

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	9. Sitzung regionaler Projektbeirat
Datum und Uhrzeit:	03.12.2018, 10.30-11.45 Uhr
Ort:	Parkhotel Crombach, Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	<p>Carmen Schimanek (Nationalrat)</p> <p>Barbara Schwaighofer (Tiroler Landtag)</p> <p>Christoph Platzgummer (BH Kufstein)</p> <p>Otto Lederer (Bayerischer Landtag)</p> <p>Klaus Stöttner (Bayerischer Landtag)</p> <p>Doris Rauscher (Bayerischer Landtag)</p> <p>Brunhilde Rothdauscher (Vertretung Gisela Sengl, Bayerischer Landtag)</p> <p>Markus Büchler (Bayerischer Landtag)</p> <p>Robert Veitenhansl (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau & Verkehr)</p> <p>Andreas Lenz (Deutscher Bundestag)</p> <p>Stefanie Ederer (Vertretung Thomas Huber, Bayerischer Landtag)</p> <p>Daniela Ludwig (Deutscher Bundestag)</p> <p>Katharina Hüls (Büro Daniela Ludwig)</p> <p>Volker Leib (Vertretung Anton Hofreiter, Deutscher Bundestag)</p> <p>Alexandra Burgmaier (Vertretung Maria Noichl, Europäisches Parlament)</p> <p>Josef Huber (Vertretung Landrat Wolfgang Berthaler)</p> <p>Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim)</p> <p>Helmut Cybulska (Stadt Rosenheim)</p> <p>Reinhold Hödl (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)</p> <p>Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn AG)</p> <p>Alfred Schmitt (DB Netz AG)</p> <p>Torsten Gruber (DB Netz AG)</p> <p>Janine Lehmann (DB Netz AG)</p> <p>Christian Tradler (DB Netz AG)</p> <p>Bernd Reiter (DB Netz AG)</p> <p>Sabine Volgger (wikopreventk)</p> <p>Mariella Schimatzeck (wikopreventk)</p>

Agenda:

1. Begrüßung und Einführung
2. Rückmeldungen und Protokoll der 8. Sitzung
3. Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
4. Erläuterung der Projektleitung zu den kleinen Anfragen Grüne/FDP
5. Status Machbarkeitsuntersuchung Inntal
6. Fragen und Diskussion
7. Abschluss

1. Begrüßung und Einführung

Klaus-Dieter Josel heißt die TeilnehmerInnen zur 9. Sitzung des regionalen Projektbeirates willkommen. Er betont, dass sich das Projekt bei der Trassenfindung auf einem guten Weg befindet. Die Diskussion wird stark von der Bedarfsfrage begleitet. Diesbezüglich wurde auch ein Termin mit dem Bundesverkehrsminister für das Frühjahr 2019 angekündigt. Ziel ist es, hier in der Region gemeinsam weiter diskutieren zu können.

Die Moderatorin, Sabine Volgger, begrüßt ebenfalls und präsentiert die Agenda: Die Projektleitung wird zum Status des Gesamtprojektes sowie zu Trassenvorschlägen aus der Region berichten und eine Einordnung zu den Antworten auf die kleinen Anfragen im Bundestag geben. Anschließend gibt es Informationen zum Status der Machbarkeitsuntersuchung Inntal (Lärmschutz an der Bestandsstrecke) sowie Zeit für Fragen und Diskussion.

2. Rückmeldungen und Protokoll der 8. Sitzung

Zum Protokoll der 8. Sitzung gab es Rückmeldungen von Daniela Ludwig, Klaus-Dieter Josel und Reinhold Hödl. Die Moderation zeigt den TeilnehmerInnen die Änderungen auf Seite 8 (Streichung eines Satzes) bzw. Seite 10 (Umformulierung Aussage) und Seite 9 („von“ geändert zu „auf“ 216 Mio. Tonnen) des Protokolls. Die Mitglieder stimmen den Änderungen und der Veröffentlichung des finalen Protokolls auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu zu.

3. Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf

Zeitplan, Aktivitäten und Austausch seit Oktober 2018

Siehe Folien 4-7 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber erläutert den Mitgliedern den aktuellen Stand im Projekt anhand der Übersichtskarte und den Zeitplänen. Die Planungsräume von Großkarolinenfeld bis München-Trudering wurden ergänzt und der regionale Projektbeirat wird künftig auch regelmäßig über den aktuellen Stand dieser Planungsräume informiert.

Der Gesamtterminplan sieht vor, dass die Abschnitte Radfeld-Schaftenau 2032, GPR & EPR 2038 und der Abschnitt bis Grafing 2040 in Betrieb gehen. 2040 ist der Nordzulauf somit ausgebaut. Um den Zeitraum ab der Inbetriebnahme des BBT zu überbrücken, ist eine ETCS-Ausrüstung der Bestandsstecke bis 2027 angedacht.

Planungsraum Radfeld-Schaftenau

Siehe Folie 8 der beiliegenden Präsentation

Peter Hofer berichtet, dass derzeit die Einreichung zur Umweltverträglichkeitserklärung vorbereitet wird. Die technische Planung ist soweit abgeschlossen und Rückmeldungen wurden so gut wie möglich berücksichtigt (insbesondere Optimierung der Verknüpfungsstelle).

Gemeinsamer Planungsraum

Siehe Folie 9 der beiliegenden Präsentation

Peter Hofer erklärt, dass die 14. Forenrunde im November stattgefunden hat, und dass die nächste Runde für Januar geplant ist. Die Planungsunterlagen für den Korridorbereich Ost wurden qualifiziert abgeschlossen und den Ministerien zur Prüfung übergeben. Die Deutsche Bahn hat ihren Duldungsantrag, welcher vom EBA bereits genehmigt wurde, zurückgezogen, da die Gemeinde Neubeuern der DB am 15.11.2018 ein bestehendes Bodengutachten von einer Bohrung auf demselben Grundstück, mit einem für die derzeitige Planungsphase ausreichenden Erkundungsergebnis, übermittelt hat. Die Deutsche Bahn hatte bis dato keine Kenntnis von diesem Gutachten. Dies wurde auch vom ersten Bürgermeister der Gemeinde so bestätigt.

Erweiterter Planungsraum

Siehe Folien 10-11 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber berichtet, dass sich die Gemeindeforen Rosenheim Nord und Süd dazu entschlossen haben, ihre Arbeit ruhen zu lassen, bis es einen Termin mit einem Vertreter des BMVI gibt. Für all jene Mitglieder, die weiterhin an den Planungen interessiert sind, werden Infotermine angeboten. Diese haben im November stattgefunden. Die Infotermine werden im Gegensatz zu den Forensitzungen nicht protokolliert. Die präsentierten Informationen sind auf der Webseite des Projektes unter www.brennernordzulauf.eu abrufbar.

Darüber hinaus gab es Schreiben der Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering an das Verkehrsministerium und die Bahn, mit dem Antrag, die Planungen einzustellen. Die Bahn hat dieses Schreiben bereits beantwortet, vom Ministerium liegt aktuell noch keine Antwort vor. Der Planungsprozess läuft weiter und das Angebot eines Dialogprozesses ist nach wie vor aufrecht.

Grobtrassen-Entwicklung

Siehe Folien 12-14 der beiliegenden Präsentation

Martin Eckert vom Planungsteam IPBN berichtet, dass bisher über 150 Trassenvorschläge eingegangen sind und erklärt das weitere Vorgehen. Bis Ende des Jahres können noch Vorschläge eingereicht werden; 2019 startet dann die Vorprüfung. Alle Vorschläge werden in einer Liste erfasst und geclustert. Mehrfach genannte Vorschläge werden nur einmal aufgeführt. Die Liste ist mit Stand 23.11.2018 und später auch in der Endfassung hier einsehbar:

https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/grobtrassen/Grobtrassen-Vorschlaege_Region.pdf

Alle Vorschläge werden nach dem gleichen Schema in zwei Stufen geprüft. Zuerst wird geprüft, ob die Anforderungen des Projektes grundsätzlich erfüllt sind (Planungsauftrag, gesetzliche Anforderungen und Lage im Planungsraum). Nur wenn alle diese Kriterien positiv bewertet sind, wird die Prüfung in Stufe 2 fortgesetzt. Dabei wird der Grobtrassenvorschlag hinsichtlich der Fachbereiche Verkehr & Technik und Raum & Umwelt geprüft. Dies ist eine grobe Vorprüfung in einem frühen Planungsstudium. Primär geht es darum, ob der Vorschlag einen Aspekt enthält, der zum jetzigen Zeitpunkt ein Ausscheiden rechtfertigen würde (z.B.

Durchfahrung FFH-Gebiet). Nicht alle Konflikte führen in Stufe 2 zum Ausscheiden, sofern sie in der Detailplanung potenziell noch gelöst werden können. Wenn beide Stufen der Vorprüfung positiv bewertet werden, wird die Grobtrasse in das Auswahlverfahren aufgenommen. Auf den Folien wird diese Prüfung exemplarisch für den Vorschlag „Verknüpfungsstelle Niederaudorf“ gezeigt. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden für jeden Vorschlag veröffentlicht. Ziel ist, dass jeder nachvollziehen kann, warum sein Vorschlag als Grobtrasse weiterentwickelt wird oder nicht.

Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München/Trudering

Siehe Folie 18 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber berichtet, dass erste Infogespräche mit Bürgermeistern und Landräten stattgefunden haben. Im nächsten Schritt soll gemeinsam ein Dialogformat entwickelt werden. Auch der Schallschutz an der Bestandsstrecke wurde diskutiert. Das nächste Treffen wird im Frühjahr stattfinden.

Diskussion

Doris Rauscher bittet darum, auch die regionalen Abgeordneten zu den Vorgesprächen einzuladen. Ein wesentlicher Aspekt ist auch, dass der Abschnitt Grafing-München wie eine NBS behandelt wird, sodass dasselbe Niveau erreicht wird. Es geht dabei um einen optimalen Lärmschutz und nicht um Verhinderung.

- Torsten Gruber erklärt, dass die Thematik „Lärmschutz nach Neubaustreckenstandard“ auch ein großes Thema in den zwei Informationsterminen war.
- Er erklärt, dass es bereits Anfragen von regionalen Politikern gab, an diesen Gesprächen teilzunehmen. Es geht aber primär darum, auf kommunaler Ebene zu informieren, Vertrauen aufzubauen und sich gemeinsam eine Beteiligungsstruktur auf Gemeindeebene zu überlegen. Die überregionale Ebene ist im Regionalforum sowie im regionalen Projektbeirat vertreten. Daher hat man sich bisher bei den Gesprächen auf die kommunale Ebene beschränkt. Infos zum Verlauf der Gespräche wird es im Projektbeirat weiterhin geben.

Doris Rauscher betont, dass es durchaus vertrauensbildend und effizient ist, wenn man die regionalen Abgeordneten mitnimmt. Diese sind regelmäßig mit dem Thema konfrontiert, sowohl auf kommunaler Ebene als auch mit Bürgerinitiativen. Dadurch könnte die Lücke zwischen dem regionalen Projektbeirat und der kommunalen Ebene geschlossen werden. Die regionalen Abgeordneten sind schließlich auch Mandatsträger und nicht nur parteipolitische Vertreter. Sie bittet darum, dies noch einmal zu überdenken.

- Torsten Gruber wird dieses Anliegen mitnehmen und intern nochmals besprechen.

Markus Büchler fragt, welche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der ETCS-Aufrüstung an der Bestandsstrecke geplant sind.

- Torsten Gruber erklärt, dass es dazu noch keinen Planungsauftrag gibt. Sollte die Bestandsstrecke bzgl. der Leit- und Sicherungstechnik modernisiert werden, gibt es klare gesetzliche Regelungen den Schallschutz betreffend. Allein aus der Modernisierung der Signaltechnik ergeben sich jedoch keine zusätzlichen gesetzlichen Anforderungen an den Schallschutz.

Markus Bächler fragt, wo die bestehenden Planungsaufträge einsehbar sind.

- Torsten Gruber erklärt, dass sich der Planungsauftrag aus dem BVWP und dem dazugehörigen PRINS ergibt. Das PRINS gibt die verkehrliche Zielsetzung des Projektes vor.
- Dieses kann hier eingesehen werden:
 - http://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-009-V03/2-009-V03.html#h1_lage
 - https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile
- Die Finanzierung der Projekte aus dem BVWP wird von Bahn und Bund gemeinsam bei der jährlichen „Fulda-Konferenz“ im Frühjahr besprochen.

Volker Leib fragt, ob die Zahlen aus der Bedarfsplanüberprüfung von 2010 noch gültig sind, oder ob diese durch den aktuellen BVWP überholt sind.

- Torsten Gruber erklärt, dass die Zahlen aufeinander aufbauen. Es gab beispielsweise Änderungen im Abschnitt Grafing-München/Trudering. Maßgeblich ist aber der aktuelle BVWP.

Wenn die Planungsräume Richtung München erweitert werden, müsste man auch die politischen Vertreter aus diesem Raum in den regionalen Projektbeirat aufnehmen.

- Torsten Gruber bedankt sich für die Anregung und erklärt, dass die Teilnehmerliste auch dahingehend überprüft wird.

4. Erläuterung der Projektleitung zu den kleinen Anfragen Grüne / FPD

Siehe Folie 20 der beiliegenden Präsentation.

Das Bundesverkehrsministerium hat Antworten zu den kleinen Anfragen der Grünen und der FDP betreffend den Brenner-Nordzulauf veröffentlicht. Diese sind hier einsehbar:

- Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905160.pdf>
- Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Fraktion der FDP: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905166.pdf>

In den Antworten wurden zwei verschiedene Zugzahlen-Prognosen (214/232) für 2030 veröffentlicht, die niedriger sind als die Bemessungsgrundlage aus dem BVWP 2025. Diese Differenz ergibt sich aus Sicht der DB aus zwei verschiedenen Gründen. Erstens ist 2030 der BBT in Betrieb. Somit können längere und schwerere Züge fahren. Zweitens wurden bei der Berechnung sechs, statt wie bisher fünf Produktionstage (Mo-Sa statt Mo-Fr) unterstellt. Dies führt zu niedrigeren Zugzahlen bei gleichem Transportmengen. Die Zahlen sind also nicht mit jenen aus dem BVWP vergleichbar. Die Zugzahlen wurden auch in den Gemeindeforen und

im Regionalforum diskutiert. Die Bemessungsgrundlage für den BNZ von 400 Zügen ändert sich dadurch nicht.

Reinhold Hödl erklärt, dass es normalerweise üblich ist, grenzüberschreitende Prognosen bilateral zwischen den Ministerien abzustimmen und das ist in diesem Fall nicht geschehen.

Das österreichische Ministerium geht von deutlich höheren Zugzahlen aus und war über die Veröffentlichung der Zahlen verwundert. Das BMVIT hat dazu eine Stellungnahme veröffentlicht (wird mit dem Protokoll verschickt). Darin wird u.a. dargelegt, dass sowohl die EU als auch die Bundesregierungen als zentrales Ziel eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schien haben und dies in den Berechnungen nicht berücksichtigt wurde. So sind zum Beispiel Prognosen der Personenverkehrszüge niedriger ausgewiesen als jene die bereits heute im Personenverkehr gefahren werden. Zusätzlich muss bedacht werden, dass man sich aktuell in einer Phase der Liberalisierung befindet, in der auch private Bahnunternehmen in den Markt eintreten. Diese Verkehre werden auch nachgefragt, und das ist in den Prognosen ebenfalls nicht berücksichtigt. Aus Sicht des BMVIT und der ÖBB ist jedenfalls von einer deutlich höheren Verkehrsnachfrage auszugehen. Im Zuge der Brenner-Korridor-Plattform ist geplant, im nächsten Jahr die Prognosen trilateral abzustimmen.

Diskussion

Alexandra Burgmaier fragt Daniela Ludwig, ob sie die unterschiedlichen Zahlen erklären kann.

Daniela Ludwig betont, dass sie Vertreterin des deutschen Bundestages und nicht des Verkehrsministeriums ist. Aus ihrer Sicht sind die Zahlen aber ein Plädoyer für den Neubau.

5. Status Machbarkeitsuntersuchung Inntal (Lärmschutz an der BS)

Janine Lehmann erläutert, dass man mit den Maßnahmen derzeit gut im Zeitplan liegt und es aktuell keine Verzögerungen gibt (siehe dazu Präsentation des 8. regionalen Projektbeirat). Der Abschnitt Ostermünchen-Großkarolinenfeld wurde fertiggestellt. Die Maßnahmen an den Ortsdurchfahrten bis Kiefersfelden sind für das 2. Quartal 2019 geplant. 2019 soll auch der Einbau der Schienenstegdämpfer im Abschnitt Zorneding-Vaterstetten erfolgen.

Diskussion

Brunhilde Rothdauscher fragt, wie der Lärmschutz im Bereich der Weichen verbessert werden kann, und ob die Gleise in diesem Bereich auch geschliffen werden können.

- Janine Lehmann erklärt, dass das Schienenschleifen nicht Teil der Machbarkeitsstudie ist. Die Gleise werden im Bereich der Weichen idR nicht aus Gründen des Lärmschutzes geschliffen.
- Der Einbau von Schienenstegdämpfern ist im Bereich der Weichen nicht möglich. Es ist aber möglich, die Weichen zu schmieren oder Lärmschutzwände zu errichten.
- Torsten Gruber ergänzt, dass sich die Weichen meist an den Bahnhöfen befinden, wo es bereits Schallschutzwände gibt. Es gab dazu auch zwei Lärmsanierungsprogramme

an der Bestandsstrecke, die als Ergebnis Schallschutzmaßnahmen in den Bahnhofsbereichen ergeben haben.

- Alfred Schmitt erläutert, dass Schienen grundsätzlich wegen der Instandhaltung – und nicht wegen des Lärmschutzes – geschliffen werden. Dazu gibt es ein regelmäßiges Schleifprogramm für Schienen- und Weichenbereiche. Diese Maßnahmen führen u.U. im Nachgang zu einer Änderung der Lärmsituation, aber das ist nicht das primäre Ziel.

6. Diskussion & Fragen

Die Moderation leitet die allgemeine Diskussion ein.

Otto Lederer fragt, wie der Ausbau des Südzulaufs voranschreitet, und ob dieser nach Plan verläuft.

- Torsten Gruber erklärt, dass sich der Südzulauf in der ersten Kampagne in vier primäre Baulose aufteilt.
 - Der Abschnitt Franzensfeste-Waidbruck steht kurz vor der Ausschreibung der Bauleistung und soll mit dem BBT in Betrieb gehen.
 - Für die Abschnitte Umfahrung Bozen und Umfahrung Trient steht der Trassenverlauf fest; hier muss noch über die Umsetzung entschieden werden.
 - Der Abschnitt Einfahrt Verona soll ebenfalls mit dem BBT umgesetzt werden.
- Für die restlichen Abschnitte gibt es erste Überlegungen. Diese sind aber hintangestellt, bis die vier primären Baulose realisiert sind.
- Im Vergleich zu Deutschland ist der Ausbau in Italien in Summe weiter fortgeschritten. Die Finanzierung für den Abschnitt Franzensfeste-Waidbruck steht bereits. Die anderen Abschnitte kommen in die Finanzierung, sobald die Planungen fortgeschritten sind.
- Reinhold Hödl ergänzt, dass es üblich ist, zuerst eine Planungsfinanzierung und im Anschluss erst eine Baufinanzierung aufzustellen. So wird auch beim Abschnitt Schafteu-Knoten Radfeld vorgegangen.

Daniela Ludwig fragt, wie der Trassenverlauf in Südtirol aussieht.

- Torsten Gruber erklärt, dass auch der Südzulauf grundsätzlich aus einer zweigleisigen Neubaustrecke mit Verknüpfungsstellen zur Bestandsstrecke besteht. Im südlichen Anschluss an den BBT (Abschnitt Franzensfeste – Waidbruck) gibt es zwei große Tunnelabschnitte. Gesamtziel des Systems Brennerachse ist eine viergleisige Strecke von München bis Verona.

Markus Büchler fragt, ob es in Südtirol weitgehend einen Tunnel gibt.

- Torsten Gruber erklärt, dass die beiden angesprochenen Tunnel nur den Abschnitt Franzensfeste-Waidbruck betreffen. Dort ist aus topografischen Gründen (Gebirge) nur ein Tunnel möglich.

Helmut Cybulska fragt, ob es seitens der EU (Pat Cox) eine Langzeit-Zusage zur Co-Finanzierung gibt.

- Torsten Gruber erklärt, dass zuerst eine Grundfinanzierung vom jeweiligen Land erforderlich ist. Es gibt verschiedene Calls, bei denen sich Projekte für eine EU-Finanzierung bewerben können. Bisher hat man im Projekt Brenner-Nordzulauf von

der EU ca. 400.000 Euro für die Planungen erhalten. Der nächste Call ist vrs. für 2019 anvisiert und dort wird man sich nach Möglichkeit auch wieder bewerben. Bau und Planungsphase werden unterschiedlich gefördert (50% Planung bzw. 40 % Bau).

- Reinhold Hödl ergänzt, dass man auch aus österreichischer Sicht an einer Finanzierung durch die EU interessiert ist. Grenzüberschreitende Projekte haben gute Chancen und der Brenner hat einen hohen Stellenwert in der EU.

7. Abschluss

Reinhold Hödl betont zum Abschluss, dass das Projekt in der Region sehr intensiv und kontroversiell diskutiert wird, aber durch die vielen Trassenvorschläge auch ersichtlich ist, dass sich die Leute konstruktiv beteiligen. Er erinnert daran, dass noch bis zum Jahresende Vorschläge eingebracht werden können, und ersucht bei Gesprächen in der Region auf diesen Termin hinzuweisen. Abschließend bedankt er sich für die sachliche Diskussion und hofft, dass im nächsten Jahr in diesem konstruktiven Klima weitergearbeitet wird.

Der nächste Termin wird im Frühjahr 2019 stattfinden. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung der Moderation. Bei persönlicher Verhinderung ist eine Vertretung zugelassen.

Zusammengestellt am 06.12.2018

Moderation (wikopreventk GmbH)

Anlagen:

- Präsentation regionaler Projektbeirat vom 03.12.2018
- Anwesenheitsliste

9. REGIONALER PROJEKTBEIRAT

03.12.2018, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 9. Sitzung

- **Begrüßung**
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Schaftenau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- Erläuterung der Projektleitung zu den kleinen Anfragen Grüne/ FDP
- Status Machbarkeitsuntersuchung Inntal
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 9. Sitzung

- Begrüßung
- **Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf**
 - **Schaftenau – Knoten Radfeld:** **Umweltverträglichkeitserklärung**
 - **Gemeinsamer Planungsraum:** **Trassenauswahlverfahren**
 - **Erweiterter Planungsraum:** **Trassenauswahlverfahren**
 - **Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing:** **Vorgespräche**
 - **Planungsraum Grafing – München/ Trudering:** **Vorgespräche**
- Erläuterung der Projektleitung zu den kleinen Anfragen Grüne/ FDP
- Status Machbarkeitsuntersuchung Inntal
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Planungsräume



Planungsräume
Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München/ Trudering
DB NETZE

Erweiterter Planungsraum
GEMEINDE- & REGIONALFOREN
DB NETZE

Gemeinsamer Planungsraum
GEMEINDE- & REGIONALFOREN
DB NETZE ÖBB INFRA

REGIONALFORUM
ÖBB INFRA



Zeitplan für nächste Planungsschritte

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

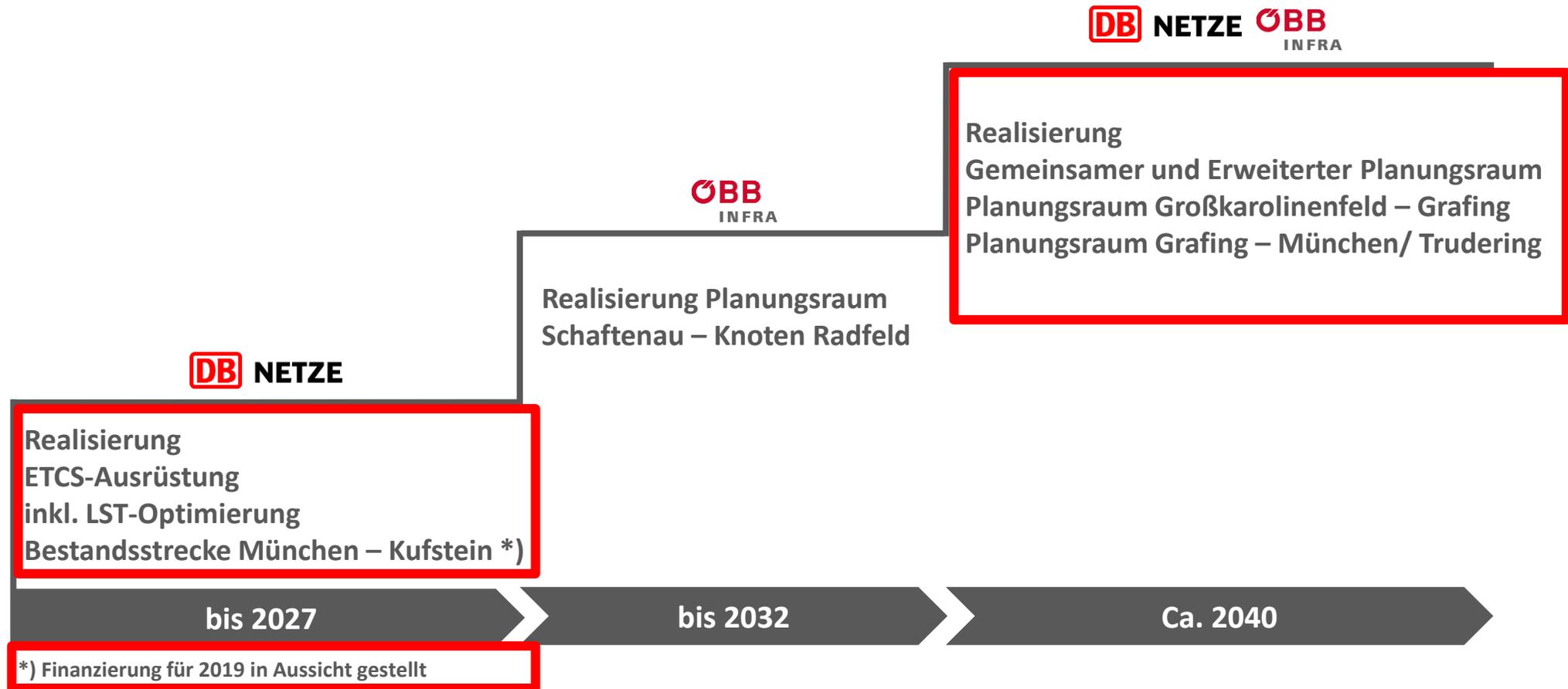


Planungsraum Radfeld – Schaftenau



Heute

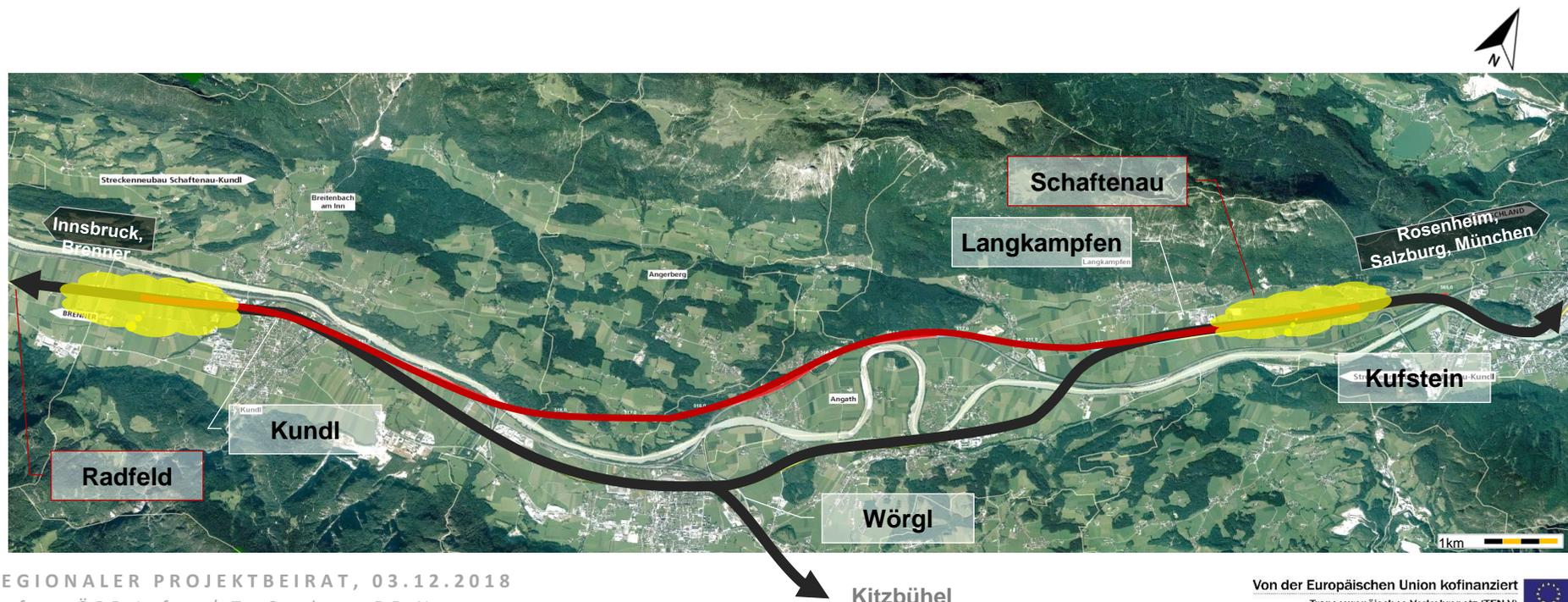
Die gestufte Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab



Planungsraum Schafftenau–Knoten Radfeld – Status

Umweltverträglichkeitsprüfung

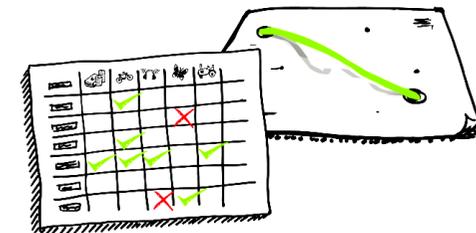
- Aktueller Planungsstand wurde im Regionalforum am 15.11.2018 vorgestellt
- Abschlussphase der Umwelterhebungen
- Abschluss der technischen Planung unter Berücksichtigung der Rückmeldung der Stakeholder
- Einreichung Umweltverträglichkeitserklärung Sommer 2019



Gemeinsamer Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- Aktuell werden zu den am 18. Juni 2018 vorgestellten Grobtrassen ergänzende Vorschläge aus der Region aufgenommen, vorgestellt und diskutiert
- 14. Forenrunde im November durchgeführt; die nächste Forenrunde ist im Januar 2019 geplant
- Korridorbereich Ost: Planungsunterlagen zur Prüfung an BMVI und BMVIT übergeben
- Erkundungsprogramm ist zu etwa 95% abgeschlossen (Bohrungen und Geophysik)
- Duldungsantrag Bohrung Neubeuern: dieser wurde durch die DB Netz AG am 20.11.2018 zurückgezogen, da nunmehr ausreichende Kenntnisse über den Baugrund in diesem Bereich vorliegen; ein gemeindeeigenes Baugrundgutachten aus 2017 im Bereich der geplanten Bohrstelle wurde der DB Netz AG am 13.11.2018 durch die Gemeinde Neubeuern übergeben



Erweiterter Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- Aktuell werden zu den am 18. Juni 2018 vorgestellten Grobtrassen ergänzende Vorschläge aus der Region aufgenommen und vorgestellt
- Die Arbeit der Gemeindeforen Rosenheim Süd und Nord ruht. Einige Forenmitglieder fordern Klärung durch die Politik zu
 - Fragen zur Bundesverkehrswegeplanung
 - grundlegenden verkehrspolitischen Fragestellungen
 - Planungsvorgaben des Projektes

Bis zur Klärung Wiederaufnahme der Forenarbeit werden für interessierte Forenmitglieder Termine zum Informationsaustausch angeboten.

- 1. Informationsaustausch GF Nord und 2. Informationsaustausch GF Süd im November abgehalten
- Ausschreibung Geophysik startet im Oktober; die betroffenen Grundstückseigentümer wurden angeschrieben
- Ablehnung der Gemeinden Rohrdorf und Stephanskirchen



Erweiterter Planungsraum

Schreiben der Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering an BM Scheuer und DB Netz AG

Inhalte:

- Schreiben an BM Scheuer: „Die Gemeinde Rohrdorf stellt aus diesem Grund den Antrag auf Erlass einer Anordnung gegenüber der DB Netz AG auf Einstellung aller Planungsarbeiten zum Brenner Nordzulauf bis spätestens 01.12.2018.“

Quelle: <https://brennerdialog.de/rohrdorf-stellt-antrag-auf-einstellung-aller-planungsarbeiten-bei-verkehrsminister-scheuer/>

- Schreiben an DB Netz AG: „Aus diesem Grund fordern wir hiermit sie auf, sämtliche Planungsarbeiten für den Brenner Nordzulauf einzustellen und künftige Planungen zu unterlassen und bitte Sie dies schriftlich bis spätestens 15.11.2018 zu bestätigen.“
- Antwortschreiben DB Netz AG an die Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering ist erfolgt.



Gemeinde Rohrdorf



Gemeinde Riedering



Gemeinde Stephanskirchen

Gemeinde Rohrdorf Postfach 51 • 83099 Rohrdorf

DB Netz AG
Großprojekte Süd
Richelstr. 1
80634 München

Aktenzeichen	Sachbearbeiter/in	Telefon-Durchwahl / Fax	Datum
I	Hr. Praxl	08032/9564-34 (Tel.) 08032/7073334 (Fax)	23.10.2018

Brenner Nordzulauf;
Antrag auf Unterlassung der weiteren Planungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinden Rohrdorf, Riedering und Stephanskirchen fordern hiermit die sofortige Einstellung aller Planungen, sowie die Unterlassung weitergehender Planungen für den Brenner Nordzulauf ein. Zur Begründung dieses Antrages wird folgendes ausgeführt:

- Seit Beginn des Dialogverfahrens fordern die Mitglieder des Gemeindeforum Rosenheim Süd einen nachvollziehbaren Bedarfsnachweis für ein 3. und 4. Gleis im Inntal als nördliche Zufahrtstrecke für den Brenner.
- Voraussetzung für die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes ist außerdem ein Kosten/Nutzenfaktor von größer als 1,0. Dieser Nachweis wurde trotz mehrmaliger Nachfragen ebenfalls nicht erbracht.
- Mit Schreiben vom 19.01.2017 haben 9 Gemeinden des erweiterten Planungsraumes dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Frankenkatalog übermittelt, der bis heute nicht beantwortet wurde.
- In der letzten Sitzung des Gemeindeforum Rosenheim Süd wurde mehrheitlich beschlossen, das Dialogverfahren solange ruhen zu lassen, bis ein Vertreter des Bundes die offenen Fragen beantwortet:
 - Bedarfsplanung, grundsätzliche Notwendigkeit
 - Nutzen- Kostenverhältnis
 - Anbindungen in alle Richtungen
 - Ausbaugeschwindigkeit 160 km/h statt 230 km/h
 - Kapazität des Bahnnotens München
 - Regelungsmöglichkeiten Eisenbahnkreuzungsgesetz für Folgelasten (Bauwerker etc.)
 - Gesamtkonzeption Bahnverkehr nach Gutachten Vieregg-Rössler
 - Auslastung der Bestandsstrecke durch neue Signaltechnik

Hausanschrift:
Gemeindeamt
St.-Jakobus-Platz 2
83101 Rohrdorf
E-Mail: praxl@rohrdorf.de

Telefon:
08032/9564-0
Telefax:
08032/956450

Volksbank Raiffeisenbank
Rosenheim-Chiemsee eG
BLZ: 711 600 00 Konto: 8411310
IBAN: DE547116000008411310
BIC: GENODEF1VRR

Sparkasse Rosenheim-
Bad Aibling
BLZ: 711 500 00 Konto: J85538
IBAN: DE187115000000185538
BIC: BYLADE3109



Ausblick Zusammenarbeit

Bis Ende 2018:
**Diskussion und Vorschläge für neue
Grobtrassen**

- **ForenteilnehmerInnen**
 - Vorschläge/Ideen für mögliche, alternative Grobtrassen
 - Hinweise zu Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte etc.)
- **Planungsteam**
 - Prüfen von Vorschlägen und Rückmeldungen
 - ggf. Aufnahme als Grobtrasse

Ab 2019:
**Diskussion und Reduktion der Grobtrassen;
vertiefende Planung**

- **ForenteilnehmerInnen**
 - Informationen zu fachlicher Analyse, Bewertung und Reduktion der Grobtrassen (Nachvollziehbarkeit)
 - Hinweise zu Trassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte etc.)
- **Planungsteam**
 - Fachliche Analyse und Reduktion
 - Vertiefende Planung
 - Bewertung nach dem Kriterienkatalog

Grobtrassen-Entwicklung

Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

- Sammlung der Grobtrassenvorschläge (bis Ende 2018)
- Bündelung ähnlicher Vorschläge
 - Erfassung des gemeinsamen Grundgedankens / der Idee des Vorschlagenden
 - ggf. Entwicklung einer Grobtrasse je Grundidee
- Vorprüfung, ob Projektanforderungen grundsätzlich erfüllt werden können, z.B.
 - Planungsauftrag
 - gesetzliche Anforderungen
 - Lage im Planungsraum
- Grobe Vorprüfung hinsichtlich Raum+Umwelt und Verkehr+Technik, ob Vorschlag ernsthaft in Betracht kommt und weiter verfolgt wird → Aufnahme als zusätzliche Grobtrasse
- Fachliche Begründung, falls ein Vorschlag nicht weiterverfolgt wird.

Ergebnis: Ergänzte Grobtrassen in der Grobtrassenkarte als Grundlage für die vergleichende fachliche Bewertung.

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf

Verlegung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf zur Autobahn, inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn.

Prüfung ob eine vollständige Verknüpfungsstelle möglich wird.

Lage des Vorschlags (Auszug aus Grobtrassenplan):



Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorprüfung Schritt 1: Sind die Anforderungen des Projektes grundsätzlich erfüllbar?

Anforderungen	Bewertung	Begründung
a) Planungsauftrag	ja	<i>Der Vorschlag erfüllt die Anforderungen des Planungsauftrags.</i>
b) Gesetzliche Anforderungen	ja	<i>Der Vorschlag erfüllt die gesetzlichen Anforderungen.</i>
c) Lage im Planungsraum	ja	<i>Der Vorschlag liegt im Planungsraum.</i>
Ergebnis:	ja	Empfehlung: Vorprüfung wird mit Schritt 2 fortgesetzt

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorprüfung Schritt 2: Sind die Anforderungen aus den Fachbereichen grundsätzlich erfüllbar?

Fachbereiche	Bewertung	Begründung
a) Verkehr + Technik	ja	<i>Die Verknüpfungsstelle wurde trassierungstechnisch geprüft. Mit Verlegung der Bestandsstrecke zur BAB und Anpassung der „Variante Bundesautobahn Süd“ ist eine ganze Verknüpfungsstelle möglich</i>
b) Raum + Umwelt	ja	<i>Im Bereich der Verknüpfungsstelle Niederaudorf sind keine Punkte „Raum + Umwelt“ betreffend, die einen Ausschluss dieser Variante im Zuge der Vorprüfung rechtfertigen würde.</i>
Ergebnis:	ja	

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorprüfung Schritt 1+2: Sind die Anforderungen grundsätzlich erfüllbar?

Ergebnis Vorprüfung Schritt 1: **ja**

Ergebnis Vorprüfung Schritt 2: **ja**

Gesamtbewertung: **ja**

Empfehlung: Die Grobtrasse wird ins Auswahlverfahren aufgenommen.

Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München/ Trud.

Erste Informationsgespräche

- Erste Informationsgespräche fanden am 06.11. und 16.11.2018 mit den Bürgermeistern und Landräten statt
- Inhalt des Gespräches waren die Grundlagen des Projektes und ein erstes Kennenlernen
- Foliensätze unter:
 - www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-11-16_Starttermin_Dialogprozess_Grafing-Grosskarolinenfeld.pdf
 - www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-11-06_Starttermin_Dialogprozess_Trudering-Grafing.pdf
- Folgende Punkte wurden diskutiert:
 - Vorstellung und Funktionsbereich der Teilnehmer
 - Vorstellung Gesamtprojekt und Projektabschnitt
 - Möglicher Beteiligungsgrad im Bürgerdialog
 - Aufnahme der Erwartungen der Teilnehmer
 - Übersicht über den zeitlichen Ablauf von der Aufnahme des Dialoges bis Vorplanung
 - Nächste Schritte im Strukturierungsprozess

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 9. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Schafte nau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- Erläuterung der Projektleitung zu den kleinen Anfragen Grüne/ FDP
- Status Machbarkeitsuntersuchung Inntal
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Einordnung der Projektleitung

zu den Zugzahlen aus den Antworten der Bundesregierung auf die kleinen Anfragen der Bundestagsfraktionen der FDP und von Bündnis 90/Die Grünen

Links zum Download (vorläufige Fassungen):

- *Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:*
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905160.pdf>
- *Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Fraktion der FDP:*
<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905166.pdf>

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 9. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Schafte nau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- Erläuterung der Projektleitung zu den kleinen Anfragen Grüne/ FDP
- **Status Machbarkeitsuntersuchung Inntal**
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 9. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Schafte nau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- Erläuterung der Projektleitung zu den kleinen Anfragen Grüne/ FDP
- Status Machbarkeitsuntersuchung Inntal
- **Diskussion & Fragen**
- Abschluss

Regionaler Projektbeirat

Tagesordnung 9. Sitzung

- Begrüßung
- Status Gesamtprojekt Brenner-Nordzulauf
 - Schafte nau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung
 - Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Erweiterter Planungsraum: Trassenauswahlverfahren
 - Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing: Vorgespräche
 - Planungsraum Grafing – München/ Trudering: Vorgespräche
- Erläuterung der Projektleitung zu den kleinen Anfragen Grüne/ FDP
- Status Machbarkeitsuntersuchung Inntal
- Diskussion & Fragen
- **Abschluss**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

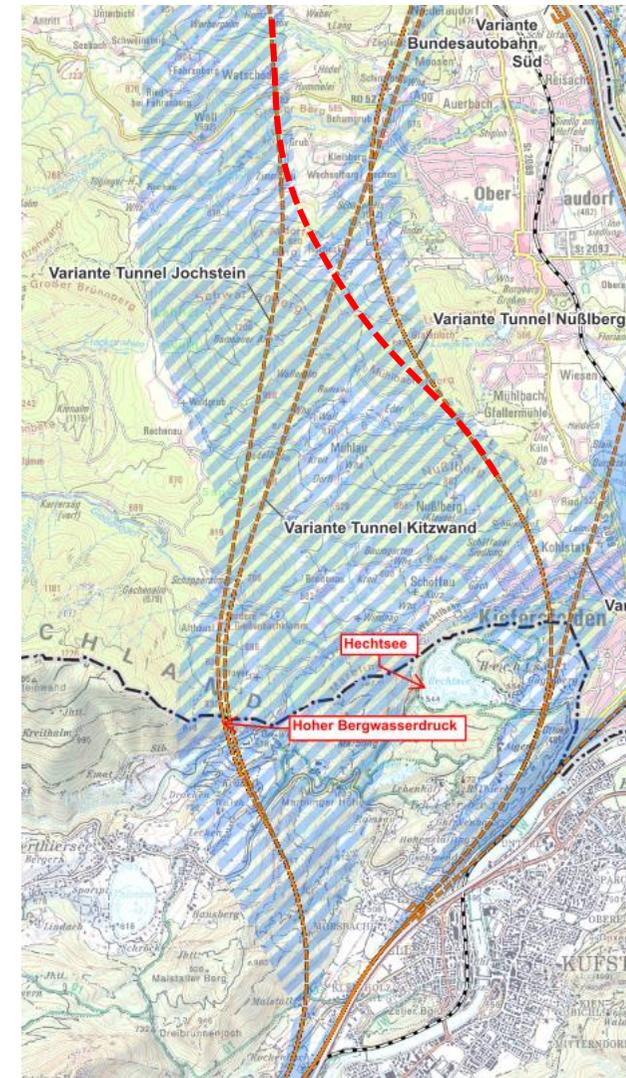
BRENNER-NORDZULAUF

Grobtrassen-Entwicklung

Neuer Trassenvorschlag IPBN

❖ Variante Tunnel Jochstein:

- Hoher Bergwasserdruck westlich des Hechtsees → kein druckdichter Ausbau des Tunnels möglich
- Hohes Risiko der Beeinflussung des Berg- / Grundwassers im Bereich des Hechtsees (z.B. Absenkung des Wasserspiegels) → Hohes Risiko, dass Varianten westlich des Hechtsees nicht genehmigungsfähig sind
- Alternative Variante Tunnel Jochstein: Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Jochstein im Norden



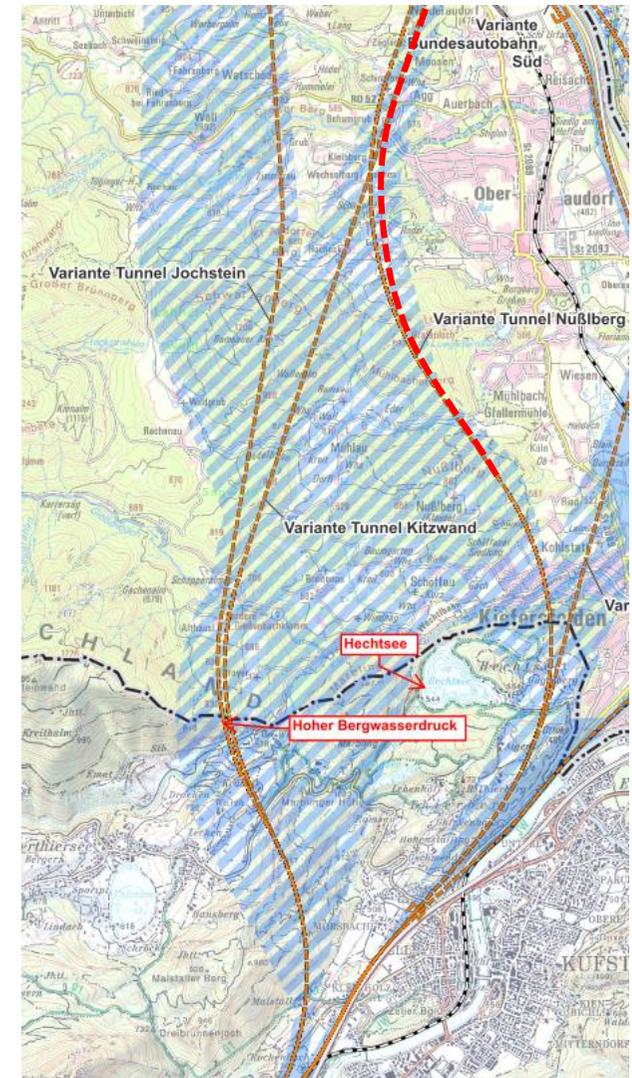
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Neuer Trassenvorschlag IPBN

❖ Variante Tunnel Kitzwand:

- Hoher Bergwasserdruck westlich des Hechtsees → kein druckdichter Ausbau des Tunnels möglich
- Hohes Risiko der Beeinflussung des Berg- / Grundwassers im Bereich des Hechtsees (z.B. Absenkung des Wasserspiegels) → Hohes Risiko, dass Varianten westlich des Hechtsees nicht genehmigungsfähig sind
- Alternative Variante Tunnel Kitzwand:
Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Kitzwand im Norden



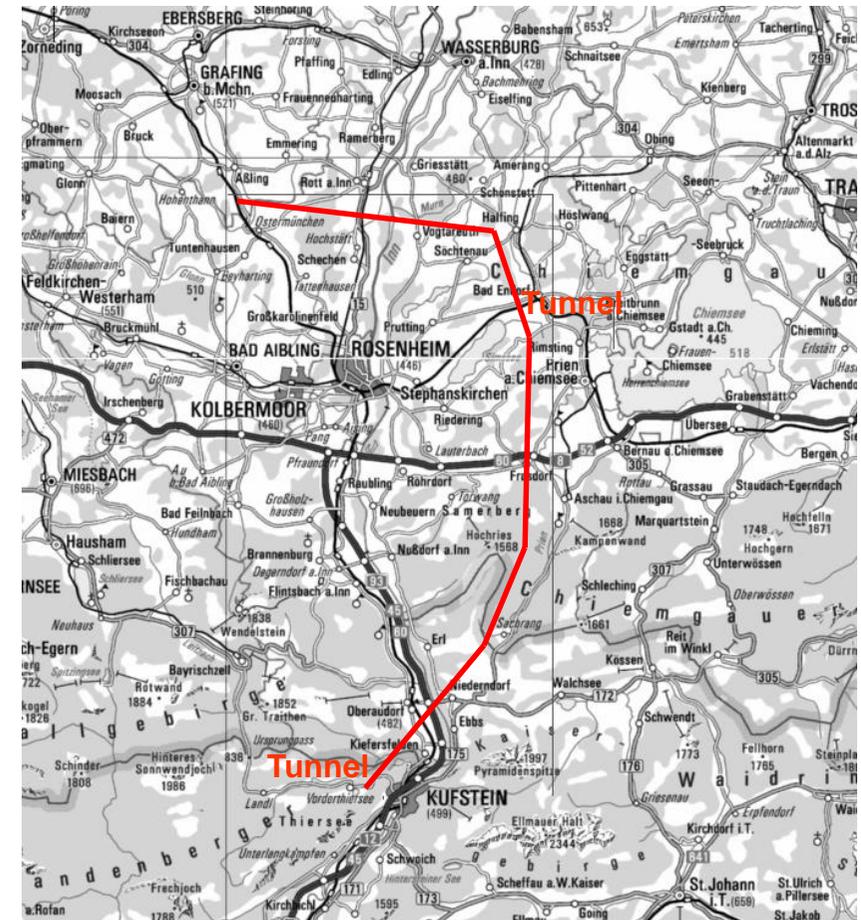
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschlag:

- Trassenverlauf nach Osten verlegt (zwischen Simssee und Chiemsee)
- Anschluss an Bestandsstrecke zwischen Ostermünchen und Aßling
- weitläufige Tunnellösung

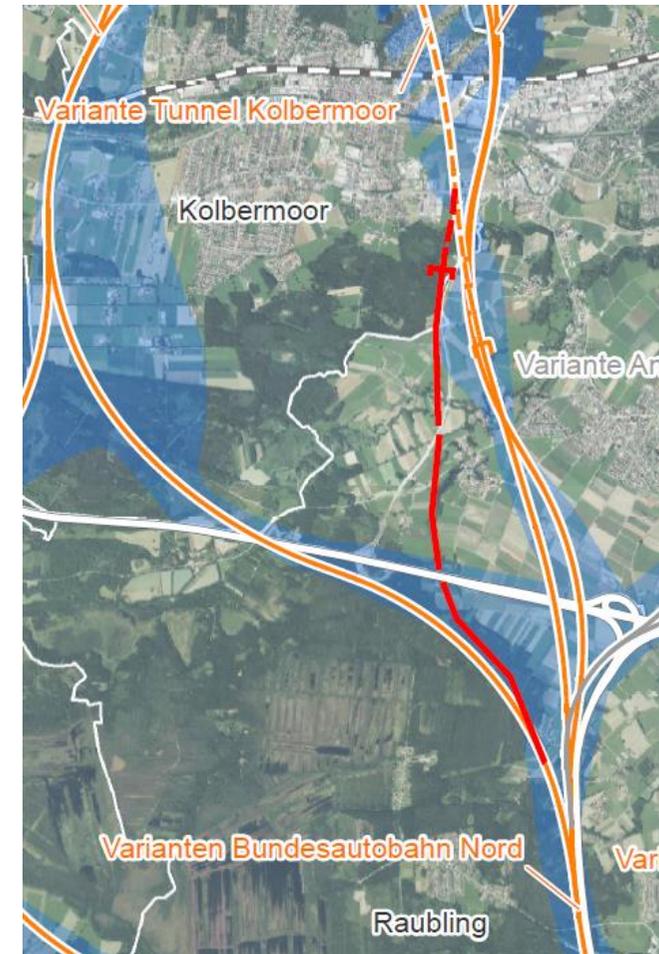


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

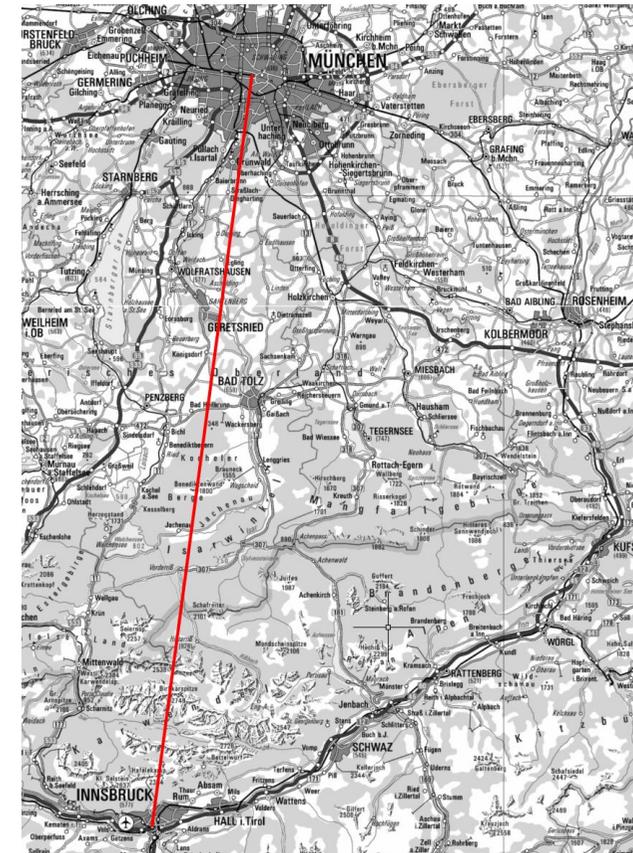
- ❖ Trassenvorschlag im Bereich Pang und Westerndorf:
 - Trasse oberirdisch, aber weitgehend im Grabenprofil geführt, Unterführung B15a, Autobahnuterführung A8, anschließend möglichst nah an Autobahntrasse A93 mit gemeinsamen Lärmschutz



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag Karwendelquerung:
 - Trasse als Tunnellösung in geradliniger Verbindung zwischen Innsbruck und München

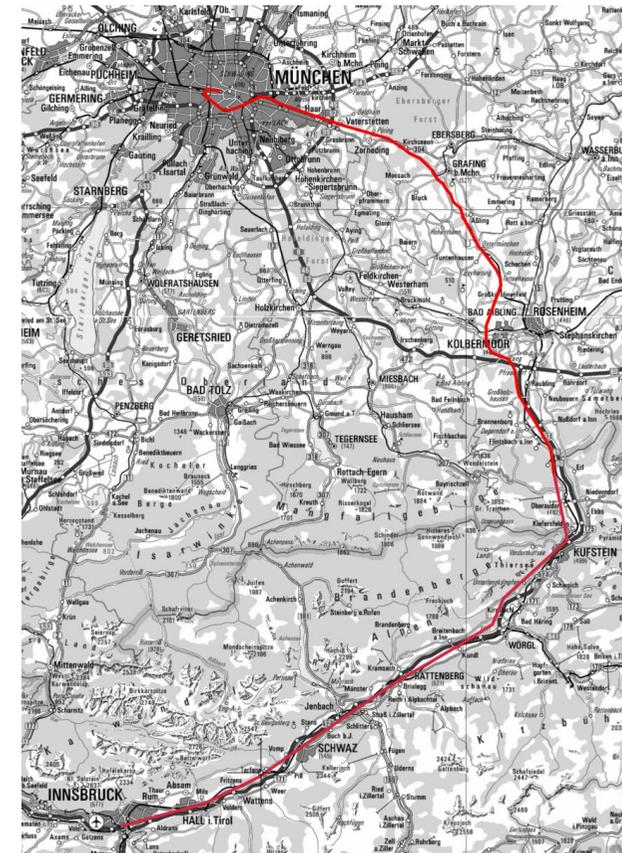


Quelle Kartenhintergrund:
 Bayerische
 Vermessungsverwaltung –
www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag bestandsnah mit westlicher Umfahrung Rosenheim:
 - Trasse als bestandsnahe Lösung im Inntal und zwischen Rosenheim und München Trudering mit westlicher Umfahrung Rosenheim

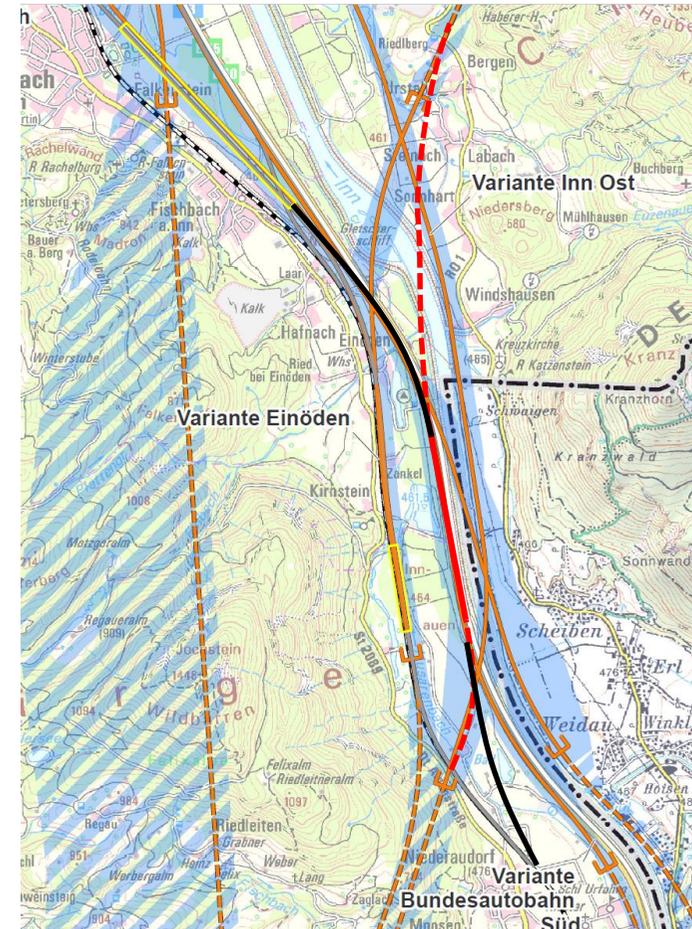


Quelle Kartenhintergrund:
Bayerische
Vermessungsverwaltung –
www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Korrektur Trassenvorschlag Niederaudorf:
 - Tunnel von Süden kommend bis zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
 - Verknüpfungsstelle bei der BAB
 - Weiterer Verlauf der Trasse auf der Ostseite des Inns (Wechsel der Innseite möglichst gleich nach der Verknüpfungsstelle)
 - Weiterführung östlich des Inns in Tunnel (Varianten Tunnel Sattelberg oder Variante Tunnel Steinkirchen)

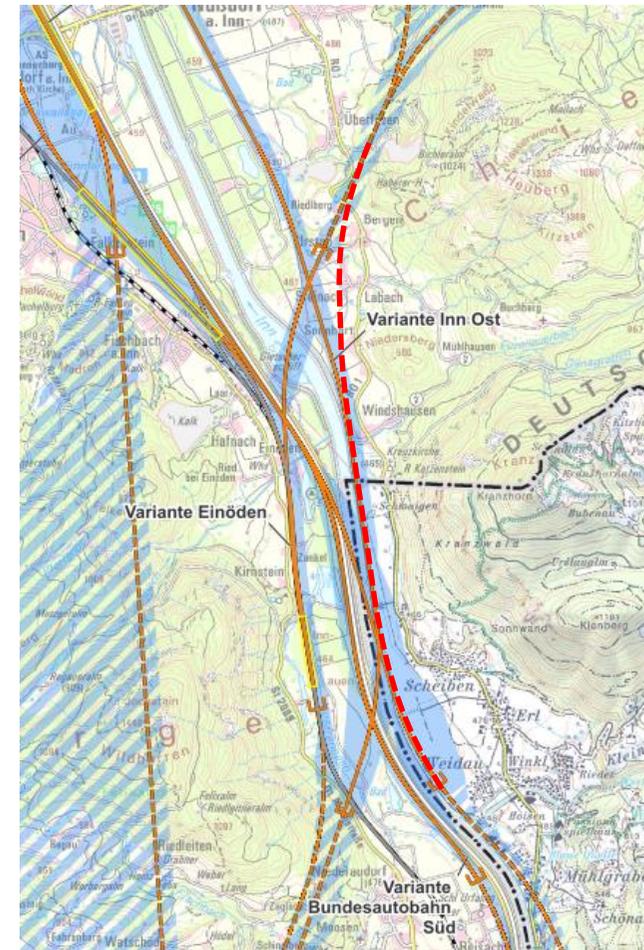


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschläge Tunnel:
 - Verlängerung des Tunnels Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl und Verbindung mit Varianten Tunnel Sattelberg oder Variante Tunnel Steinkirchen (durchgängig im Tunnel bleiben)

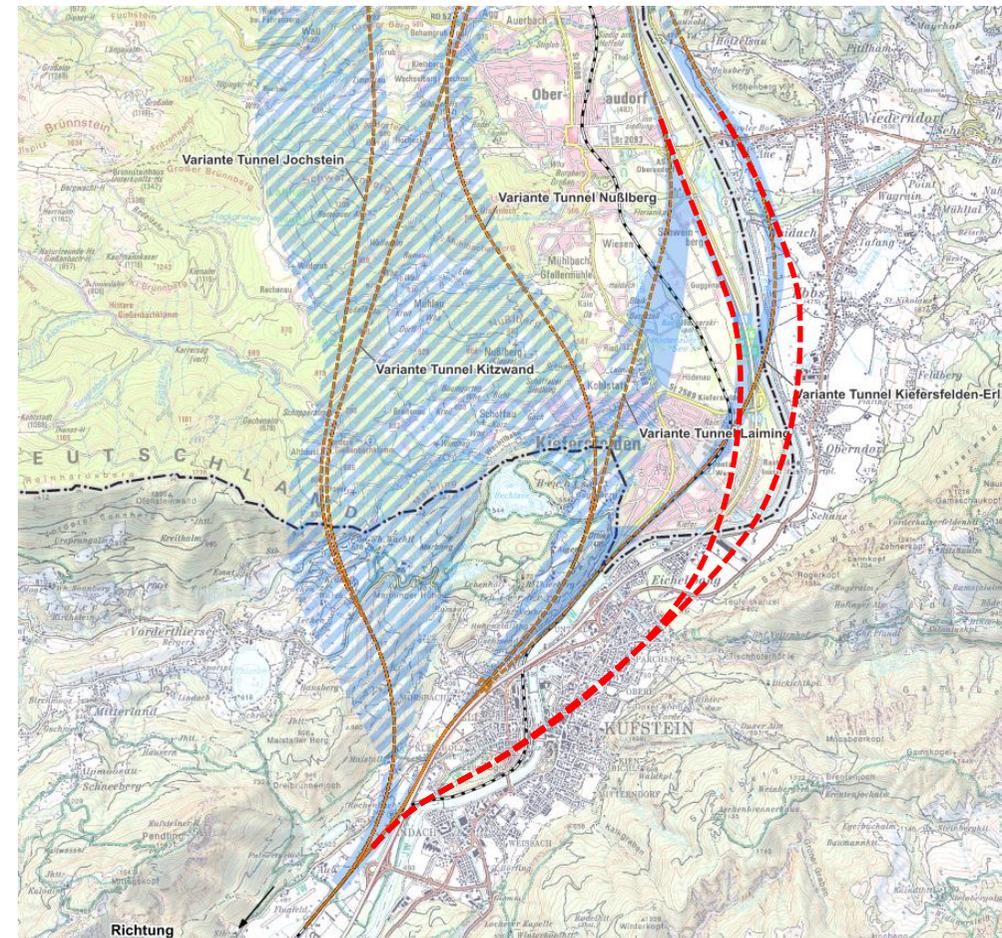


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- ❖ Trassenvorschlag Tunnel Kufstein:
 - Nach Verknüpfungsstelle Schafteuau abzweigen nach Südosten in Tunnel unter Zeller Berg
 - Unterqueren der TAL
 - Weiterführung in Tunnellage bis Erl (Weiterführung bis zu den Varianten Tunnel Laiming oder Tunnel Kiefersfelden-Erl)



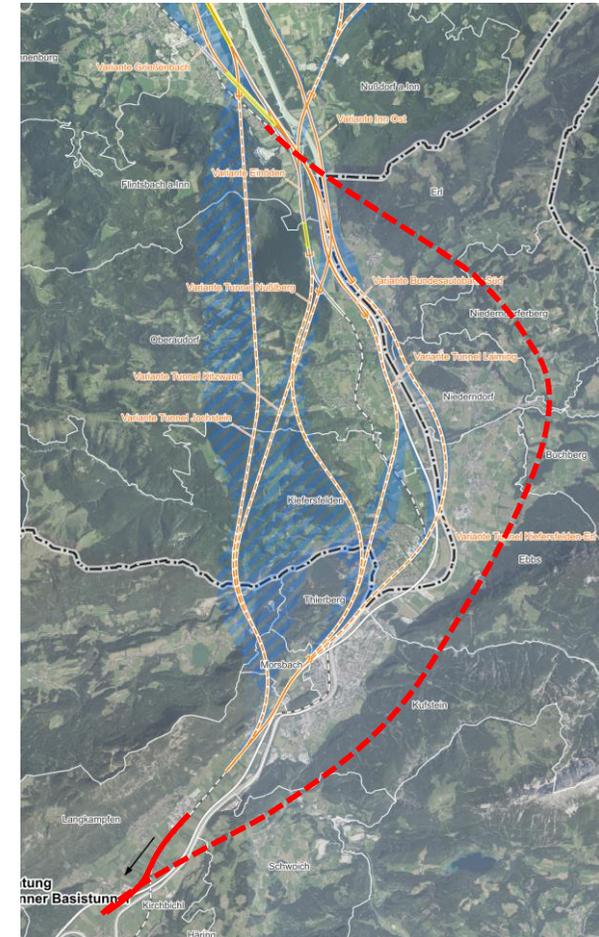
Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr. 771, BEV 2016

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

❖ Trassenvorschlag Tunnel „Kaisergebirge“:

- Verknüpfung regional auf Bereiche Langkampfen/Fischteil und Fischbach/Einöden aufgeteilt (jeweils halbe Verknüpfungsstelle)
- Im Bereich Einöden oberirdische Anbindung an die Bestandsstrecke oder eine nach Norden verlaufende neue Trasse vorgesehen (beispielsweise analog Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl)
- Die Anbindung mit der Bestandsstrecke wird bei Langkampfen als „halbe“ Verknüpfung ausgeführt und beschränkt sich darauf, die nach Norden verlaufende Neubaustrecke an die Bestandsstrecke anzubinden. Sollte wider Erwarten die Notwendigkeit bestehen, auch die nach Norden verlaufende Bestandsstrecke an die Neubaustrecke anzubinden, könnte dies in einen Bogen südlich der Autobahn erfolgen.



Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Land Tirol

Projekt Brenner Nordzulauf

Punktation BMVIT/ÖBB

Stellungnahme zur Antwort der deutschen Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen bzw. FDP (Drucksache 19/5160 bzw. 19/5166)

- Hinsichtlich der **Verlagerungsthematik** Straße-Schiene sehen wir die Zielsetzungen des Weißbuches zum Verkehr der Europäischen Kommission (2011) aus sozioökonomischen und ökologischen Gründen als maßgeblich.
 - *Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist [...] ein zentrales Ziel der deutschen Bundesregierung. (Drucksache 19/5160, S.3)*
 - Eines der hauptsächlichen Ziele des Ausbaus der Brennerachse stellt die Ermöglichung einer signifikanten Verkehrsverlagerung dar, welche wir als Szenario im Bundesverkehrswegeplan vermissen.
 - Das Koalitionsprogramm der neu gewählten bayerischen Staatsregierung hält fest, dass „die Verkehrszuwächse so weit wie möglich auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden müssen“ (Koalitionsvertrag, S.50).
 - Das relative Wachstum von Güterverkehr über den Brenner betrug zwischen 2007 und 2017 ca. 4% auf der Straße und ca. 11% auf der Schiene, wobei in den letzten Jahren insbesondere die Straße ein überproportionales Wachstum erfahren hat.
 - Das kapazitative Limit unter Berücksichtigung der Qualität von Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ist auf der Inntal- und Brennerautobahn abschnittsweise bereits erreicht.
- Im **Güterverkehr** werden laut Bundesverkehrswegeplanung rund **120 Züge** auf der nördlichen Brennerzulaufstrecke im Jahr 2030 prognostiziert. Auf Basis von hinterlegten Produktivitätssteigerungen im Bereich Zuglänge, Zugsgewicht, Betriebstage und Anteil von Leerzügen entspricht dies einer Steigerung um etwa 21 tägliche Güterzügen bis 2030, ausgehend von 99 Güterzügen zwischen Rosenheim und Kufstein im Jahr 2017.
 - Die Prognosewerte für den innerösterreichischen Schienengüterverkehr über Deutschland („Korridorverkehr“) können von uns in dieser Form nicht nachvollzogen werden; die Prognoseerwartung für 2030 wurde im Wesentlichen

bereits 2013 erfüllt. Das für 2030 prognostizierte Aufkommen von 2 Güterzügen pro Tag zwischen Rosenheim und Salzburg (Drucksache 19/5160 S.8) würde einem deutlichen Rückgang vom Status Quo (15 Güterzüge im Jahr 2015) entsprechen, welcher sich in österreichischen Planungen nicht wiederfindet.

- Hinsichtlich der aktuellen und prognostizierten Restkapazität der Brennerachse (u.a. durch geplante Blockverdichtung, Drucksache 19/5160 S.8) wird insbesondere auf die Marktfähigkeit der Trassen verwiesen, die von der theoretischen Restkapazität zum Teil deutlich abweichen kann. Auf Basis des Netzfahrplanjahres 2018 sind zwischen München und Verona derzeit – auch baustellenbedingt – 20 marktfähige Fahrplantrassen je Richtung verfügbar.
- Aufgrund von internationalen Sondereffekten könnten die unterstellten Produktivitätssteigerungen auf dem Brennerkorridor nicht zur Gänze wirksam werden. Eine länderübergreifende Güterverkehrsprognose DE, AT und IT ist Gegenstand einer BCP-Subarbeitsgruppe.
- Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 unterstellte Rangreihenfolge Gotthard > Brenner im Schienengüterverkehrsvolumen kann aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Schweiz und auf den Zulaufstrecken zum Gotthard nicht als gesichert gesehen werden (vgl. Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz - Kennzahlen 1. Halbjahr 2018 und Interpretation der Entwicklung. Semesterbericht 1 2018 des BVA).
- Im **Personenverkehr** werden im Bundesverkehrswegeplan **94 Züge** am nördlichen Brennerzulauf im Jahr 2030 prognostiziert.
 - Ausgehend von einem Ist-Stand zwischen 95 und 135 Personenzügen zwischen Kufstein und München und unter der Prämisse einer nicht vorgesehenen Angebotsreduktion muss diese Aussage in Zweifel gezogen werden.
 - Entgegen der bisherigen Vorgangsweise, die auf der trilateral erstellten Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Eisenbahnachse München – Brenner aus dem Jahre 1993 basiert, in der Fortschreibung aller Unterlagen den Stundentakt zu unterstellen (letztmalig u.a. auch in der Bedarfsplanüberprüfung 2009), wird auch nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Fernverkehr lediglich ein Zweistundentakt unterstellt, welcher bereits jetzt zwischen München und Verona eigenwirtschaftlich gefahren wird. Aktuelle Abstimmungen zwischen ÖBB Personenverkehr und DB Fernverkehr gehen nach der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels von mindestens 10 täglichen Zugpaaren (ohne Berücksichtigung des Nachtzugverkehrs) aus.
 - Der Stundentakt auf der österreichischen Ost-West-Achse wird laut aktuellen Planungen aufgrund der starken Nachfrage zumindest beibehalten werden.

- Einer zunehmenden Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarktes wird in Kombination mit einer zunehmenden Bedienungsattraktivität der Brennerachse im Fernverkehr aufgrund infrastruktureller Verbesserungen zu wenig Rechnung getragen. So wird die potentiell realistische Möglichkeit des Markteinstiegs von Drittanbietern nach Inbetriebnahme des BBT nicht ausreichend in Betracht gezogen. Konkret konnte beispielsweise einem EVU eine Trassenanfrage zwischen Salzburg und Innsbruck aufgrund von Kapazitätsaspekten nicht zugeteilt werden.
- In diesem Kontext wird die Beobachtung festgehalten, dass das Personenfernverkehrspotential auf manchen Achsen, welche eine neue, leistungsfähige und attraktive Schieneninfrastruktur aufweisen, tendenziell zu gering eingestuft wird (z.B. Wien-Linz). Um diesem Fehler vorzubeugen, wird im Rahmen der BCP aktuell das Fernverkehrspotential auf der Brennerachse zu den Horizonten 2030 und 2040 untersucht.
- Das stark nachgefragte Angebot im Nah- und Regionalverkehr zwischen Innsbruck und Wörgl konnte in dieser Form nur durch die Neubaustrecke erfolgreich ausgeweitet werden. Eine weitere geplante Angebotsverdichtung in diesem Segment wird zu mehr Nah- und Regionalverkehrszügen auf dem österreichischen Abschnitt des Nordzulaufes führen.

Schlussfolgerung

Von Seiten des BMVIT und der ÖBB Infrastruktur AG wurde die Beantwortung der Kleinen Anfragen betreffend den Brenner Nordzulauf als Belastung für die gemeinsame Planungsarbeit zum Nordzulauf gesehen. Aus Sicht des BMVIT und der ÖBB Infrastruktur AG liegen – wie im Rahmen dieser Stellungnahme dargelegt – ausreichende Evidenzen vor, dass nach Inbetriebnahme des BBT von einer signifikant höheren Verkehrsfrage auszugehen ist, als die in den zitierten Kleinen Anfragen genannten Zugszahlen angeben.

Anhang: Güterverkehrsentwicklung Straße und Schiene am Brenner;

Quelle: BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr

Güterverkehrsvolumina am Brenner									
Jahr	Straße				Schiene				Modal Split Schiene
	Anzahl Lkw 1000 LKW	Belad. ges. (in Mio. t)	Fahrten Transit 1000 LKW	Belad. Transit (in Mio t)	WLV (in Mio t)	UKV (in Mio t)	ROLA (in Mio t)	GESAMT (in Mio t)	
2007	2.177	35,0	1.933	31,6	3,8	6,4	3,1	13,3	27%
2008	2.102	33,8	1.871	30,6	2,9	7,0	4,1	14,0	29%
2009	1.745	25,8	1.444	22,5	2,4	5,8	4,9	13,1	34%
2010	1.850	27,5	1.545	24,2	2,8	6,2	5,4	14,4	34%
2011	1.885	28,7	1.573	24,6	2,9	6,5	4,7	14,1	33%
2012	1.966	30,0	1.644	25,8	2,5	6,0	2,9	11,4	27%
2013	1.936	29,6	1.625	25,5	2,5	6,6	3,1	12,1	29%
2014	2.014	30,8	1.694	26,6	2,5	6,8	3,3	12,5	29%
2015	2.068	31,8	1.754	27,6	2,5	7,3	3,5	13,2	29%
2016	2.210	34,2	1.883	29,8	3,1	7,7	3,3	14,2	29%
2017	2.344	36,3	2.006	31,8	3,7	7,6	3,4	14,7	29%

Projekt Brenner Nordzulauf

Punktation BMVIT/ÖBB

Stellungnahme zur Antwort der deutschen Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen bzw. FDP (Drucksache 19/5160 bzw. 19/5166)

- Hinsichtlich der **Verlagerungsthematik** Straße-Schiene sehen wir die Zielsetzungen des Weißbuches zum Verkehr der Europäischen Kommission (2011) aus sozioökonomischen und ökologischen Gründen als maßgeblich.
 - *Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist [...] ein zentrales Ziel der deutschen Bundesregierung. (Drucksache 19/5160, S.3)*
 - Eines der hauptsächlichen Ziele des Ausbaus der Brennerachse stellt die Ermöglichung einer signifikanten Verkehrsverlagerung dar, welche wir als Szenario im Bundesverkehrswegeplan vermissen.
 - Das Koalitionsprogramm der neu gewählten bayerischen Staatsregierung hält fest, dass „die Verkehrszuwächse so weit wie möglich auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden müssen“ (Koalitionsvertrag, S.50).
 - Das relative Wachstum von Güterverkehr über den Brenner betrug zwischen 2007 und 2017 ca. 4% auf der Straße und ca. 11% auf der Schiene, wobei in den letzten Jahren insbesondere die Straße ein überproportionales Wachstum erfahren hat.
 - Das kapazitative Limit unter Berücksichtigung der Qualität von Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ist auf der Inntal- und Brennerautobahn abschnittsweise bereits erreicht.
- Im **Güterverkehr** werden laut Bundesverkehrswegeplanung rund **120 Züge** auf der nördlichen Brennerzulaufstrecke im Jahr 2030 prognostiziert. Auf Basis von hinterlegten Produktivitätssteigerungen im Bereich Zuglänge, Zugsgewicht, Betriebstage und Anteil von Leerzügen entspricht dies einer Steigerung um etwa 21 tägliche Güterzügen bis 2030, ausgehend von 99 Güterzügen zwischen Rosenheim und Kufstein im Jahr 2017.
 - Die Prognosewerte für den innerösterreichischen Schienengüterverkehr über Deutschland („Korridorverkehr“) können von uns in dieser Form nicht nachvollzogen werden; die Prognoseerwartung für 2030 wurde im Wesentlichen

bereits 2013 erfüllt. Das für 2030 prognostizierte Aufkommen von 2 Güterzügen pro Tag zwischen Rosenheim und Salzburg (Drucksache 19/5160 S.8) würde einem deutlichen Rückgang vom Status Quo (15 Güterzüge im Jahr 2015) entsprechen, welcher sich in österreichischen Planungen nicht wiederfindet.

- Hinsichtlich der aktuellen und prognostizierten Restkapazität der Brennerachse (u.a. durch geplante Blockverdichtung, Drucksache 19/5160 S.8) wird insbesondere auf die Marktfähigkeit der Trassen verwiesen, die von der theoretischen Restkapazität zum Teil deutlich abweichen kann. Auf Basis des Netzfahrplanjahres 2018 sind zwischen München und Verona derzeit – auch baustellenbedingt – 20 marktfähige Fahrplantrassen je Richtung verfügbar.
- Aufgrund von internationalen Sondereffekten könnten die unterstellten Produktivitätssteigerungen auf dem Brennerkorridor nicht zur Gänze wirksam werden. Eine länderübergreifende Güterverkehrsprognose DE, AT und IT ist Gegenstand einer BCP-Subarbeitsgruppe.
- Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 unterstellte Rangreihenfolge Gotthard > Brenner im Schienengüterverkehrsvolumen kann aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Schweiz und auf den Zulaufstrecken zum Gotthard nicht als gesichert gesehen werden (vgl. Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz - Kennzahlen 1. Halbjahr 2018 und Interpretation der Entwicklung. Semesterbericht 1 2018 des BVA).
- Im **Personenverkehr** werden im Bundesverkehrswegeplan **94 Züge** am nördlichen Brennerzulauf im Jahr 2030 prognostiziert.
 - Ausgehend von einem Ist-Stand zwischen 95 und 135 Personenzügen zwischen Kufstein und München und unter der Prämisse einer nicht vorgesehenen Angebotsreduktion muss diese Aussage in Zweifel gezogen werden.
 - Entgegen der bisherigen Vorgangsweise, die auf der trilateral erstellten Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Eisenbahnachse München – Brenner aus dem Jahre 1993 basiert, in der Fortschreibung aller Unterlagen den Stundentakt zu unterstellen (letztmalig u.a. auch in der Bedarfsplanüberprüfung 2009), wird auch nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Fernverkehr lediglich ein Zweistundentakt unterstellt, welcher bereits jetzt zwischen München und Verona eigenwirtschaftlich gefahren wird. Aktuelle Abstimmungen zwischen ÖBB Personenverkehr und DB Fernverkehr gehen nach der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels von mindestens 10 täglichen Zugpaaren (ohne Berücksichtigung des Nachtzugverkehrs) aus.
 - Der Stundentakt auf der österreichischen Ost-West-Achse wird laut aktuellen Planungen aufgrund der starken Nachfrage zumindest beibehalten werden.

- Einer zunehmenden Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarktes wird in Kombination mit einer zunehmenden Bedienungsattraktivität der Brennerachse im Fernverkehr aufgrund infrastruktureller Verbesserungen zu wenig Rechnung getragen. So wird die potentiell realistische Möglichkeit des Markteinstiegs von Drittanbietern nach Inbetriebnahme des BBT nicht ausreichend in Betracht gezogen. Konkret konnte beispielsweise einem EVU eine Trassenanfrage zwischen Salzburg und Innsbruck aufgrund von Kapazitätsaspekten nicht zugeteilt werden.
- In diesem Kontext wird die Beobachtung festgehalten, dass das Personenfernverkehrspotential auf manchen Achsen, welche eine neue, leistungsfähige und attraktive Schieneninfrastruktur aufweisen, tendenziell zu gering eingestuft wird (z.B. Wien-Linz). Um diesem Fehler vorzubeugen, wird im Rahmen der BCP aktuell das Fernverkehrspotential auf der Brennerachse zu den Horizonten 2030 und 2040 untersucht.
- Das stark nachgefragte Angebot im Nah- und Regionalverkehr zwischen Innsbruck und Wörgl konnte in dieser Form nur durch die Neubaustrecke erfolgreich ausgeweitet werden. Eine weitere geplante Angebotsverdichtung in diesem Segment wird zu mehr Nah- und Regionalverkehrszügen auf dem österreichischen Abschnitt des Nordzulaufes führen.

Schlussfolgerung

Von Seiten des BMVIT und der ÖBB Infrastruktur AG wurde die Beantwortung der Kleinen Anfragen betreffend den Brenner Nordzulauf als Belastung für die gemeinsame Planungsarbeit zum Nordzulauf gesehen. Aus Sicht des BMVIT und der ÖBB Infrastruktur AG liegen – wie im Rahmen dieser Stellungnahme dargelegt – ausreichende Evidenzen vor, dass nach Inbetriebnahme des BBT von einer signifikant höheren Verkehrsfrage auszugehen ist, als die in den zitierten Kleinen Anfragen genannten Zugszahlen angeben.

Anhang: Güterverkehrsentwicklung Straße und Schiene am Brenner;

Quelle: BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr

Güterverkehrsvolumina am Brenner									
Jahr	Straße				Schiene				Modal Split Schiene
	Anzahl Lkw 1000 LKW	Belad. ges. (in Mio. t)	Fahrten Transit 1000 LKW	Belad. Transit (in Mio t)	WLV (in Mio t)	UKV (in Mio t)	ROLA (in Mio t)	GESAMT (in Mio t)	
2007	2.177	35,0	1.933	31,6	3,8	6,4	3,1	13,3	27%
2008	2.102	33,8	1.871	30,6	2,9	7,0	4,1	14,0	29%
2009	1.745	25,8	1.444	22,5	2,4	5,8	4,9	13,1	34%
2010	1.850	27,5	1.545	24,2	2,8	6,2	5,4	14,4	34%
2011	1.885	28,7	1.573	24,6	2,9	6,5	4,7	14,1	33%
2012	1.966	30,0	1.644	25,8	2,5	6,0	2,9	11,4	27%
2013	1.936	29,6	1.625	25,5	2,5	6,6	3,1	12,1	29%
2014	2.014	30,8	1.694	26,6	2,5	6,8	3,3	12,5	29%
2015	2.068	31,8	1.754	27,6	2,5	7,3	3,5	13,2	29%
2016	2.210	34,2	1.883	29,8	3,1	7,7	3,3	14,2	29%
2017	2.344	36,3	2.006	31,8	3,7	7,6	3,4	14,7	29%