

15. Lenungskreissitzung nördlicher Zulauf zum Brenner
- Ergebnisprotokoll der Sitzung am 16.09.2019

Vermerk

Ort und Datum der Sitzung:

Die Lenungskreissitzung wurde am 16.09.2019 in München durchgeführt.

1. Verabschiedung des Protokolls vom 01.04.2019

Das Protokoll vom 01.04.2019 zur Sitzung am 07.03.2019 wurde im Umlaufverfahren verabschiedet.

2. Sachstand in den Planungsräumen

Planungen „Planungsraum Schafteuau – Knoten Radfeld“ ÖBB

Die ÖBB-Infrastruktur AG (Projektleitung Tirol/Vorarlberg) hat die Umweltverträglichkeitserklärung am 14.08.2019 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) eingereicht. Die UVP-Genehmigung wird im Jahr 2021 erwartet. Die Projektleitung (ÖBB) berichtet, dass es in Folge der Ergebnisse der Grobtrassenauswahl im Gemeinsamen Planungsraum zu Anpassungen im Bereich der Verknüpfungsstelle Schafteuau kommen kann.

Planungen im „Gemeinsamen Planungsraum“

Die 17. Forenrunde und acht Informationsveranstaltungen hat das Projektteam ÖBB/DB im Juli 2019 durchgeführt. Die nächste Forenrunde ist für Ende September 2019 terminiert.

Bis Herbst 2019 soll zudem eine Stellungnahme zu der Studie „Möglicher Ausbau der Bestandsstrecke Rosenheim – Kufstein als Brenner-Nordzulauf“ (Vieregg-Rössler GmbH) vorliegen.

Planungen im „Erweiterten Planungsraum“

Die 12. Forenrunde und acht Informationsveranstaltungen hat das Projektteam der DB im Juli 2019 durchgeführt. Die nächste Forenrunde ist für Ende September 2019 terminiert.

Hinsichtlich der geplanten Erkundungen liegen mehrere Betretungsverbote und Unterlassungserklärungen vor. Zur Durchführung der Erkundungen stellt die Projektleitung in Abhängigkeit der fachlichen Notwendigkeit Duldungsanträge beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), sofern mit den Grundstückseigentümern keine Einigung gefunden werden kann. Mit Rechtsmitteln gegen etwaige Duldungsbeschlüsse des EBA ist zu rechnen, zeitliche Verzögerungen hierdurch sind nicht auszuschließen.

Planungen im „Gemeinsamen Planungsraum“ und „Erweiterten Planungsraum“

Am 01.07.2019 hat die Projektleitung ÖBB/DB im Beisein von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und dem bayerischen Verkehrsminister, Dr. Hans Reichhart die reduzierten Grobtrassenentwürfe der Öffentlichkeit vorgestellt. Durch die Reduzierung auf fünf Einzelvarianten sind einige Ortschaften nicht mehr von den Trassenplanungen betroffen. Die Gründe, weshalb ein Ausbau der Bestandsstrecke die verkehrlichen Ziele nicht erfüllt, sind dargestellt worden. Die Vorstellung der reduzierten Grobtrassen fand überregional ein großes, überwiegend positives Medienecho.

Derzeit werden die fünf Grobtrassen vertieft geplant, u.a. gehört hierzu die Ausarbeitung der Höhenverläufe, und anschließend ergebnisoffen, nach dem mit den Foren und Experten abgestimmten Kriterienkatalog, fachlich bewertet. Parallel erstellt die DB Netz AG derzeit die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren der Abschnitte Gemeinsamer Planungsraum und Erweiterter Planungsraum im Projekt Brenner-Nordzulauf.

Planungsräume München – Grafing – Großkarolinenfeld

Die Ausschreibung der Moderation für den planungsbegleitenden Dialog ist erfolgt und die der Planungsleistungen ist in Vorbereitung. Gespräche mit den Vertretern der Gemeinden in diesem Planungsraum sind für den 20.09.2019 geplant.

3. Zugzahlen für den Brenner-Nordzulauf

Aufbauend auf der im Lenkungskreis abgestimmten Bemessungsgröße von 400 Zügen/Tag für das Trassenauswahlverfahren (6. Lenkungskreissitzung, 21.04.2015) sollen die Studien der Brenner-Corridor-Plattform zum Personen- und Güterverkehr als Basis für die im Lenkungskreis abzustimmenden Zugzahlen herangezogen werden. Ziel ist eine harmonisierte, achsenbezogene Ermittlung der Zugzahlen für die Länder Italien, Österreich und Deutschland, in der auch die Nahverkehrszahlen der Regionen einfließen, aber auch Korridorverkehre berücksichtigt werden. Das BMVIT übergibt in diesem Zusammenhang eine Punktation zu dem Korridorverkehr zwischen Salzburg und Kufstein (Anlage), in der die Zugzahlen im Bestand sowie für 2030 für das „Deutsche Eck“ dargestellt sind.

4. 10-Punkte-Programm zum Brennerkorridor

Für die Umsetzung des 10-Punkte-Programms zum Brennerkorridor, das am 25.07.2019 zwischen Deutschland, Österreich, Tirol und Bayern verabschiedet wurde, bestand Übereinstimmung, dass die bestehenden Formate und Arbeitsgruppen (insbesondere bei der BCP, rail freight corridor etc.) genutzt werden sollten.

5. Verschiedenes

Die nächste Lenkungskreissitzung findet am 18.02.2020 / 19.02.2020 in Rosenheim statt. Das Protokoll der Sitzung vom 16.09.2019 soll im Umlaufverfahren verabschiedet werden.

Punktation zum österreichischen „Korridorverkehr“ zwischen Salzburg und Kufstein („Deutsches Eck“)

1. Allgemein

Aufgrund topographischer und streckenbedingter Gegebenheiten in Österreich sind einige innerösterreichische bzw. in die Schweiz verkehrende Fernverkehrslinien sowie Güterverkehrsverbindungen angehalten, die Bahninfrastruktur auf deutschem Gebiet – genauer zwischen Freilassing und Kiefersfelden über Rosenheim v.v. – zu benützen. Im liberalisierten Bahnverkehrsmarkt steht die Benützung von inländischer oder ausländischer Schieneninfrastruktur grundsätzlich jedem Verkehrsunternehmen offen, was auch der gängigen europäischen Praxis entspricht. Um im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern erfolgreich agieren zu können, sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen darauf angewiesen, stets die für sie ökonomischsten Strecken zu befahren um somit wirtschaftliche Vorteile nutzen zu können.

In jüngerer Vergangenheit war der österreichische Bahnverkehr über das sog. „Deutsche Eck“ des Öfteren Gegenstand von Diskussionen, beispielsweise im Rahmen der deutschen Bundesverkehrswegeplanung oder in Stellungnahmen von Dritten. Diese Punktation soll primär eine Ergänzung zum bestehenden Zahlenwerk der deutschen Planungen darstellen aber auch einen fachlichen Input für die erwähnten Diskussionen bilden und zum konstruktiven grenzüberschreitenden Dialog beitragen. Sie nimmt u.a. Bezug auf folgende Dokumente:

- Drucksache 19/5160 des Deutschen Bundestags (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/051/1905160.pdf>)
- Bundesverkehrswegplan 2030 sowie die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI
- Szenarienstudie 2050 des BMVI (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-brenner-zulauf.pdf?__blob=publicationFile)
- Punktation BMVIT/ÖBB (https://www.brennernordzulauf.eu/lenkungskreis.html?file=files/mediathek/protokolle/lenkungskreis/2018-11-08_protokoll_lenkungskreis.pdf)
- Vieregg-Rössler 16.08.2018
- Vieregg-Rössler 18.03.2019

2. Zugzahlen im Bestand

Zunächst sollen die aktuellsten Fernzugzahlen eines durchschnittlichen Betriebstages¹ am entsprechenden Abschnitt Salzburg – Kufstein bzw. Salzburg – München dargestellt werden:

¹ Der durchschnittliche Betriebstag berücksichtigt die Schwankungen des Zugzahlenaufkommens im Wochen- und Jahresverlauf.

Zugzahlen 2018	Salzburg-München	Salzburg-Kufstein	Summe
Personenfernverkehr	31	36	67
Ferngüterverkehr	51	13	64
Summe	82	49	131

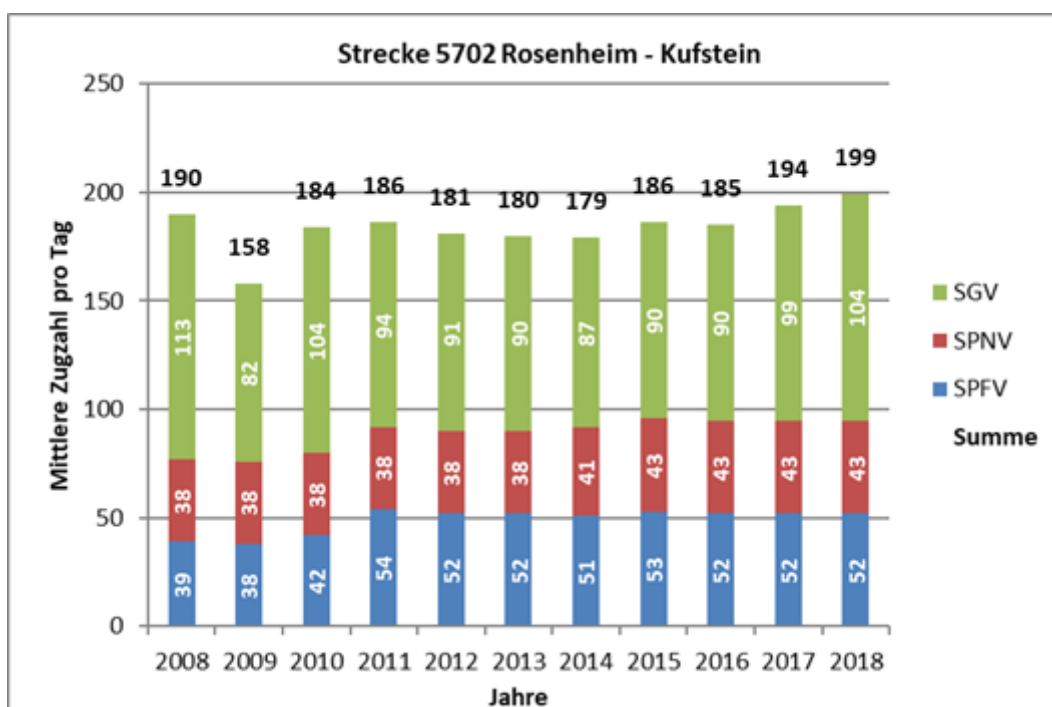
Tabelle 1: Fernverkehrs- und Güterzüge am Korridor 2018

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass im Jahr 2018 täglich 31 Personenfernzüge zwischen Salzburg und München verkehrten sowie 36 tägliche Fernverkehrszüge zwischen Salzburg und Kufstein unterwegs waren und somit die Korridorstrecke benutzten. Im Güterverkehr wurden 51 Züge zwischen Salzburg und München sowie 13 Züge zwischen Salzburg und Kufstein verzeichnet.

In Summe bedeutet dies, dass pro Betriebstag durchschnittlich 49 Fernverkehrs- und Güterzüge über die deutsche Strecke zwischen Salzburg und Kufstein verkehrten.

Überlagert wird dieser österreichische West-Ost-Verkehr südlich von Rosenheim vom Nord-Süd-Verkehr zwischen München und Innsbruck bzw. Italien. Zwischen Rosenheim und Kufstein wurden im Jahr 2018 demnach in Summe an einem durchschnittlichen Betriebstag 52 Personenfernverkehrszüge, 99 Ferngüterzüge, 43 Personennahverkehrszüge sowie 5 sonstige Züge gezählt (Summe: 199 Züge). Aufgrund dieser Überlagerung der Verkehre ist der Abschnitt Rosenheim-Kufstein als Schlüsselstück der weiteren Infrastrukturentwicklung zu verstehen. Die Prognose des BVWP in Deutschland kann keine Aussage zu diesen Verkehren treffen.

Zur Übersicht der historischen Entwicklung der Zugzahlen entlang dieses Abschnittes ist folgend eine entsprechende Graphik eingefügt:



3. Zugzahlen ab 2030

Mit Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels 2028 wird sich die Kapazität und die Effizienz für den alpenquerenden Schienenverkehr deutlich erhöhen. Der deutsche Bundesverkehrswegeplan 2030

geht demnach im diskutierten Streckenabschnitt zwischen Rosenheim und Kufstein von einer Steigerung um ca. 22 % bis 2030 (entspricht etwa + 1,8 % p.a.) im Güterverkehr aus, rechnet also mit 127 Güterzügen zu jenem Horizont. Die prognostizierten Zugzahlen für den Personenverkehr entsprechen dem heutigen Stand.

Basierend auf folgenden Überlegungen in Form von planungsexogenen Faktoren wäre die aktuelle BVWP-Prognose für eine zusätzliche Perspektive 2030 aus Sicht des BMVIT neu zu bewerten:

- **Güterverkehr**

Stärkere Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene:

- Auf Basis des Koalitionsvertrages („Die Verkehrszuwächse müssen so weit wie möglich auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden.“²) ist in Bayern künftig mit einer verstärkten Verlagerungspolitik in Richtung Schiene zu rechnen. Erste Hinweise dafür liefert das vom Freistaat initiierte Projekt zur Förderung des Schienengüterverkehrs BRECO.train.
- Auch die österreichische Verkehrspolitik verfolgt schon lange – nicht zuletzt insbesondere im Bereich der ökosensiblen Alpenübergänge – die Strategie einer nachhaltigen Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und versucht dies durch die Gestaltung entsprechender Rahmenbedingungen auf Straße und Schiene umzusetzen.
- Die österreichische Inntal- und Brennerautobahn ist bedingt durch die umgebende Topographie und Verkehrsnachfrage eine hochbelastete Transitverbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Insbesondere der zumeist transitierende Schwerverkehr ist eine außergewöhnliche Belastung für Mensch und Umwelt in Tirol, im Jahr 2018 rollten knapp 2,5 Mio. LKWs mit einer Beladung von fast 39 Mio. Tonnen Fracht über die Brennerachse. Die Autobahn zwischen Kufstein und Brenner nähert sich ihrem Kapazitätslimit³, eine Kapazitätserweiterung ist u.a. aufgrund der Bestimmungen der Alpenkonvention unwahrscheinlich. Das künftige Wachstum des Güterverkehrs wird als logische Konsequenz auf der Schiene stattfinden müssen.
- In Abstimmung mit dem Land Tirol beabsichtigt der Bund das Angebot der Rollenden Landstraße („RoLa“) phasenweise deutlich auszuweiten. Dies betrifft nicht nur die bestehenden Relationen Wörgl-Brennersee und Wörgl-Trento, sondern könnte sich in weiterer Folge bis zum Terminal Regensburg erstrecken, wovon u.a. der diskutierte Abschnitt Rosenheim – Kufstein betroffen wäre.

Stärkeres Aufkommen im Korridor Salzburg – Kufstein:

- Wie weiter oben erwähnt, wurden im Jahr 2018 zwischen (Salzburg -) Rosenheim und Kufstein 13 tägliche Güterzüge verzeichnet. Aktuelle Planungen der ÖBB gehen aufgrund der neuen infrastrukturellen Möglichkeiten am Brennerkorridor von 39 Güterzügen im Jahr 2030 aus, die in der derzeitigen Bundesverkehrswegeplanung nicht zur Gänze berücksichtigt sind.

² Bayerischer Koalitionsvertrag CSU / Freie Wähler, 2018, S. 50

³ Eine genaue Analyse der kapazitiven Möglichkeiten der Autobahn zwischen Rosenheim und Verona wird Gegenstand eines trilateralen Workshops im Herbst 2019 sein.

Unter dem Dach der Brenner Corridor Platform ist aktuell eine trilateral abgestimmte Güterverkehrsprognose (DE, AT, IT) in Bearbeitung, die besonderen Fokus auf die entsprechende Verkehrsentwicklung entlang des gesamten Brennerkorridors legen und dabei die spezifischen verkehrlichen Charakteristika der Achse beleuchten wird.

- Personenverkehr

- Die Personenverkehrsprognosen im Bundesverkehrswegeplan unterstellen im diskutierten Abschnitt Rosenheim – Kufstein bis 2030 keine Veränderung des Angebots. Vor dem Hintergrund stetig steigender Fahrgastzahlen sowie einer deutlichen erhöhten Nachfrage im Nah- und Fernverkehr sollte hier eine erneute Detailanalyse angedacht werden.⁴ Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass der Stundentakt im österreichischen Ost-West-Fernverkehr zumindest beibehalten wird und der Zweistundentakt im internationalen Nord-Süd-Fernverkehr auf Basis der neuen infrastrukturellen Möglichkeiten verdichtet wird, was auch im zweiten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt des Fernverkehrs entsprechend skizziert ist.⁵
- Der potentiell realistischen Möglichkeit eines Markteinstiegs von Drittanbietern im Fernverkehr u.a. aufgrund von deutlich optimierten Fahrzeitkalkulationen ab 2028 sollte ausreichend Rechnung getragen werden (beispielsweise Westbahn Wien – Innsbruck, Italo NTV (Rom-) Bozen – Innsbruck/München).
- Eine Angebotsausweitung des Nah- und Regionalverkehrs wird aufgrund des bisherigen Erfolgs sowohl in Tirol als auch in Bayern angestrebt, weshalb auch verstärkt grenzüberschreitende Verbindungen betrachtet werden sollen. Langfristig, mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke, soll laut Staatsminister Hans Reichhart mindestens ein Halbstundentakt im Nahverkehr zwischen München und Rosenheim angeboten werden. Auf dem südlichen Teil der Brennerachse gibt es innerhalb der Europaregion Tirol – Südtirol – Trentino konkrete Planungen für ein verbessertes regionales grenzüberschreitendes Bahnverkehrsangebot.

Auf Basis dieser für die prognostizierte Streckenbelastung maßgeblichen Faktoren auf dem Abschnitt Rosenheim – Kufstein sind in Summe insbesondere beim Güter- und Personenfernverkehr folgende Zahlen im Bestand festzuhalten und in der Prognose zu diskutieren:

	Bestand Rosenheim- Kufstein 2018	Davon Korridorverkehr Salzburg- Kufstein 2018	BVWP 2030 Rosenheim- Kufstein	Korridorverkehr Salzburg-Kufstein 2030 lt. VPÖ 2025+
Güterverkehr	99	13	127	39
Personenfernverkehr	52	36	52	42
Personennahverkehr	43	-	42	-
Sonstige	5	-	5	-
Summe	199	49	226	81

⁴ Einen wichtigen Input hierfür wird die innerhalb der Brenner Corridor Platform beauftragte Studie zum Personenfernverkehrspotential bis 2030 aufgrund veränderter infrastruktureller Rahmenbedingungen entlang der Brennerachse liefern können.

⁵ Vgl. Zielfahrplan Deutschlandtakt – Zweiter Gutachterentwurf Fernverkehr, SMA und Partner AG, 07.05.2019; https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/netzgrafik-fernverkehr-gutachten-2.pdf?__blob=publicationFile

Tabelle 2: Bestands- und Prognosezugzahlen für den Abschnitt Rosenheim-Kufstein

Aus Sicht Österreichs ergibt sich dadurch folgender Ergänzungsbedarf zu den Zugzahlen aus dem BVWP:

- Dem Personenfernverkehr liegt auf der Relation München-Innsbruck-Verona gemäß VPÖ 2025+ ein Stundentakt plus einzelne „Sprinter“-Züge pro Tag zu Grunde. Dies entspricht auch den abgestimmten Annahmen aus der trilateralen Machbarkeitsstudie 1993 zu den Zulaufstrecken von 13 Zugpaaren pro Tag. Die jüngsten Erkenntnisse zum geplanten Deutschlandtakt (siehe oben) sollten in Kombination mit den Aussagen der österreichischen Stellungnahme vom 16.07.2019 – adressiert an das BMVI – in die Überlegungen einfließen.
- Auf der Relation Wien-Salzburg-Innsbruck (Korridorverkehr PV) wird gemäß VPÖ 2025+ ebenfalls von einem Stundentakt (jedoch mit längerer Bedienzeit) und zusätzlichen „Sprinter“-Zügen ausgegangen. Dieser wird heute im Wesentlichen schon angeboten.
- Für den Ost-West-Güterverkehr über die Korridorstrecke erwartet Österreich im Jahr 2030 39 Züge. Die Prognose des BVWP in Deutschland bietet keine Grundlage zur Prognose dieser Verkehre; diese Annahme floss in die TRIMODE Szenarienstudie 2050 jedoch dahingehend ein, dass der Gutachter des BMVI 30 Güterverkehrszüge übernommen hat.⁶
- Die verkehrspolitisch auch in Bayern vor einem Jahr angestoßene zusätzliche Verlagerung von LKW-Verkehr auf die Schiene wäre zusätzlich abzubilden. Die Initiative geht von einer 2%-igen Änderung des Modal-Splits pro Jahr über die nächsten fünf Jahre aus. In Analogie zur in der Studie von TRIMODE angeführten Verlagerungsansätzen führt dies zu einem zusätzlichen Wachstum bis 2030 auf dem betrachteten Abschnitt.
- Das Mengengerüst des Korridorverkehrs Salzburg – Kufstein 2030 ist das Ergebnis einer Abstimmung zwischen Vertretern der DB Netz und der ÖBB-Infrastruktur im März 2017. Das Mengengerüst im Güterverkehr basiert ebenfalls auf der VPÖ 2025+ unter Berücksichtigung des Brenner Basistunnels und des Nordzulaufs, wobei das prognostizierte Verkehrsaufkommen in Tonnen in derselben Größenordnung liegt wie laut den Prognosen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (Bedarfsplan 2025 und Bezugsfall 2030). Der Unterschied in den Zugzahlen resultiert zu einem großen Teil daraus, dass in der VPÖ 2025+ und in der Prognose zum Bedarfsplan 2025 geringere Effizienzsteigerungen beim Bahngüterverkehr modelliert wurden.

4. Salzburg-Wörgl

In der gegenwärtigen Diskussion zur Strecke Rosenheim – Kufstein bzw. zum Ausbau des Brenner Nordzulaufes im Allgemeinen wurde von manchen Stakeholdern das Thema einer „innerösterreichischen Lösung“ für den Korridorverkehr auf den Tisch gebracht. Als Hintergrund dürften hier einerseits „kein innerösterreichischer Fern- und Güterverkehr auf deutschem Gebiet“ und andererseits eine Reduktion der Bestandsstreckenauslastung möglichst unter die Schwelle zur Notwendigkeit eines Ausbaus die ausschlaggebenden Motive sein.

Hinsichtlich des ersten Punktes darf auf den liberalisierten Schienenverkehrsmarkt in Europa verwiesen werden, der es jedem Verkehrsunternehmen grundsätzlich ermöglicht, jede europäische Infrastruktur bei entsprechender Trassenverfügbarkeit zu benutzen (siehe auch Punkt 1). Ebenso wurde – bereits vor dem EU-Beitritt Österreichs – im Jahr 1980 eine bilaterale Vereinbarung zwischen

⁶ Vgl. TRIMODE Szenarienstudie, 2018, S.37

Deutschland und Österreich geschlossen, wonach eine „*Führung von geschlossenen Zügen [...] über Strecken der Deutschen Bundesbahn*“ vertraglich zugesichert wurde.⁷ Hinsichtlich des zweiten Punktes kann festgestellt werden, dass der in die Diskussion gebrachte Ansatz einer „innerösterreichischen Lösung“ im Sinne einer Neubaustrecke zwischen Salzburg und Wörgl bereits seit einer ersten Untersuchung in den 1990er Jahren nicht mehr weiterverfolgt wird. Ein derartiges Projekt in Form einer den heutigen technischen Anforderungen entsprechenden Neubaustrecke von mindestens 90 Kilometern Länge wäre aus volkswirtschaftlicher Sicht keinesfalls darstellbar, zumal von einem Tunnelanteil von mindestens 80 % und einer Belastung zwischen 125 und 149 täglichen Zügen auszugehen wäre. Die innerösterreichische Bestandsstrecke wäre unabhängig davon für den Personennah- und Fernverkehr weiter zu erhalten.

Darüber hinaus läge die innerösterreichische Verbindung Salzburg – Wörgl außerhalb des TEN-Kernetzes und auch sonst abseits der großen transeuropäischen Verkehrsströme. Davon kann abgeleitet werden, dass dieser Streckenführung kein entsprechender europäischer Mehrwert zugesprochen wird.

5. Zusammenfassung

Das sog. „Deutsche Eck“ ist für sämtliche Ost-West-Relationen in Österreich, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, ein maßgeblicher Streckenbestandteil. Die europäischen Rahmenbedingungen ermöglichen allen Bahnverkehrsunternehmen eine diskriminierungsfreie Nutzung der Infrastruktur vorbehaltlich einer entsprechenden Trassenverfügbarkeit.

Die Ausbaunotwendigkeit des Streckenabschnitts Rosenheim – Kufstein steht oft im Fokus von breiten Diskussionen, weshalb es notwendig ist, die gegenwärtigen und künftig erwarteten Zugzahlen klar und fundiert darzulegen. Dies ist größtenteils bereits durch die umfassende Analyse innerhalb des Bundesverkehrswegeplans 2030 geschehen, weiter in der Zukunft liegende Szenarien ergänzen diese Aussagen. Nun gibt es jedoch zusätzliche Faktoren, die innerhalb der Bundesverkehrswegeplanung als exogen angenommen und dementsprechend nicht final beurteilt werden konnten. Dieses Dokument soll diese exogenen Einflüsse zumindest teilweise aufzeigen und deren Wirkungen auf die Prognose 2030 beleuchten sowie die gemeinsame Abschätzung der künftigen Nachfrage entlang dieses Abschnittes anstoßen. Die Dimensionierung und zeitliche Umsetzung der neuen Infrastruktur sollen in erster Linie die kapazitativen Bedürfnisse des Brenner Nordzulaufes erfüllen, wobei die Planungen des österreichischen Ost-West-Verkehrs als Rahmenbedingung zu berücksichtigen sind.

⁷ Vgl. Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich 3045/1980:
https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/1980_506_o/1980_506_o.pdf

Aufgrund späteren EU-Rechts bzw. diskriminierungsfreier Trassenvergabe erscheint diese Vereinbarung obsolet, nichtsdestotrotz soll auf die bereits frühzeitige Kooperation in diesem Zusammenhang hingewiesen werden.

STATUS PLANUNGEN BRENNER-NORDZULAUF

15. LENKUNGSKREIS

16.09.2019, MÜNCHEN

BRENNER-NORDZULAUF

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- **Begrüßung**
- Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 07.03.2019
- Sachstand Planungen
 - Schaftebau – Knoten Radfeld
 - Gemeinsamer Planungsraum
 - Erweiterter Planungsraum
 - Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München-Trudering
 - Gesamtterminplan BNZ
- Verschiedenes

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- Begrüßung
- Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 07.03.2019
- Sachstand Planungen
 - Schaftebau – Knoten Radfeld
 - Gemeinsamer Planungsraum
 - Erweiterter Planungsraum
 - Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München-Trudering
 - Gesamtterminplan BNZ
- Verschiedenes

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- Begrüßung
- Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 07.03.2019
- Sachstand Planungen
 - Schaftebau – Knoten Radfeld
 - Gemeinsamer Planungsraum
 - Erweiterter Planungsraum
 - Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München-Trudering
 - Gesamtterminplan BNZ
- Verschiedenes

Planungsräume

München

VORGESPRÄCHE

Verknüpfung nördl. Rosenheim

TRASSENAUSWAHL- VERFAHREN

Gemäß Festlegungen vom 06.03.2017

Verknüpfung deutsches Inntal

TRASSENAUSWAHL- VERFAHREN

Gemeinsame Durchführung Planung gemäß Vereinbarung Ministerien vom 15.6.2012

Verknüpfung Schaftenau

UMWELT- VERTRÄGLICHKEITS- ERKLÄRUNG

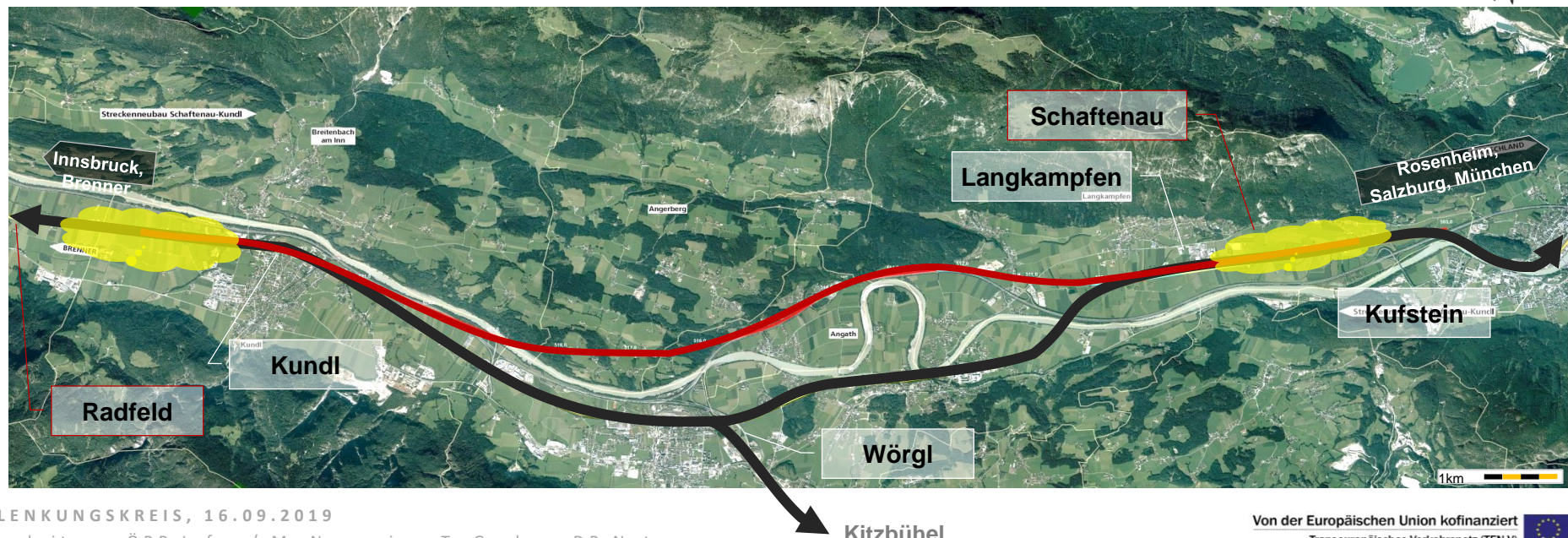
Verknüpfung Kundl/Radfeld



Planungsraum Schafftenau–Knoten Radfeld

Status: Umweltverträglichkeitsprüfung

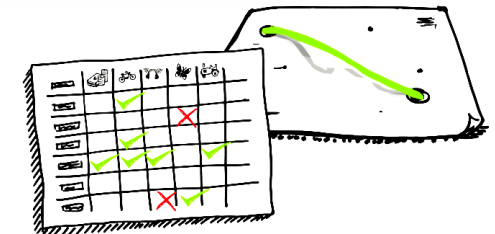
- Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung beim BMVIT ist am 14.8. erfolgt.
- Bauabwicklung und Bauloseinteilung:
 - Ausmaß der BE Fläche in Angath wird kritisiert – öffentliche Diskussion
 - ÖBB plant die Errichtung eines Erkundungsstollen im Bereich Angerberg um die Festlegung des Ausbaues des Tunnels durchführen zu können
- Aufgrund der Grobtrassenauswahl im GPR sind Anpassungen im Bereich der Verknüpfungsstelle Schafftenau denkbar
- UVP - Genehmigung 2021 erwartet



Gemeinsamer Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- Vorstellung der reduzierten Grobtrassenentwürfe am 1. Juli 2019
- 17. Forenrunde und 8 Informationsveranstaltungen im Juli 2019 durchgeführt
- Nächste Forenrunden für September 2019 und Januar 2020 terminiert
- Nächste Schritte sind die Ausarbeitung der Höhenverläufe auf Grobtrassenniveau und vertiefte Betrachtungen neuralgischer Punkte an den jeweiligen Grobtrassen
- Anmerkungen zu den Bestandsstrecken-Studien der Vieregg-Rössler GmbH werden von DB Netz AG im Herbst 2019 ausgearbeitet



Erweiterter Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- Vorstellung der reduzierten Grobtrassenentwürfe am 1. Juli 2019
- 12. Forenrunde und 8 Informationsveranstaltungen im Juli 2019 durchgeführt
- Nächste Forenrunde für September 2019 und Januar 2020 terminiert
- Bohrprogramm: 3 Duldungsanträge für Bohrarbeiten wurden beim EBA eingereicht; vsl. 4 weitere Bohrungen im TAV notwendig, bzw. tlw. als alternative Bohrpunkte
- Geophysik: Leistungsbeginn Feldarbeiten Geophysik war im April 2019
- Betretungsverbote und Unterlassungserklärungen bezüglich des Erkundungsprogramms sind eingegangen
- Bemühen um einvernehmliche Lösungen mit den Grundstückseigentümern. Sofern keine Einigung erzielt werden kann, werden in Abhängigkeit der fachlichen Notwendigkeit auch Duldungen beantragt
- Ausstehende Zustimmungen haben Auswirkung auf die Terminschiene Erkundungsprogramm

Vorstellung der reduzierten Grobtrassen (5+1) am 01. Juli 2019

Rückblick

- Alle 3 angesetzten Termine sind erfolgreich abgelaufen
 - Präsentation Vormittags mit reg. Projektbeirat und Regionalforum brachte wesentliche Aussagen der Politik
 - Nordzulauf wird realisiert
 - Die 5 Grobtrassen werden ergebnisoffen untersucht; politisch wird die Variante „Violett“ bevorzugt
 - Digitalisierung der Bestandsstrecke wird umgesetzt
 - Nahverkehr wird mit NBS verdichtet
 - Pressekonferenz hat ein Bild der Geschlossenheit zwischen Bund, Land und Bahn vermittelt
 - Großes mediales Echo, auch überregional
- ⇒ Konzept der Information hat sehr gut funktioniert



Zugzahlen für den Brenner-Nordzulauf

Zugzahlen stellen eine wesentliche Eingangsgröße für das Projekt dar

Für den Brenner-Nordzulauf wurden in der Vergangenheit bereits Regelungen bzgl. des Umgangs mit den Zugzahlen getroffen

1) Festlegungen aus dem 6. Lenkungskreis vom 21.04.2015:

- Definition des Bemessungsfalls für das Trassenauswahlverfahren mit 400 Zügen/Tag an der Grenze D/A
- Auslegungsfall mit 484 Zügen/Tag an der Grenze D/A ergibt sich aus den Zugzahlen in den Genehmigungsunterlagen des BBT und Überlagerung mit Ost-West-Verkehren im Inntal

2) Festlegung aus dem 14. Lenkungskreis vom 07.03.2019:

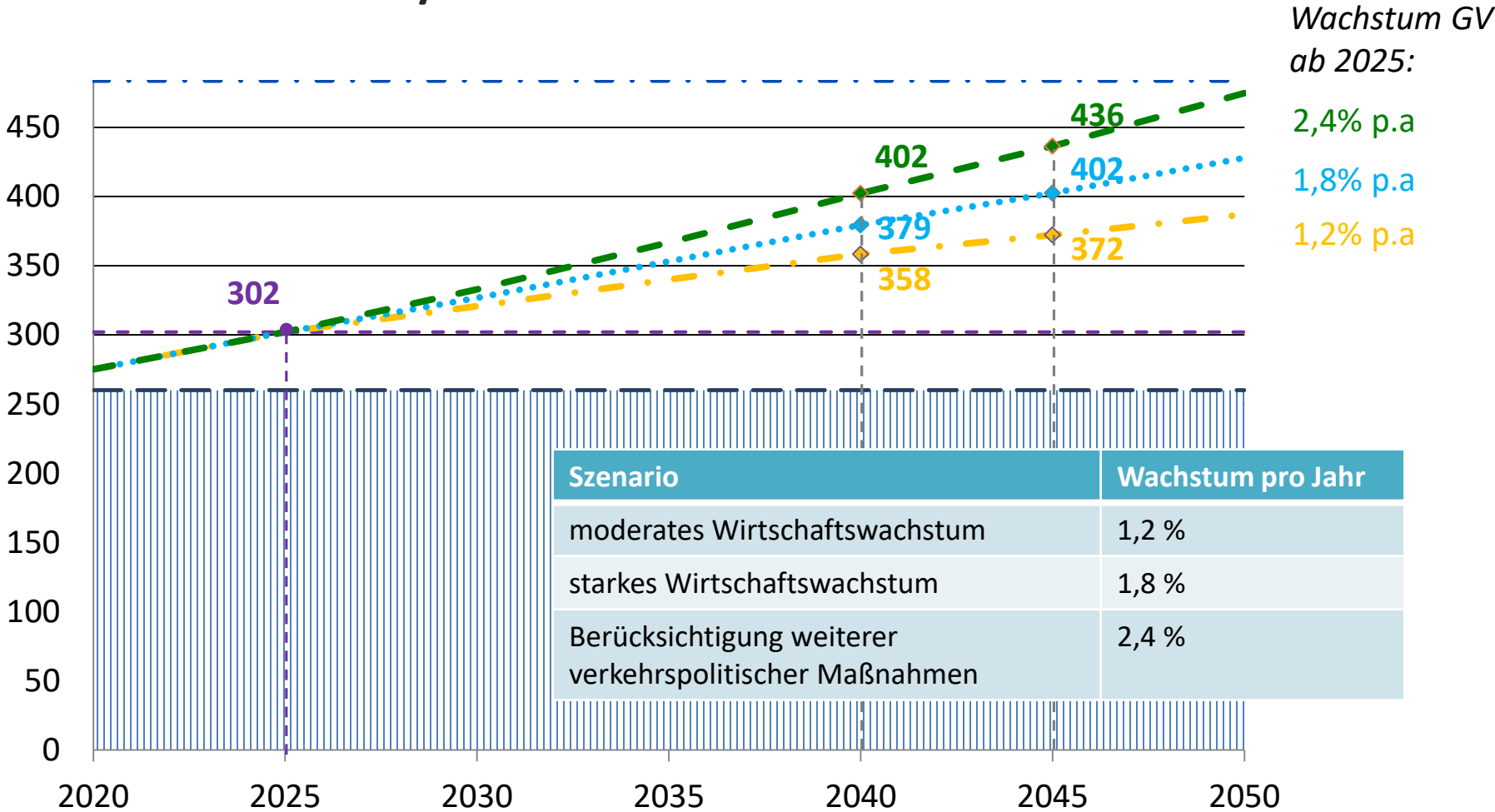
- Studien der Brenner Corridor Platform zum Personen- und Güterverkehr werden als Basis für die Zugzahlen herangezogen.
- Nahverkehrszahlen werden mit Tirol und Bayern gemeinsam entwickelt.
- Österreichische Korridorverkehre werden zwischen den Ministerien abgestimmt und berücksichtigt.

Zugzahlen an der Grenze D/A

484 Züge/Tag
(Auslegungsfall)

302 Züge/Tag
(Prognose 2025)

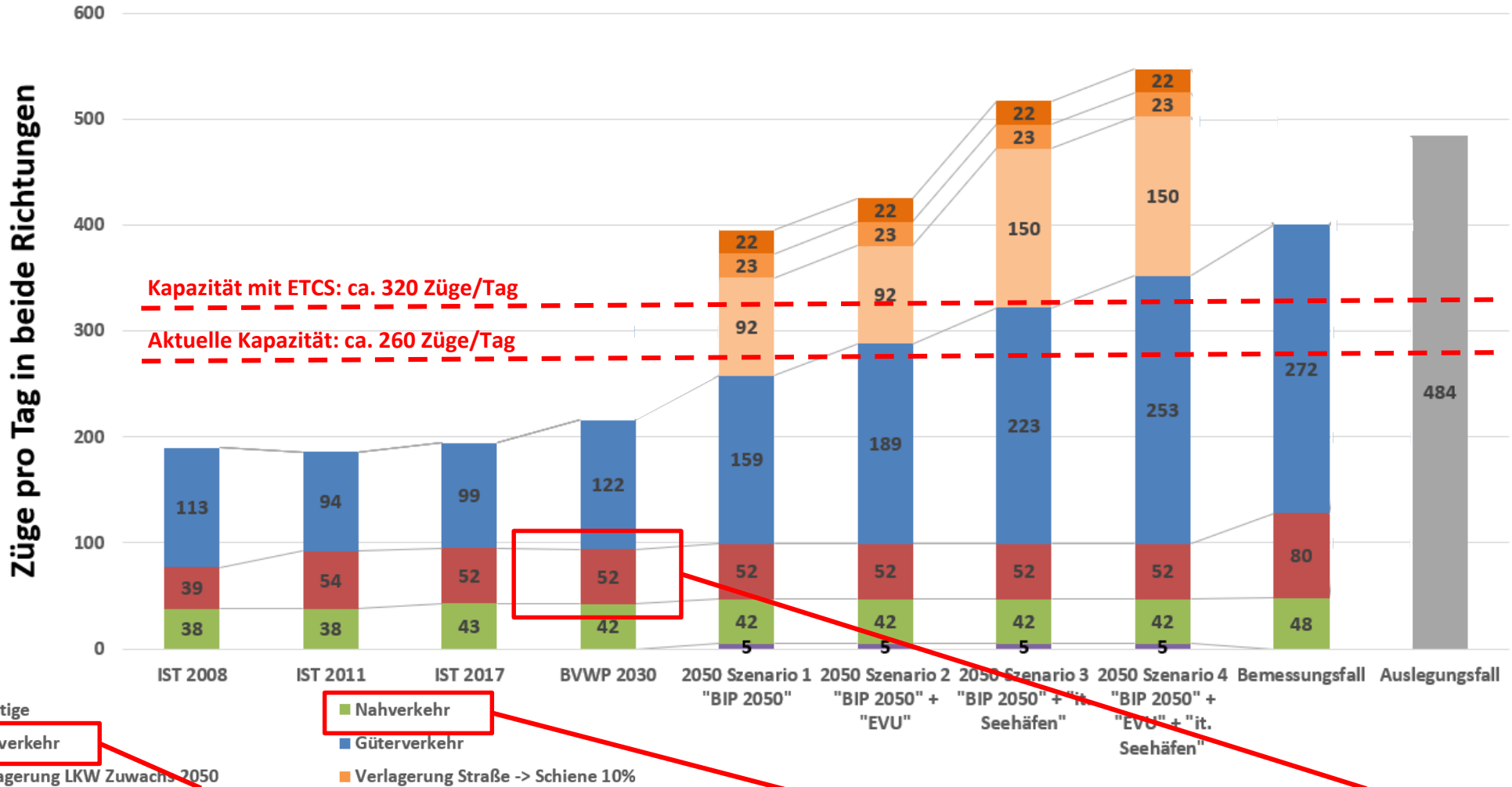
260 Züge/Tag
(max. Kapazität Bestand)



⇒ **Bemessungsgröße für Trassenauswahlverfahren: 400 Züge/Tag**



Zugzahlenprognosen & Szenarien auf der Strecke Rosenheim - Kufstein



**Plausibilisierung durch BCP
Personenverkehrsstudie**

**Verifizierung durch Land Tirol
und Bayern**

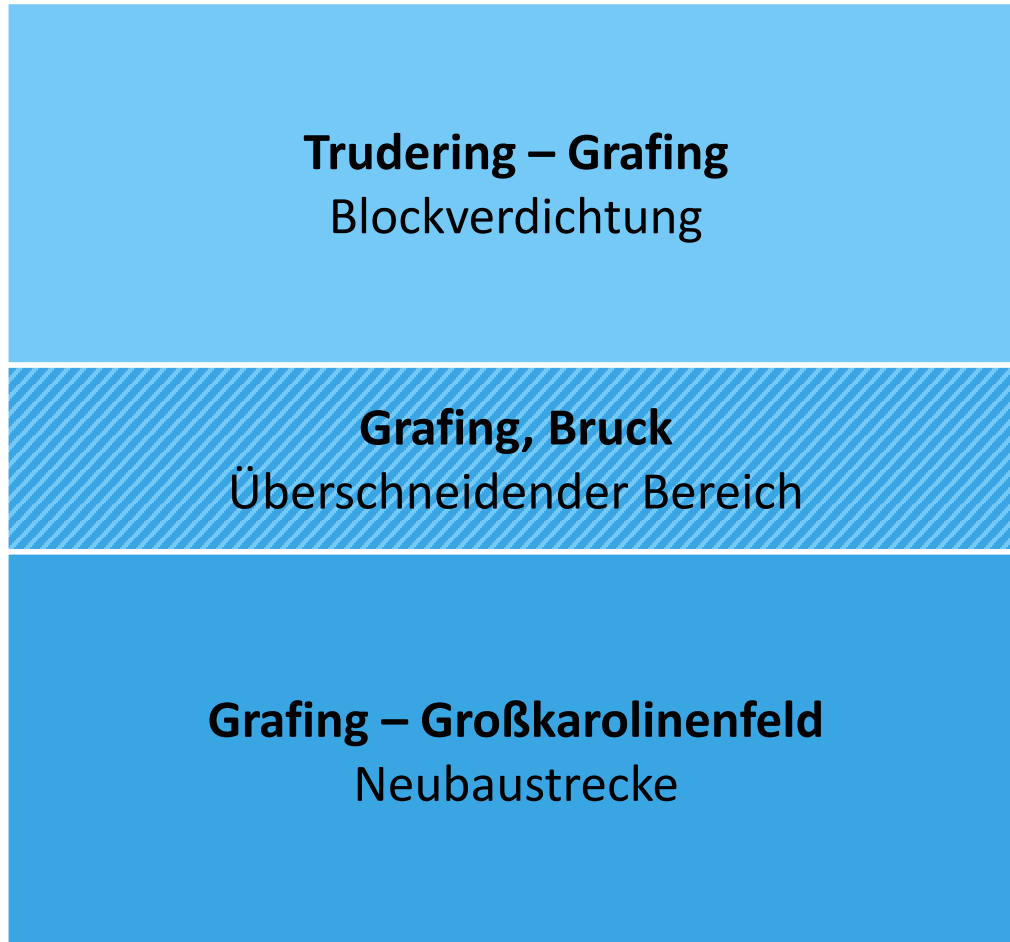
**Anpassung Korridorverkehre
an Anforderungen BMVIT**

Anmerkung 1: Der **Bemessungsfall** stellt die Bemessungsgröße für das Trassenauswahlverfahren dar und wurde im Lenkungskreis 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 2: 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).

Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – Mü.-Trudering

Definition der Planungsräume und einzubindende Gemeinden



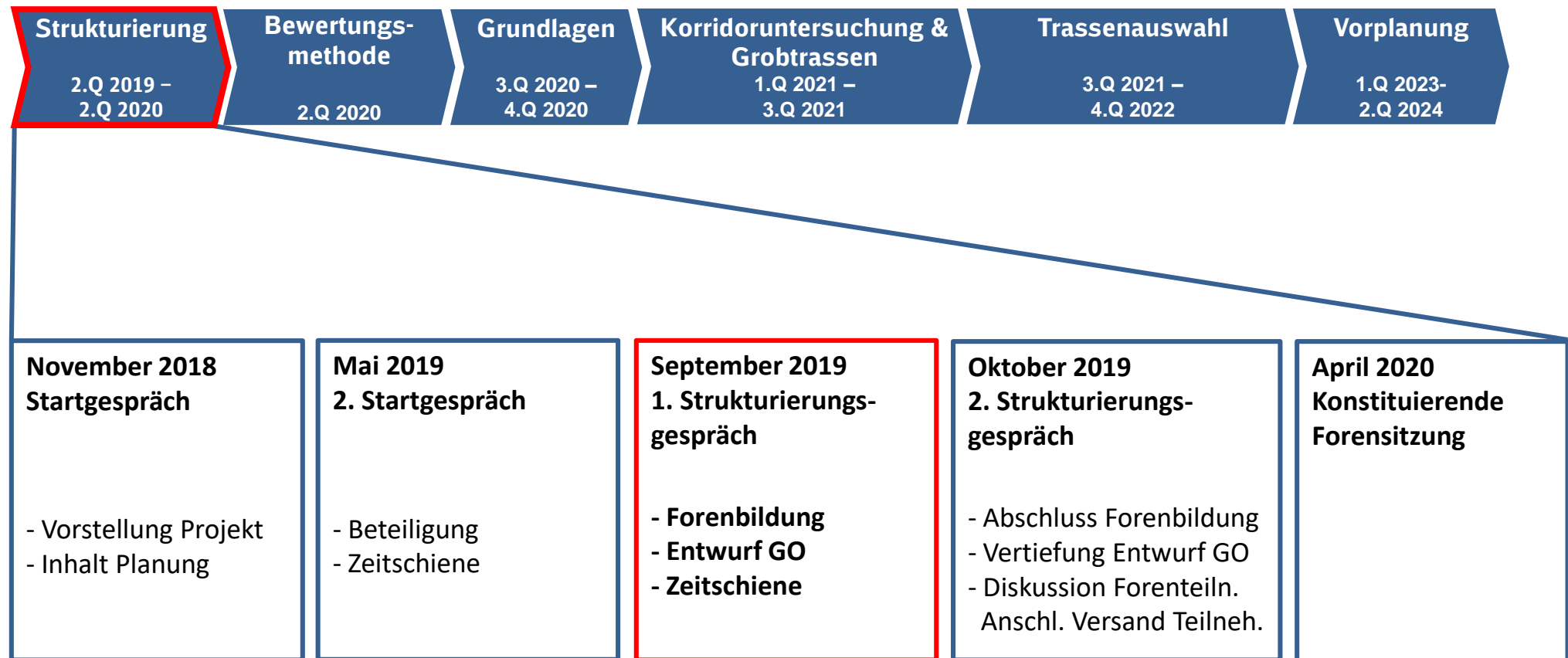
Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – Mü.-Trudering – Status

Vorgespräche

- Vergabe der Leistungen zur Strukturierung der Planungsbegleitung im September 2018 vergeben
- Ausschreibung der Moderation für den Planungsbegleitenden Dialog (Vergabe vstl. Oktober 2019)
- Oktober 2019: Beginn der Ausschreibung zu Ingenieurleistungen im Trassenauswahlverfahren
- Betriebsprogramm in der Erstellung
- verkehrliche Anforderungen in der Erstellung
- Erstes Strukturierungsgespräch mit Vertretern der Gemeinden an der Bestands- und Neubaustrecke für den 20. September 2019 geplant

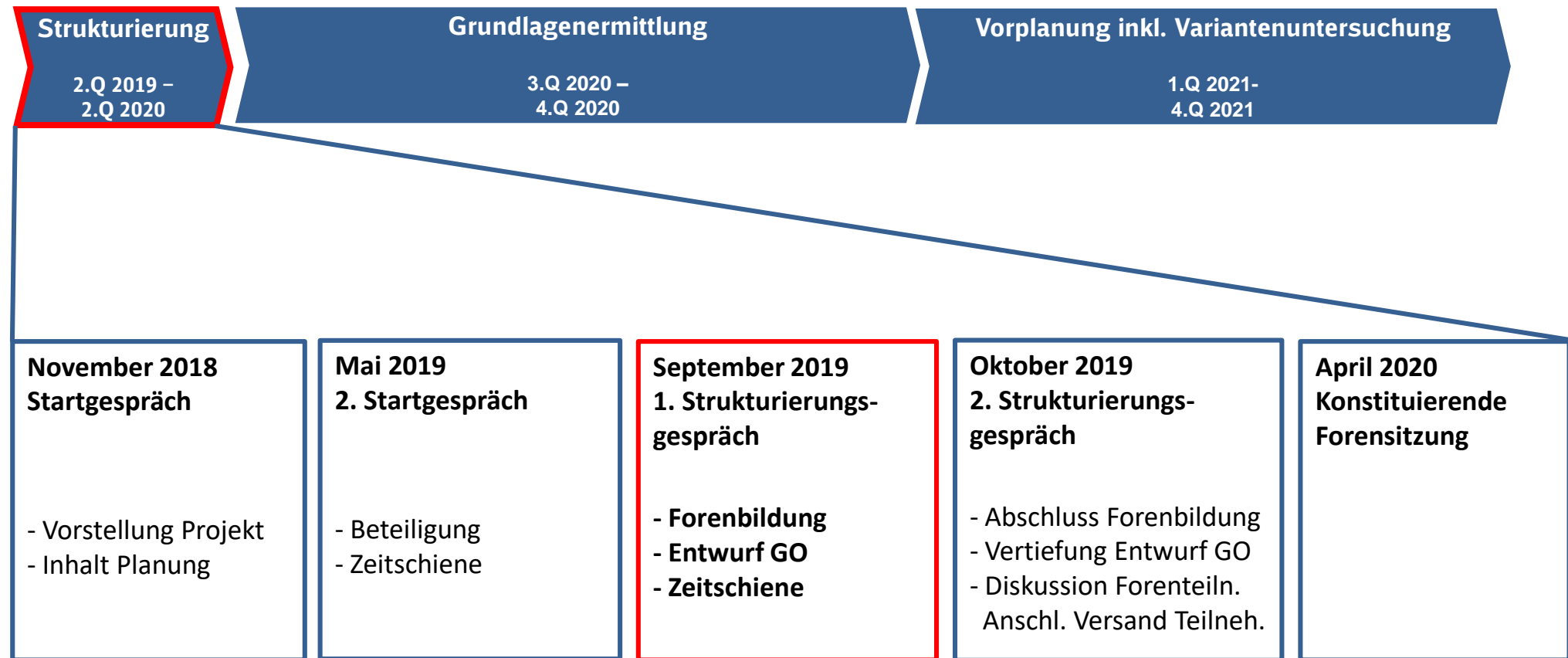
Planungsraum Grafing - Großkarolinenfeld

Möglicher Zeitplan



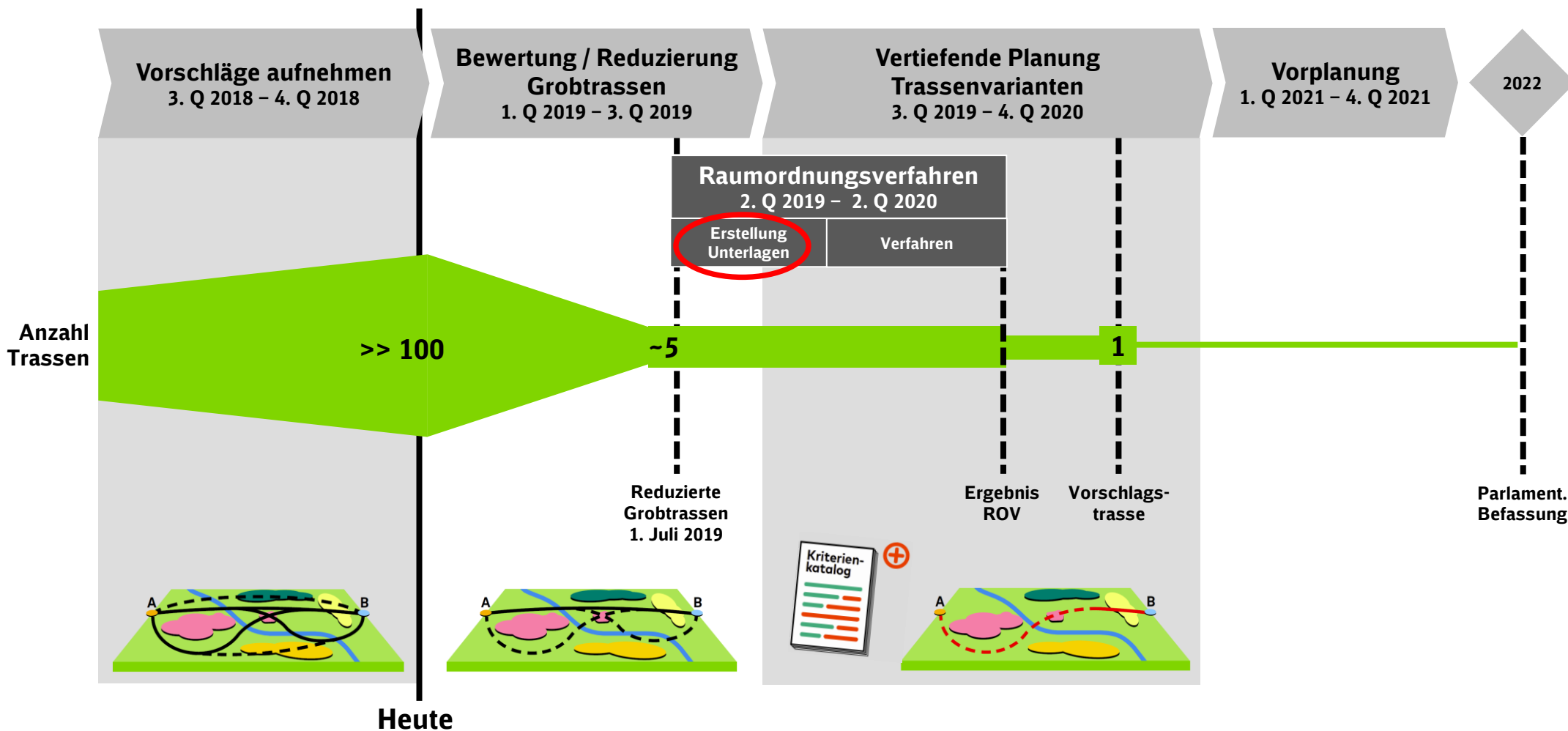
Planungsraum München-Trudering – Grafing

Möglicher Zeitplan



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

- Umsetzung im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“
- Umsetzung unabhängig von der Realisierung der Neubaustrecke
- Überprüfung des Lärmschutzes im Zuge der Planungen

DB NETZE

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

Realisierung ABS/NBS München - Grenze D/A

ÖBB
INFRA

Realisierung Planungsraum
Schaftenau – Knoten Radfeld

Realisierung
ETCS-Ausrüstung
inkl. LST-Optimierung
Bestandsstrecke
München – Kufstein *)

bis ≈2027

bis 2032

2038 / 2040

*) Finanzierung laut BM Scheuer am 01. Juli 2019 für Herbst 2019 gesichert

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- Begrüßung
- Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 07.03.2019
- Sachstand Planungen
 - Schaftebau – Knoten Radfeld
 - Gemeinsamer Planungsraum
 - Erweiterter Planungsraum
 - Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München/ Trudering
 - Gesamtterminplan BNZ
- **Verschiedenes**

Information zu personeller Besetzung im DB- Team

Wechsel Gesamtprojektleitung auf Seiten DB mit 01.09.2019

Mit 01.09.2019 wird es einen Wechsel der Gesamtprojektleitung des Brenner-Nordzulaufs auf Seiten der DB Netz geben.

Torsten Gruber verlässt auf eigenen Wunsch die DB zum 01.11.2019.

Matthias Neumaier übernimmt die Gesamtprojektleitung zum 01.09.2019.

Information an die Presse ist am 12.08.2019 erfolgt.

Einarbeitung von Herrn Neumaier in das Projekt ist bereits erfolgt.

Im September und Oktober wird eine persönliche Vorstellung bei den wesentlichen Stakeholdern in der Region erfolgen.

Studien im Rahmen der Brenner-Corridor-Plattform BCP

Personenverkehrsstudie und Güterverkehrsstudie – Aktueller Stand

Personenverkehrsstudie:

- Ausschreibung und Vergabe der Studie durchgeführt; Vergabe erfolgte an die Bietergemeinschaft EPB
- Kick-off Meeting am Donnerstag, 12.09.2019 in München vorgesehen; Arbeitsbeginn EPB mit 01.08.2019

Güterverkehrsstudie:

- Durchführung der Studie durch die RFI
- Derzeit noch Sammlung der Grunddaten bei den Bahnen und Ministerien bis September 2019
- Erste Ergebnisse sollen Ende 2019 vorliegen

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF