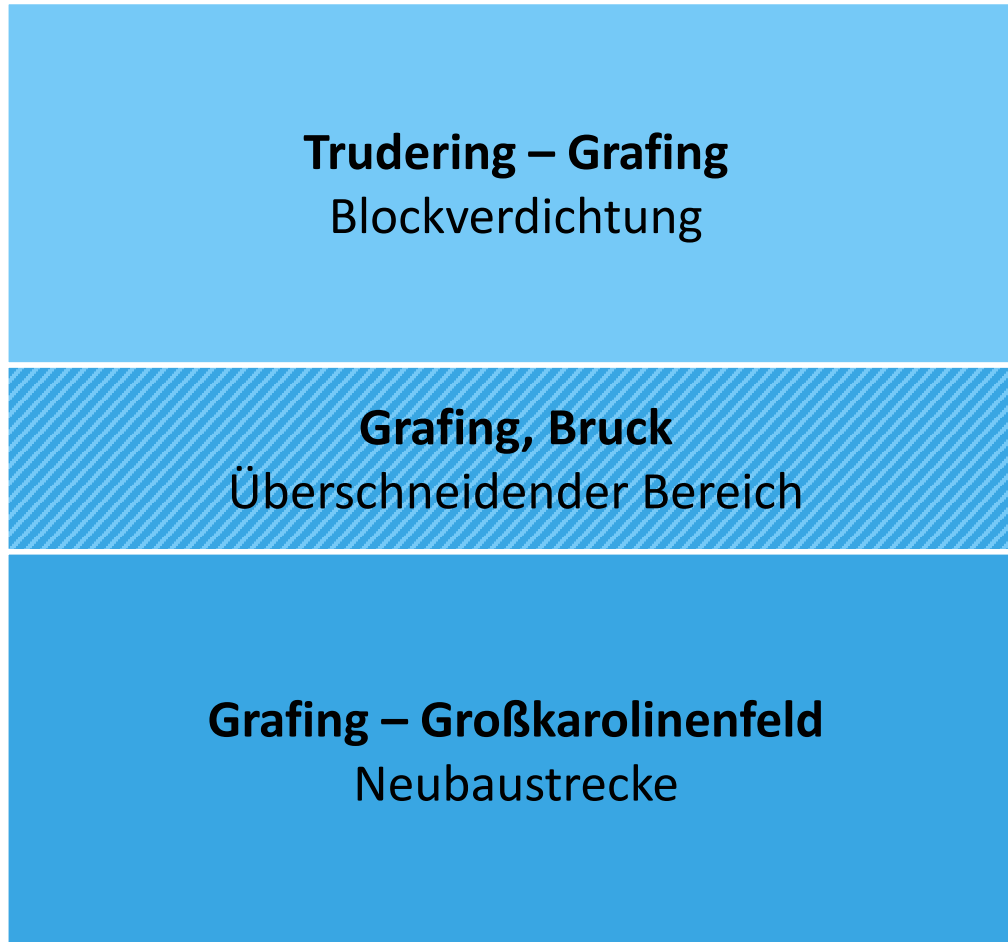
Der LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure begrüßt die klare Stellungnahme von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, die Planungsarbeiten zum Nordzulauf des Brenner-Basistunnels (BBT) fortzusetzen.

Landesverband Bayerischer Spediteure, 22.01.2019

Oberbayerisches Volksblatt, 23.01.2019

Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – Mü.-Trudering

Erste Gespräche mit den Gemeinden gestartet



Bestehende Bahnstrecke München – Rosenheim

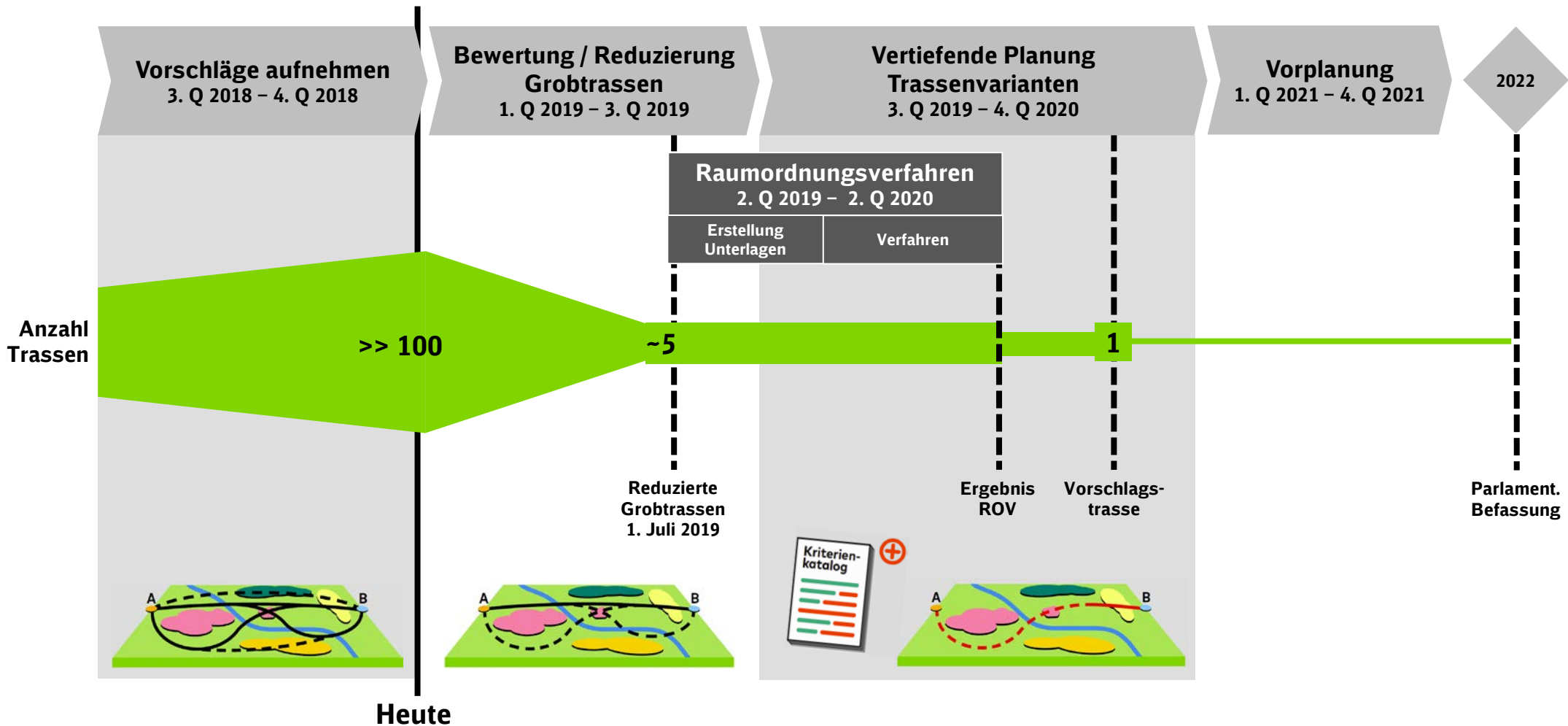
Brenner-Nordzulauf

Agenda

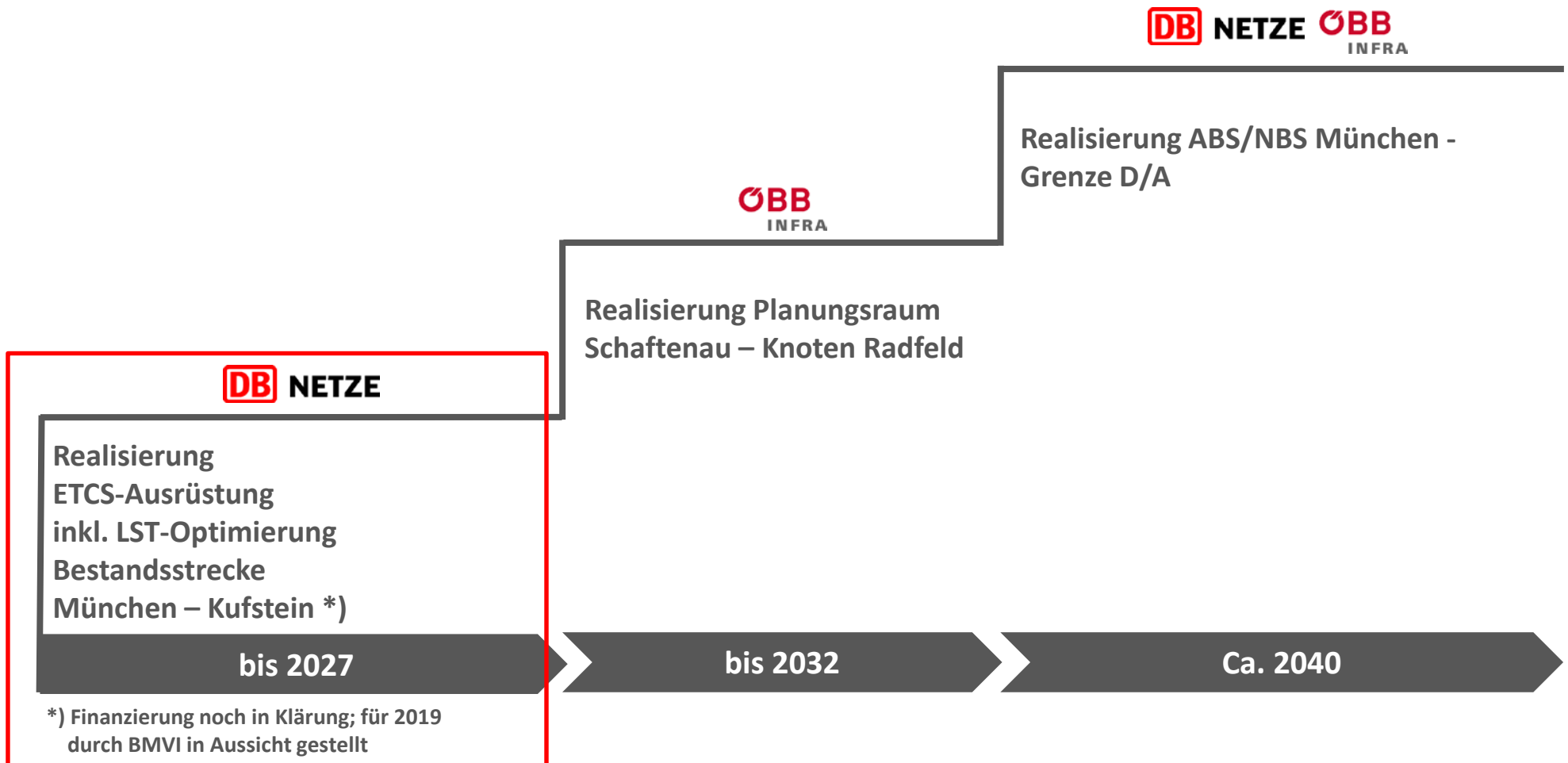
- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- Frühe Planungsbegleitung - Der Weg zur Trassenempfehlung
- Aktueller Status der einzelnen Projekte
- **Zeitschiene**
- Diskussion & Fragen

Brenner-Nordzulauf: Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Die gestufte Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab; 1. Stufe ETCS Ausrüstung der Bestandsstrecke



Brenner-Nordzulauf

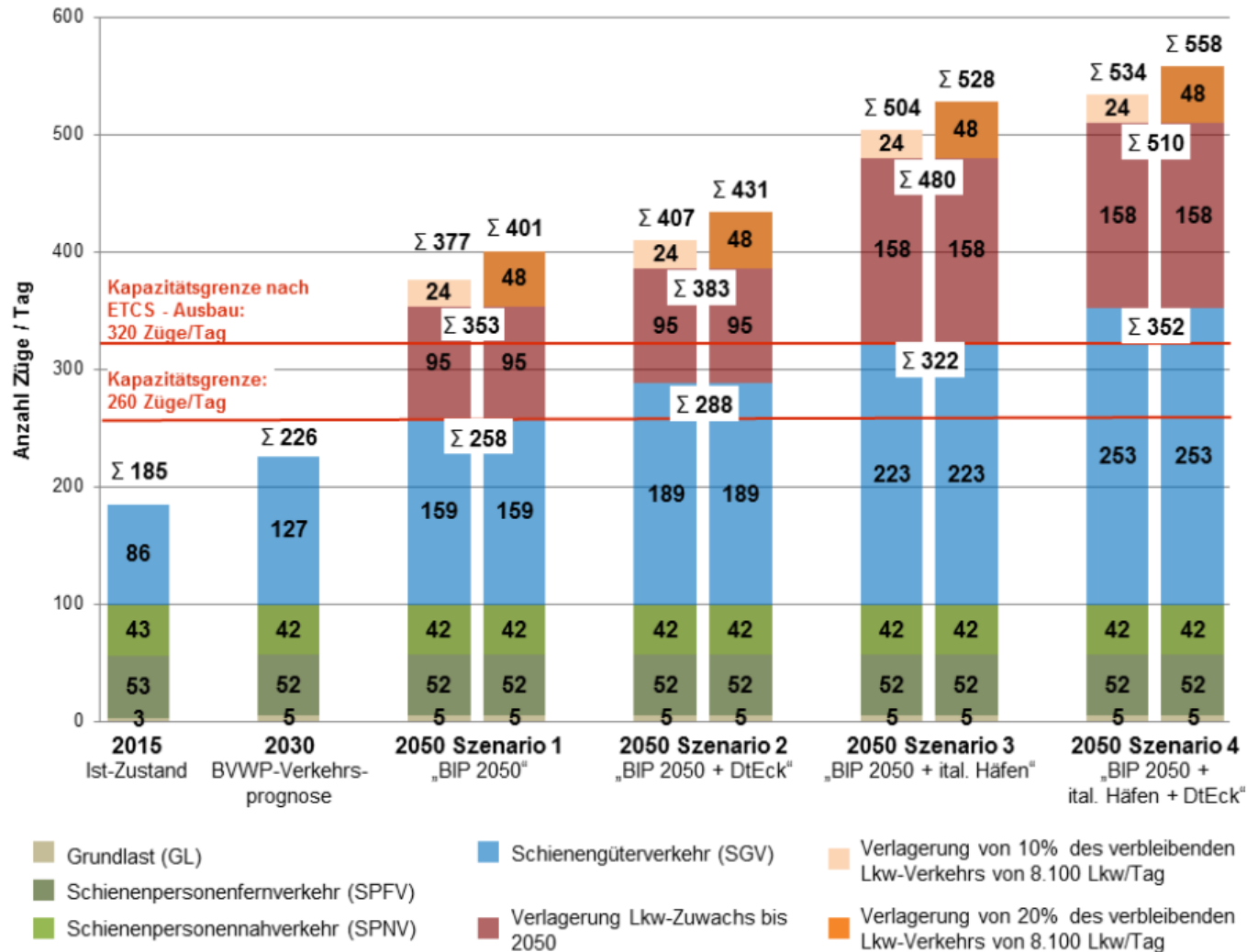
Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- Frühe Planungsbegleitung - Der Weg zur Trassenempfehlung
- Aktueller Status der einzelnen Projekte
- Zeitschiene
- **Diskussion & Fragen**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF

Kapazität und Gesamtzugverkehr in Zügen pro Tag auf der Strecke Rosenheim – Kufstein



Quelle: BMVI, Endbericht
Verkehrsentwicklungsszenarien
2050 für den Eisenbahnverkehr
auf dem Brennerkorridor mit
**Fokus auf den
Schienengüterverkehr**

Anmerkung 1: In der **Szenarienstudie** wird ausschließlich die **Entwicklung des Güterverkehrs** betrachtet. Der Personennahverkehr und der Personenfernverkehr wird als konstant zum BVWP 2030 übernommen. **Der BVWP 2030 geht von Personenverkehrszahlen leicht unter dem Ist 2017 aus.**

Anmerkung 2: Der **Bemessungsfall** stellt die Bemessungsgröße für das Trassenauswahlverfahren dar und wurde im Lenkungsreis vom 21.04.2015 auf 400 Züge/Tag an der Grenze D/A festgelegt. Die 400 Züge leiten sich aus der BVWP-Prognose 2025 mit 302 Zügen/Tag und einer Verkehrssteigerung um 2,4% pro Jahr bis 2040 ab.

Anmerkung 3: Der **Auslegungsfall** bildet die maximale Kapazität des Brenner-Basistunnels und seiner Zulaufstrecken ab. Für den Grenzübergang Kiefersfelden (Grenze D/A) sind das bspw. 484 Züge/Tag (SPNV, SPFV, SGV).