

GRUNDLEGENDE PROJEKTINFORMATIONEN

BRENNER-NORDZULAUF

Informationsveranstaltung zu grundlegenden Projektinformationen

Tagesordnung

- **Begrüßung**
- Güterverkehr und Umwelt
- Verkehrsentwicklung und Zugzahlen
- Projekthistorie und Bundesverkehrswegeplan
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

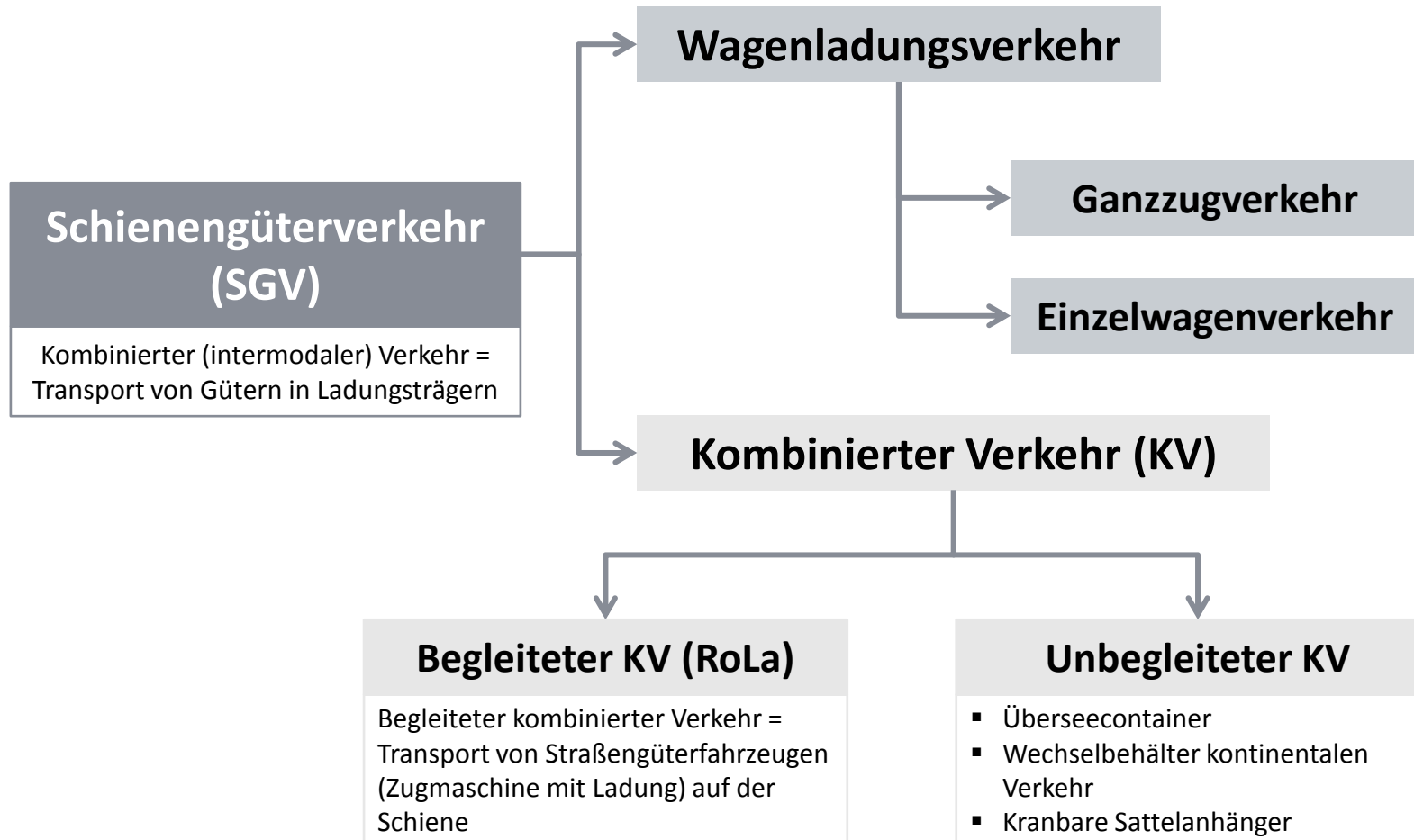
Informationsveranstaltung zu grundlegenden Projektinformationen

Tagesordnung

- Begrüßung
- **Güterverkehr und Umwelt**
- Verkehrsentwicklung und Zugzahlen
- Projekthistorie und Bundesverkehrswegeplan
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Wie funktioniert Güterverkehr auf der Schiene?

Arten von Schienengüterverkehr



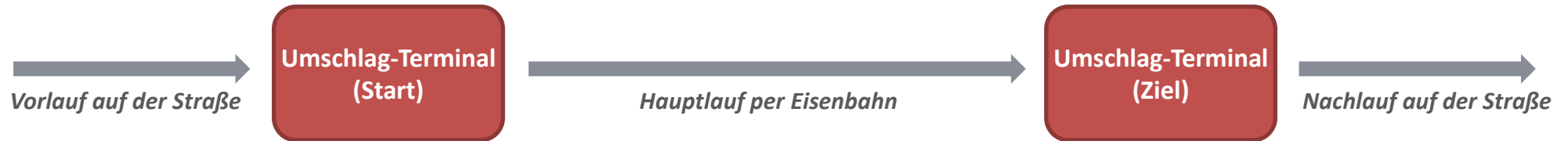
DB / Uwe Mieth



DB / Bartłomiej Banaszak

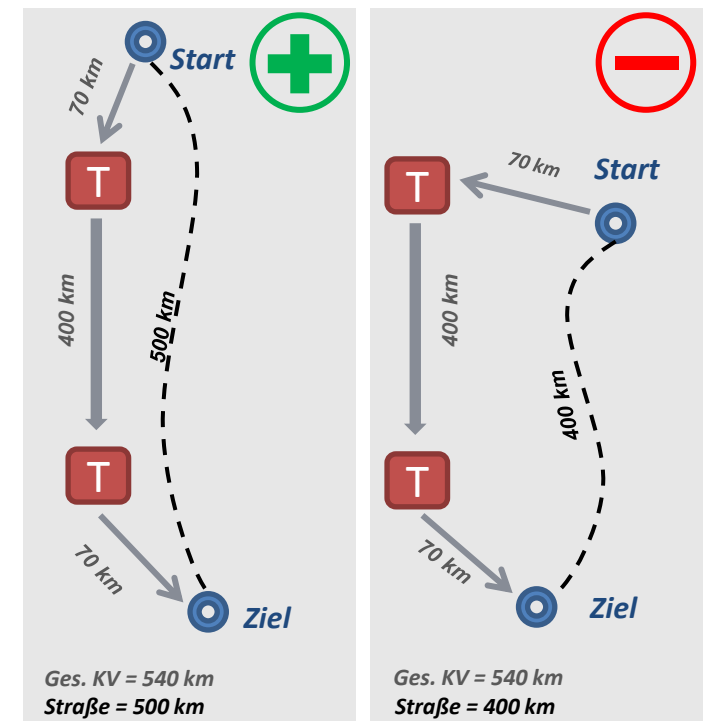
Der kombinierte Verkehr

Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit der Transportentfernung



Die Kosten für KV-Verkehr hängen im Wesentlichen von folgenden Faktoren ab:

- Transportwege (Straße) im Vor- und Nachlauf der Terminals
 - Zeitbedarf des Vor- und Nachlaufes sowie Umschlagdauer
 - Transportweg des Hauptlaufes per Eisenbahn
 - Auslastung der KV-Züge
- ➔ In Abhängigkeit dieser Faktoren und der zu betrachtenden alternativen Aufwendungen für reinen Straßengüterverkehr (Transportstrecke, - Dauer, etc.) kann je nach Verhältnissen von einer Wirtschaftlichkeit des kombinierten Verkehrs ab einem Hauptlauf per Eisenbahn von 300 km bis 400 km ausgegangen werden.
- ➔ Durch den Einsatz von LKW auf kurzen Strecken für die Verteilung der Waren und der Bahn für den Transport auf den längeren Hauptlaufstrecken ergeben sich wertvolle Synergieeffekte mit positiven Auswirkungen auf Mensch und Umwelt.



Der kombinierte Verkehr

Terminalarten

Die Terminals sind der Dreh- und Angelpunkt des Kombinierten Verkehrs. In ihnen werden die Ladeeinheiten von einem Verkehrsträger auf einen anderen gewechselt.

Alternative Verladetechniken

- Reed-Stacker



Umladesysteme ohne Kran (exemplarisch)

- Cargo-Beamer für alle Sattelaufleger
- Doppelwagen Fa. Lohr



Kräne

Ladeeinheiten

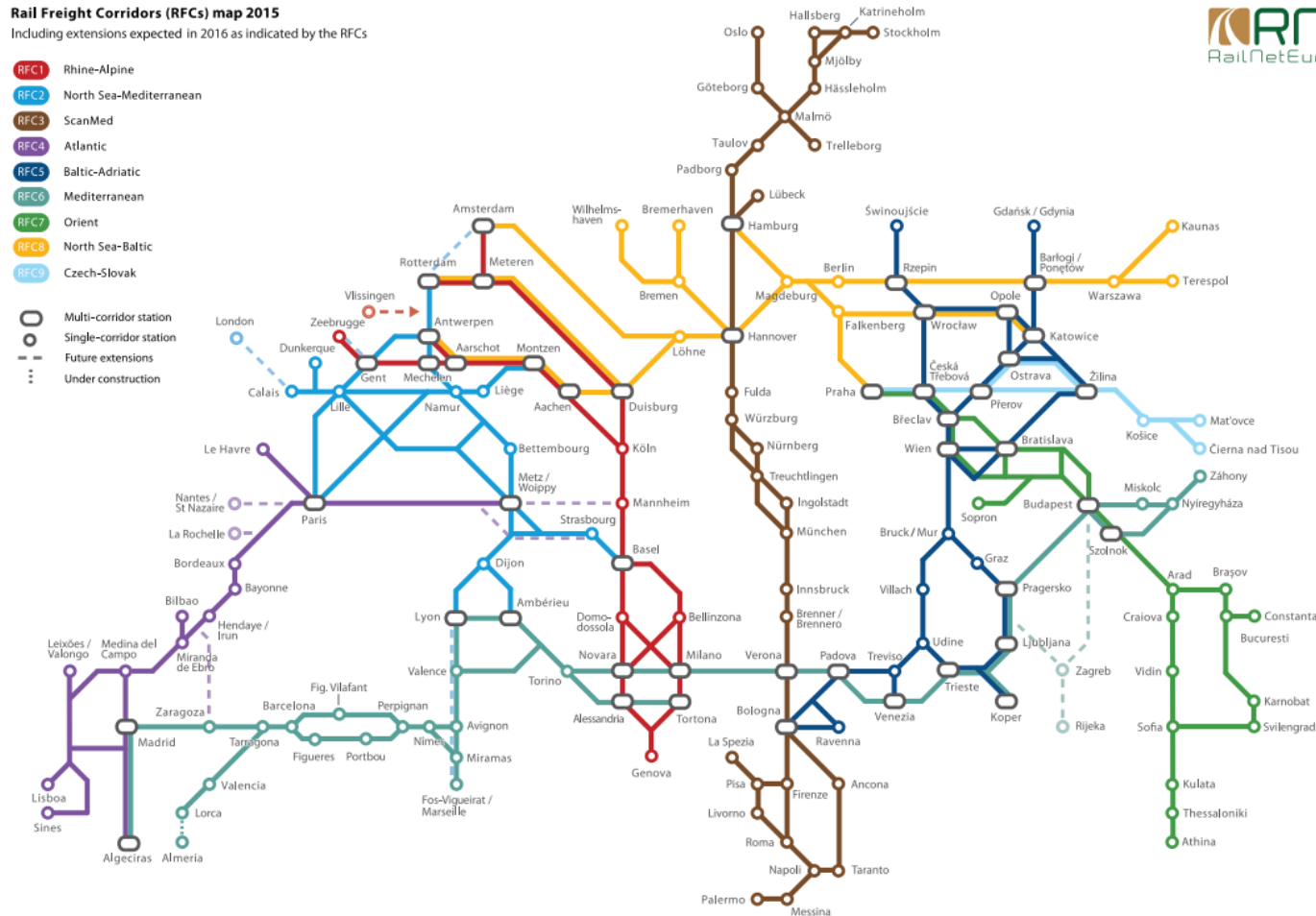
Rollendes Material

Frachtkorridore und Terminalstandorte

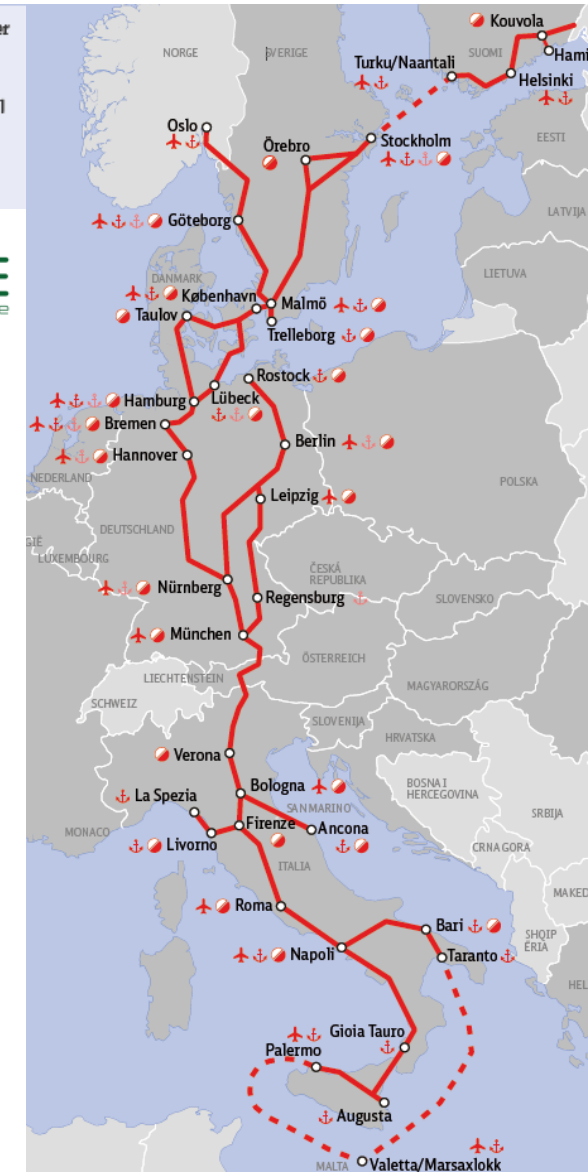
ScanMed Corridor (Auswahl)

Rail Freight Corridors (RFCs) map 2015
Including extensions expected in 2016 as indicated by the RFCs

- RFC1 Rhine-Alpine
 - RFC2 North Sea-Mediterranean
 - RFC3 ScanMed
 - RFC4 Atlantic
 - RFC5 Baltic-Adriatic
 - RFC6 Mediterranean
 - RFC7 Orient
 - RFC8 North Sea-Baltic
 - RFC9 Czech-Slovak
- Multi-corridor station
 - Single-corridor station
 - - - Future extensions
 - ⋮ Under construction



- Skandinavien-Mittelmeer Korridor
- Kernnetz-knoten
- Schiene-Straße-Terminal
- ✈ Flughafen
- ⚓ Seehafen
- ⚓ Binnenhafen



Based on Regulation (EU) No 913/2010, this map was created by RNE and agreed with all RFCs. Any use without modifications of this map in electronic or printed publications is permitted with the explicit reference to the RNE as author and holder of the copyright. © 2015 RNE

Terminalstandorte am ScanMed Corridor

Ausschnitt München – Verona (Auswahl)



Terminalkarte

für Deutschland, Österreich und die Schweiz



Zum Laden der Karte auf das Bild klicken

Welche Güter werden vorwiegend (grenzüberschreitend) in Deutschland transportiert?

Grenzüberschreitender Verkehr - Güterverkehr nach Hauptgütergruppen - Empfang

Eisenbahnen ¹⁾		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
Gütergruppen ²⁾	Aufkommen - in Mio. t	Gütergruppen ³⁾		Gütergruppen ³⁾		Gütergruppen ³⁾		Gütergruppen ³⁾		Gütergruppen ³⁾		Gütergruppen ³⁾		Gütergruppen ³⁾	
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	1,5	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	0,8	0,7	0,2	0,3	0,2	0,1							
Nahrungs- und Futtermittel	0,7	Kohle, Rohöl, Erdgas	9,8	11,0	12,1	11,5	9,5	10,4							
Kohle	10,2	Erz, Steine u. Erden, Bergbau	8,5	8,1	8,2	8,4	8,8	8,2							
Rohöl Erdöl	0,0	Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren ⁴⁾	2,9	3,6	3,3	3,3	3,3	3,0							
Mineralerzeugnisse	1,1	Kokerei- u. Mineralerzeugnisse	3,4	3,1	4,4	3,8	2,8	2,2							
Erz und Metallabfälle	5,8	Chemische und Mineralerzeugnisse	3,7	3,7	4,1	3,6	3,5	3,6							
Eisen, Stahl und NE-Metalle	5,9	Metalle und Metallerzeugnisse	7,1	6,5	6,3	6,6	6,5	6,9							
Steine und Erden	3,1	langlebige Konsumgüter ⁵⁾	1,4	3,1	3,4	3,8	2,4	1,9							
Düngemittel	0,0	Sekundärrohstoffe, Abfälle	1,4	1,2	1,1	1,0	0,9	0,9							
Chemische Erzeugnisse	4,4	Sonstige Produkte ⁶⁾	17,1	17,2	19,8	20,5	20,0	20,8							
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren ⁷⁾	19,4	Insgesamt	36,3	38,2	42,9	41,9	38,0	37,9							
Insgesamt	32,1														

Quelle: Verkehr in Zahlen 2017/2018, BMVFS, Statistik der Bundesagentur für Statistik und Erhebungsstellen, Statistik der Bundesagentur für Statistik und Erhebungsstellen, Statistik der Bundesagentur für Statistik und Erhebungsstellen

Grenzüberschreitender SGV (Empfang)

Anteil	Gütergruppen
0,2%	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse
18,0%	Kohle, Rohöl, Erdgas
14,1%	Erz, Steine, Erden
5,1%	Verbrauch Holzwaren
3,8%	Kokerei, Mineralerzeugnisse
6,1%	Chemische und Mineralerzeugnisse
11,9%	Metalle und Metallerzeugnisse
3,3%	Langlebige Konsumgüter
1,6%	Sekundärrohstoffe, Abfälle
35,8%	Sonstige Produkte

Nahrungs- und Genussmittel, Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren, Papier und Druckerzeugnisse.

Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte, Fahrzeuge, Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte

Geräte für die Güterbeförderung, Umzugsgut, Sammelgut und unbekannte Güterarten

Welche Güter werden vorwiegend (grenzüberschreitend) in Deutschland transportiert?

Grenzüberschreitender Verkehr - Güterverkehr nach Hauptgütergruppen - Empfang

Eisenbahnen ¹⁾		Gütergruppen ²⁾					
2010		2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aufkommen - in Mio. t		Aufkommen - in Mio. t					
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	1,5	0,8	0,7	0,2	0,3	0,2	0,1
Nahrungs- und Futtermittel	0,7	9,8	11,0	12,1	11,5	9,5	10,4
Kohle	10,2	8,5	8,1	8,2	8,4	8,8	8,2
Rohöl Erdöl	0,0						
Mineralerzeugnisse	1,1	2,9	3,6	3,3	3,3	3,3	3,0
Erze und Metallabfälle	5,8	3,4	3,1	4,4	3,8	2,8	2,2
Eisen, Stahl und NE-Metalle	5,9	3,7	3,7	4,1	3,6	3,5	3,6
Steine und Erden	3,1	7,1	6,5	6,3	6,6	6,5	6,9
Düngemittel	0,0						
Chemische Erzeugnisse	4,4	1,4	3,1	3,4	3,8	2,4	1,9
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigerzeugnisse ³⁾	19,4	1,4	1,2	1,1	1,0	0,9	0,9
Insgesamt	52,1	17,1	17,2	19,8	20,5	20,0	20,8
		36,3	38,2	42,9	41,9	38,0	37,9
	in vH			in vH			
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	2,9	1,5	1,2	0,3	0,5	0,4	0,2
Nahrungs- und Futtermittel	1,3	17,4	18,9	19,2	18,6	16,4	18,0
Kohle	19,5	15,2	13,9	13,0	13,5	15,2	14,1
Rohöl Erdöl	0,0						
Mineralerzeugnisse	2,1	5,2	6,2	5,2	5,4	5,7	5,1
Erze und Metallabfälle	11,1	6,1	5,3	7,0	6,1	4,9	3,8
Eisen, Stahl und NE-Metalle	11,3	4,6	4,3	4,5	3,8	4,0	4,1
Steine und Erden	6,0	12,6	11,2	10,1	10,7	11,1	11,9
Düngemittel	0,0						
Chemische Erzeugnisse	8,5	2,5	3,4	3,4	4,5	4,1	3,3
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigerzeugnisse ³⁾	37,2	2,5	2,1	1,7	1,7	1,6	1,6
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100

Quelle: Verkehr in Zahlen 2017/2018, BMVFS

Grenzüberschreitender SGV (Versand)

Anteil	Gütergruppen
1,2%	Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse
0,9%	Kohle, Rohöl, Erdgas
7,0%	Erz, Steine, Erden
4,5%	Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch und Holzwaren
9,4%	Kokerei, Mineralölerzeugnisse
8,3%	Chemische und Mineralerzeugnisse
11,2%	Metalle und Metallerzeugnisse
5,7%	Langlebige Konsumgüter
3,6%	Sekundärrohstoffe, Abfälle
48,1%	Sonstige Produkte

Nahrungs- und Genussmittel, Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren, Papier und Druckerzeugnisse.

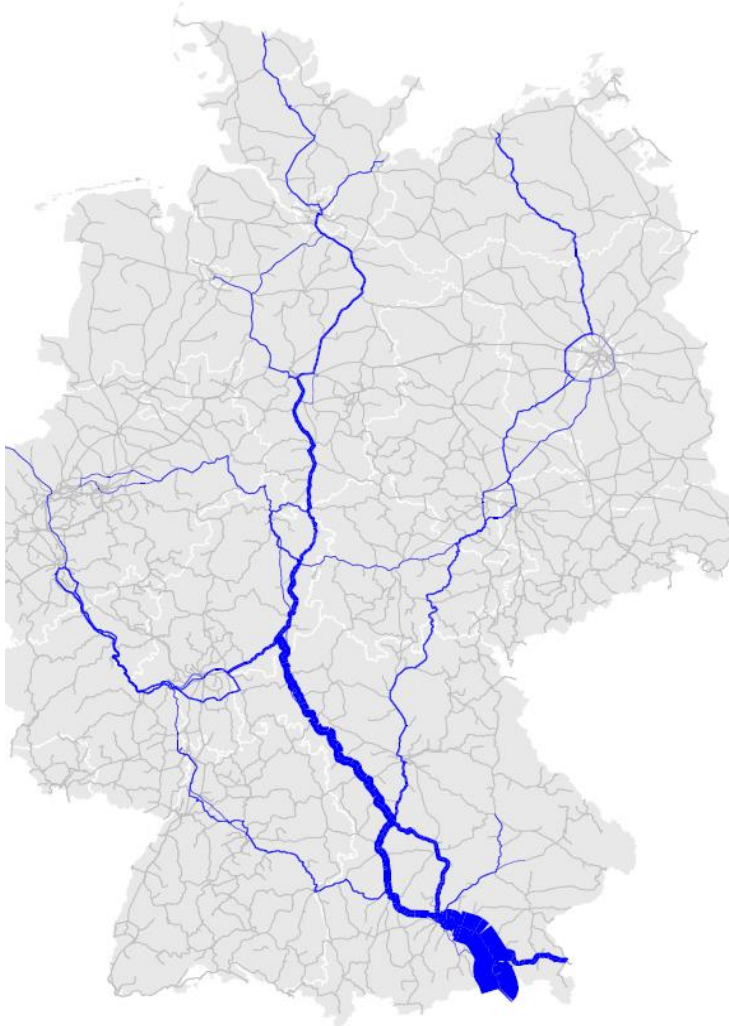
Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte, Fahrzeuge, Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte

Geräte für die Güterbeförderung, Umzugsgut, Sammelgut und unbekannte Güterarten



Schienengüterverkehrszüge am Grenzübergang Kiefersfelden

Zugzahlen SGV 2017 über Kiefersfelden¹

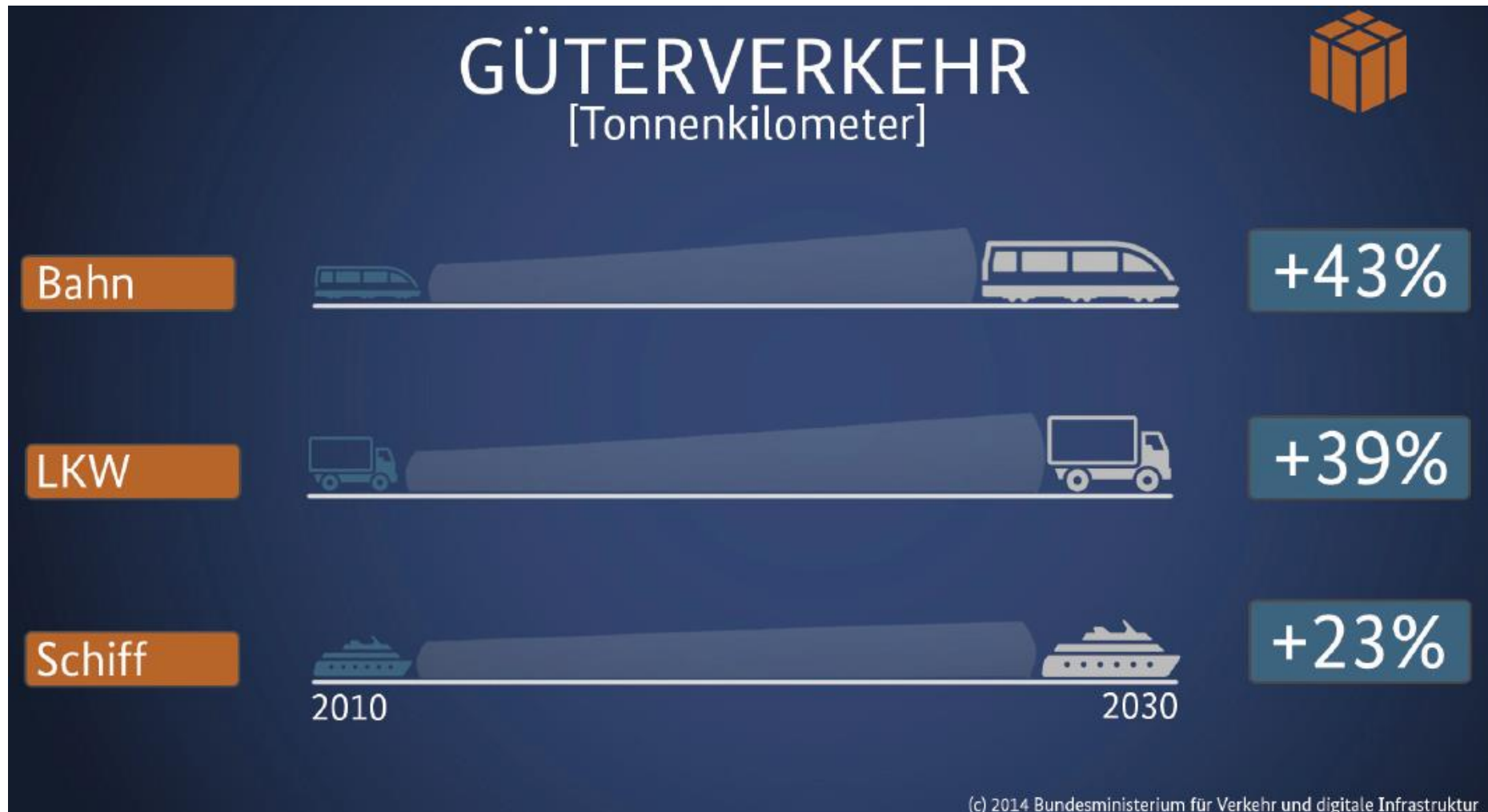


- Die Kapazität in Richtung München/Freilassing zur Abwicklung der aktuellen Zugzahlen über Kiefersfelden ist vorhanden
- Verteilung des Aufkommens
 - rd. 30 % in Richtung München
 - rd. 25 % Korridorverkehre über Rosenheim / Freilassing
 - rd. 20 % in Richtung Nord-Westen
 - rd. 25 % in Richtung Norden
- Durchgehende Züge kommen über Hamburg, Flensburg, Rostock und Puttgarden
 - Hamburg: Seeverkehre und Rangierbahnhof Maschen
 - Flensburg und Puttgarden: Verkehre aus Dänemark/ Norwegen
 - Rostock: Verkehre aus Schweden/ Finnland

¹ Quelle: Ringmax, Abrechnungsdaten DB Netz 2017

Wie funktioniert Güterverkehr auf der Schiene?

Verkehrsprognose 2030 (BMVI)



Umweltfreundliche Schiene

Verkehre, die auf der Schiene geführt werden, sind im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sehr umweltfreundlich. Warum ist das so?



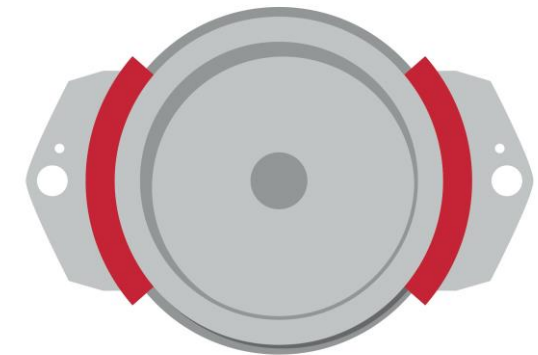
- Stahlrad auf Stahlschiene reduziert Rollwiderstand
- „Waggonschlange“ reduziert Luftwiderstand

Umweltfreundliche Schiene



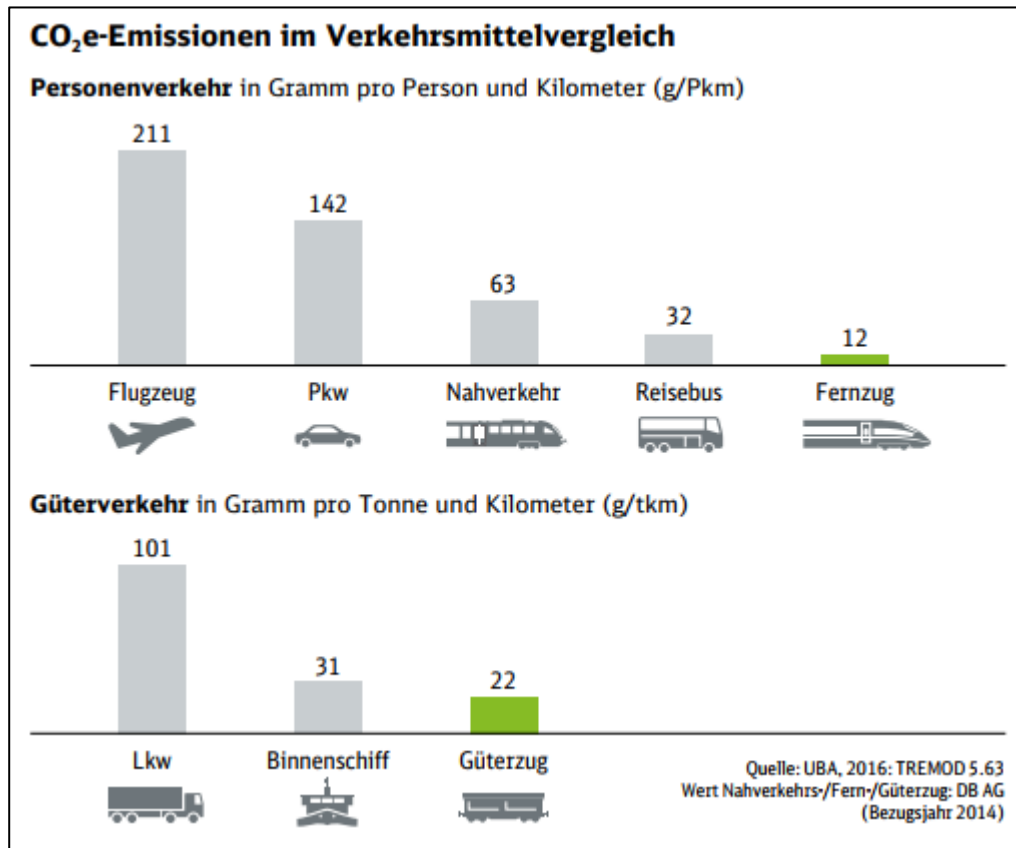
- Hohe Energieeffizienz durch elektrischen Antrieb
- Anteil erneuerbarer Energien bei 42 %

- Güterzüge werden durch lautstärkereduzierende Bremsen leiser
- Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 gesetzlich vorgeschrieben



Umweltfreundliche Schiene

Resultat



Am Beispiel Kombiniertes Verkehr in Deutschland

Erfolgsgeschichte KV-Förderung seit 1998

Verlagerung auf Schiene und Wasserstraße ca. 28,4 Mrd. tkm pro Jahr

Einsparung CO₂-Emissionen rund 2,0 Mio. t pro Jahr

Quelle: BMVI, Flyer Kombiniertes Verkehr, 09.02.2018

Fazit

Güterverkehr und Umwelt

1.

Zur Abwicklung der prognostizierten Güterverkehrsleistung und Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland ist ein Ausbau der Schieneninfrastruktur erforderlich

2.

Als Voraussetzung für eine mögliche Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene müssen die erforderlichen Kapazitäten von Schiene und Terminals rechtzeitig ausgebaut werden

3.

Zur Erreichung der Klimaziele Deutschlands im Verkehrsbereich ist eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ein wichtiger Schritt. Schienenverkehr ist hocheffizient, der Anteil erneuerbaren Energien ist bereits heute hoch

4.

Im Schienengüterverkehr entstehen nur ca. 1/5 der CO₂-Emissionen (pro Tonnenkilometer) gegenüber dem LKW. Ein Reisender im Fernreisezug verursacht nur ca. 1/10 CO₂-Emissionen im Vergleich zum PKW

5.

Schienenfahrzeuge werden durch moderne Technik immer leiser. Zusätzlich wird durch Lärmsanierung und Lärmvorsorge die Belastung durch Verkehrslärm deutlich reduziert

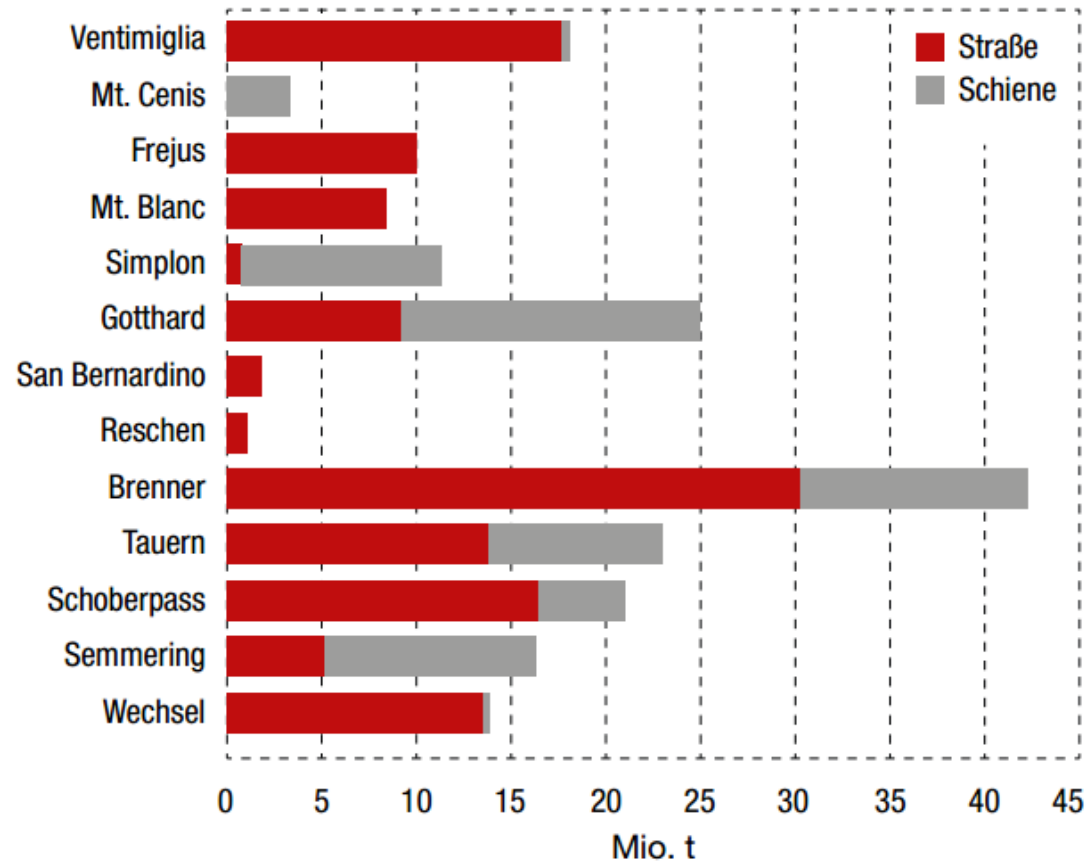
Informationsveranstaltung zu grundlegenden Projektinformationen

Tagesordnung

- Begrüßung
- Güterverkehr und Umwelt
- **Verkehrsentwicklung und Zugzahlen**
- Projekthistorie und Bundesverkehrswegeplan
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Alpenquerender Güterverkehr

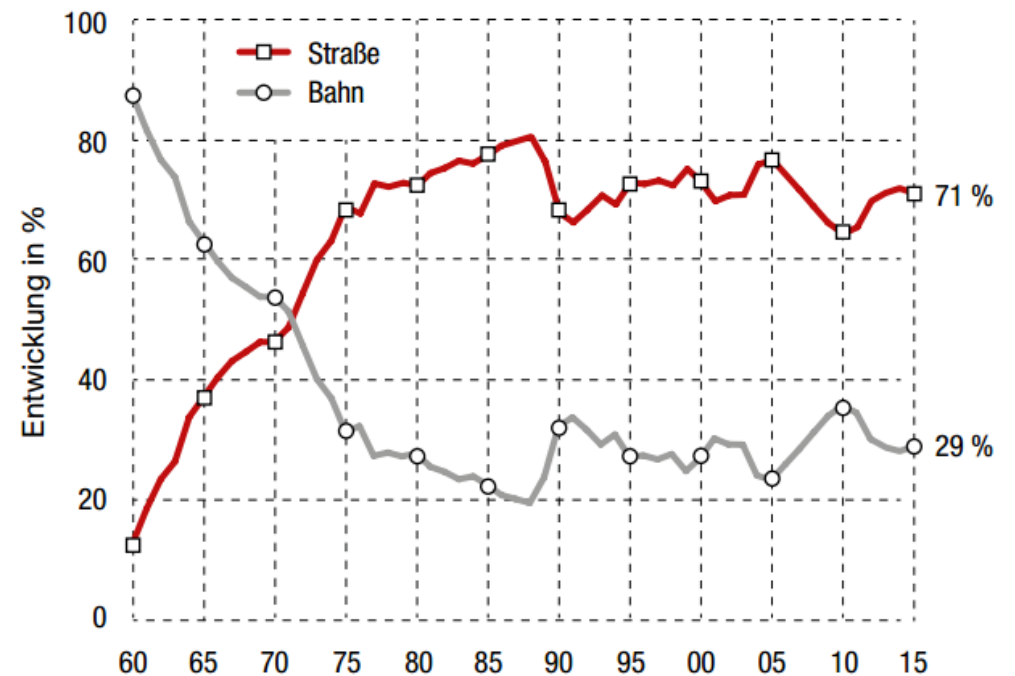
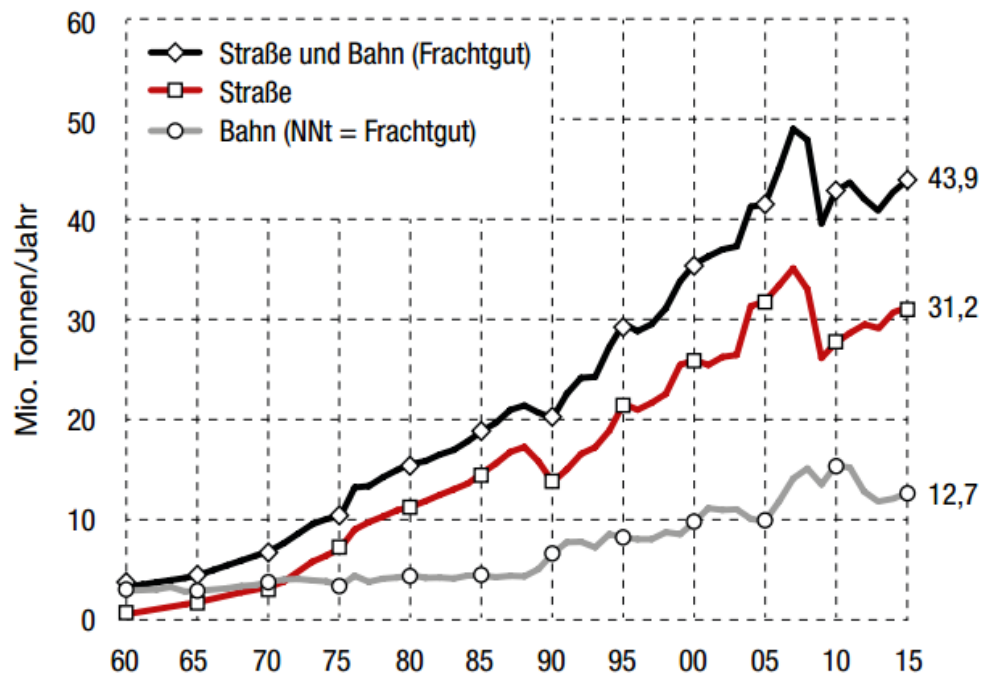
Alpenpässe 2014



Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung – Sachgebiet Verkehrsplanung: Verkehr in Tirol - Bericht 2014/15, Innsbruck 2015, S. 12

Alpenquerender Güterverkehr

Güterverkehr Brenner 1960-2015

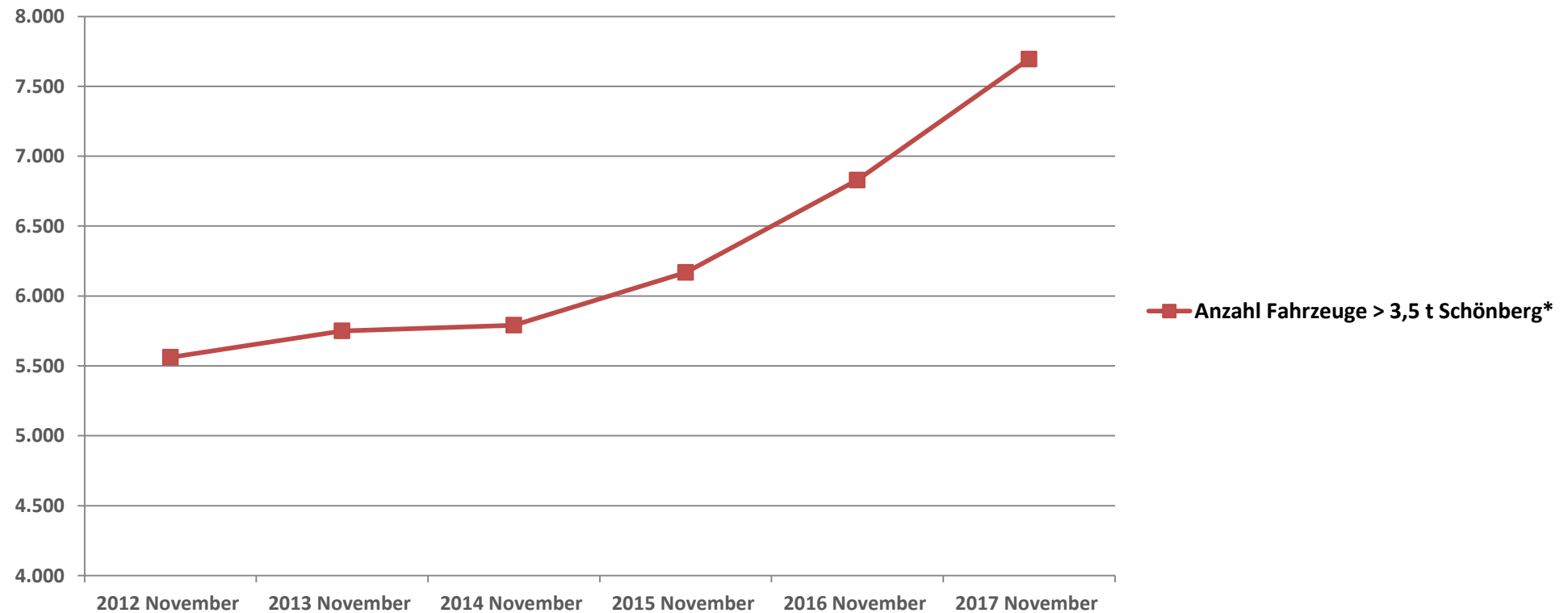


Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung – Sachgebiet Verkehrsplanung: Verkehr in Tirol - Bericht 2014/15, Innsbruck 2015, S. 11

Verkehrsentwicklung

Verkehrsentwicklung Straße (Mautstelle Schönberg)

Anzahl Fahrzeuge



*Gezählt wurden Fahrzeuge, die mehr als 3,5 t wiegen. Der Wert kommt durch eine einwöchige Zählung zustande. Der hierdurch ermittelte Wert wurde durch die Anzahl der Wochentage gemittelt. Es wurden beide Fahrrichtungen zusammengefasst.

Quelle: <https://asfinag.at/verkehr/verkehrszaehlung/>

Alpenkonvention

Was ist das?

Die Alpenkonvention ist ein Abkommen zwischen den Ländern Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, Schweiz und Slowenien sowie der EU für eine nachhaltige Entwicklung und den Schutz der Alpen.

*„Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Zieles werden die Vertragsparteien geeignete Maßnahmen insbesondere auf folgende[m] Gebiet[en] ergreifen:
Verkehr - mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität.“*

Artikel 2 Satz 2 Buchstabe j Alpenkonvention

Alpenkonvention

Bedeutung für den Schienenverkehr

Die Alpenkonvention wurde durch verschiedene Zusatzprotokolle ergänzt. Im Jahr 2000 beispielsweise durch das Verkehrsprotokoll.

„Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.“

„Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schifffahrtsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können“

Artikel 11 Satz 1 und 2 Verkehrsprotokoll

Fazit: Damit bei weiter steigendem Güterverkehr dieser menschen- und umweltverträglich abgewickelt werden kann, ist der Bau des Brenner-Nordzulaufs notwendig und sinnvoll. Durch die Alpenkonvention wird dem Ausbau der Schiene Vorrang eingeräumt.

Aktuelle Entwicklungen: Dimensionierung

Brenner-Gipfel am 5. Februar in München

BR24.de, 06.02.2018

Brenner-Gipfel

Mehr Güter auf die Schiene - trotzdem weiter Blockabfertigung

Deutschland, Österreich und Italien haben beim "Brenner-Gipfel" vereinbart, mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Die Blockabfertigungen, die zu kilometerlangen Rückstaus nach Bayern führen, wird es weiter geben. Sie werden künftig allerdings früher angekündigt.



Belastung. Auch die Vereinigung der bayerischen Wirtschaft lehnt Blockabfertigung und Korridormaut als "unverhältnismäßig" ab, es fehle an Alternativen auf der Schiene. Diese wollen Österreich, Italien und die EU bis 2026 mit dem Brennerbasistunnel geschaffen haben. Doch Deutschland hinkt mit dem Ausbau des Zulaufs weit hinterher. Gerade haben erste Bohrungen zur Bodenerkundung begonnen.

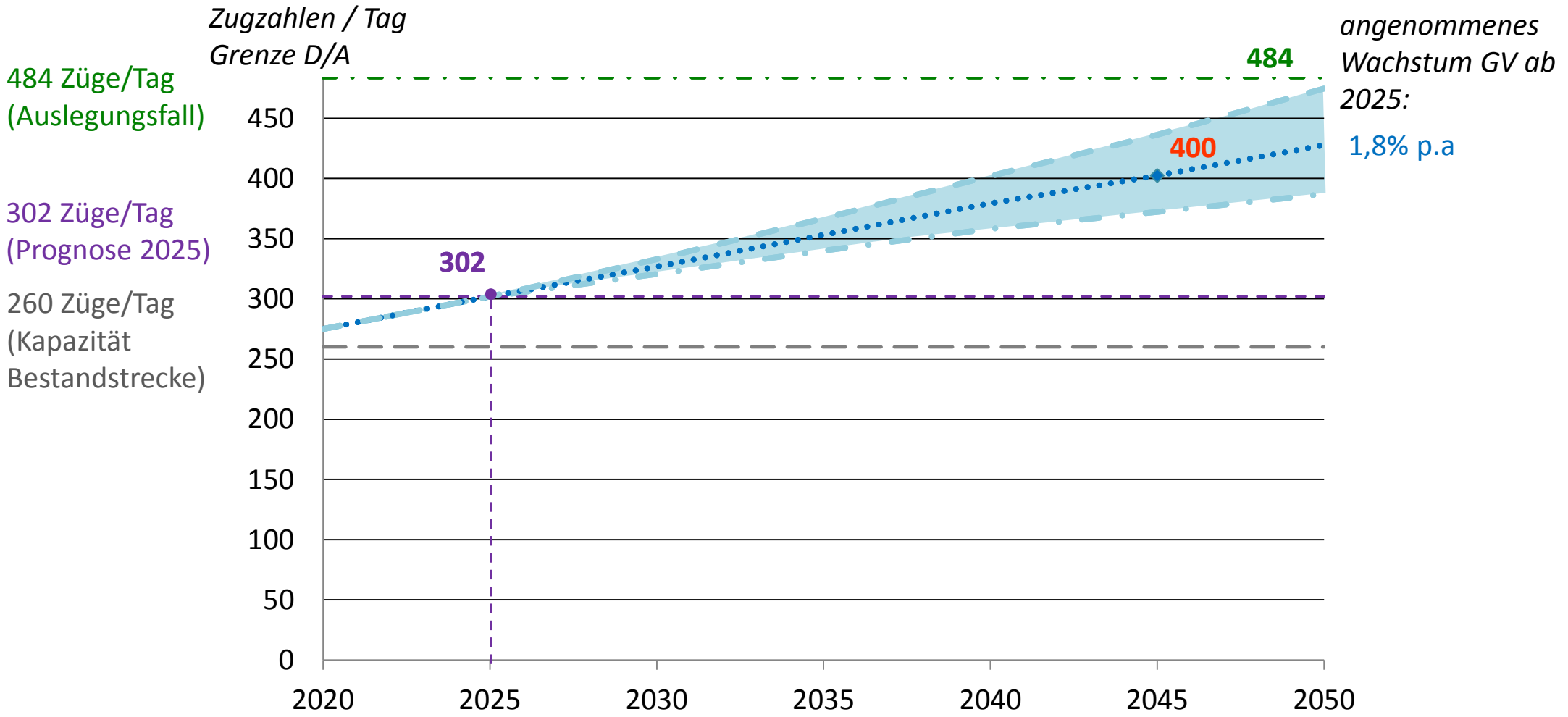
„Brennergipfel soll Frieden stiften“, Süddeutsche.de, 04.02.2018

Brenner-Gipfel: Herrmann will mehr Verkehr auf die Schiene bringen

Um dem zunehmenden Schwerlastverkehr auf dem Brenner-Korridor (Foto: dpa) Herr zu werden und die negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Umwelt und die Sicherheit auf den Straßen einzudämmen, hatte die Europäische Kommission am gestrigen Montag zu einem Brenner-Gipfel nach München geladen. Auch der bayerische Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) nahm an dem Treffen teil. Herrmann will nach eigenen Angaben so schnell wie möglich mehr Güter auf die Schiene bringen.

Oberbayerisches Volksblatt, 06.02.2018

Festlegung Bemessungsfall Brenner-Nordzulauf



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

Zugzahlen

Zugzahlen pro Tag an der Grenze D/A

Jahr	SPFV	SPNV	SGV	Sonst.	Summe	Anmerkung
2016	52	43	88	2	185	Stand KW 14/2016
2025	64	48	190	-	302	Prognosezahlen Bedarfsplanüberprüfung 2010
2030	Prognosezahlen BVWP 2030 noch nicht veröffentlicht					
	Szenarienstudie des BMVI am 06.03.2017 angekündigt mit Zeithorizont >2050					
	80	48	272	-	400	Bemessungsfall für Trassenauswahlverfahren
	92	69	323	-	484	Auslegungsfall BBT (400 Züge/Tag am Querschnitt Brenner)

Betriebsprogramm Bemessungsfall

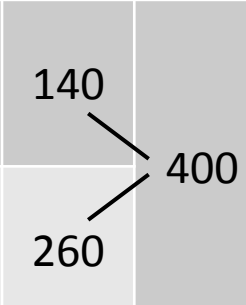
400 Züge an der Grenze D/A – Prämissen

- Fernverkehr
 - Verdichteter Brenner-EC mit derzeitigem Haltemuster über die Bestandsstrecke
 - 3 Sprinterzugpaare auf der Brennerachse ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum über die Neubaustrecke
 - Korridorverkehr Salzburg-Innsbruck ohne Halt im gemeinsamen Planungsraum überwiegend über die Neubaustrecke, vereinzelt aufgrund Haltemuster über die Bestandsstrecke
- Nahverkehr
 - kein Nahverkehr auf der Neubaustrecke
- Güterverkehr
 - Aufteilung zwischen Bestands- und Neubaustrecke analog Prognosezugzahlen 2025 des BVWP

Betriebsprogramm Bemessungsfall

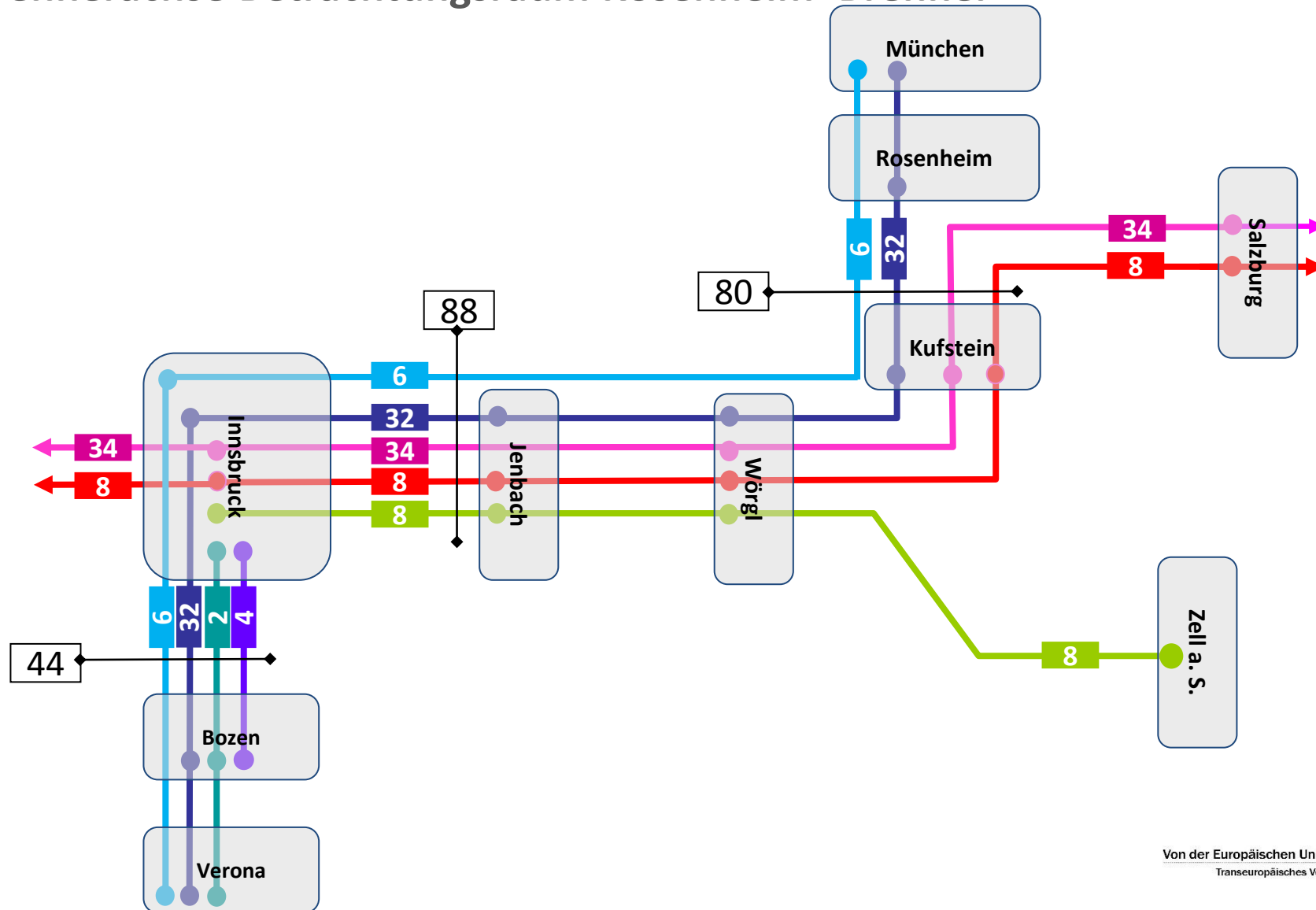
Zugzahlen an der Grenze D/A

Jahr	SPFV	SPNV	SGV	Sonst.	Summe	Anmerkung
2016	52	43	88	2	185	Stand KW 14/2016
2025	64	48	190	-	302	Prognosezahlen Bedarfsplanüberprüfung 2010
BF Bestandsstrecke	40	48	52	-	140	Bemessungsfall für Trassenauswahlverfahren
BF Neubausstrecke	40	-	220	-	260	



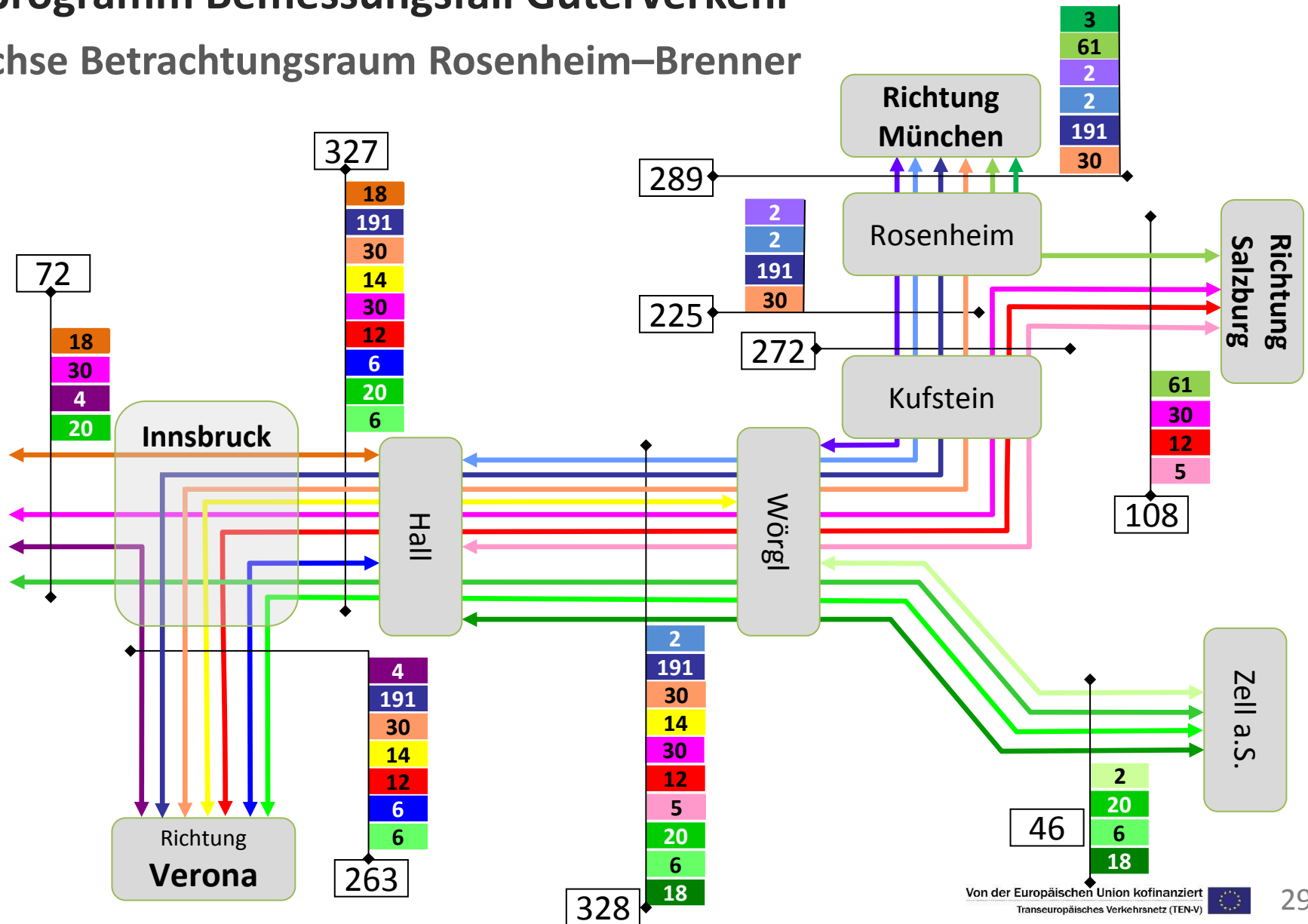
Betriebsprogramm Bemessungsfall Personenfernverkehr

Brennerachse Betrachtungsraum Rosenheim–Brenner



Betriebsprogramm Bemessungsfall Güterverkehr

Brennerachse Betrachtungsraum Rosenheim–Brenner



Fazit

Verkehrsentwicklung und Zugzahlen

1. Der Brenner ist der Alpenübergang mit dem höchsten Güterverkehrsaufkommen.
2. Der Anteil der Schiene am Güterverkehr über den Brenner ist in der Vergangenheit trotz der hohen Steigerung der Transportmenge relativ stabil bei ca. 30%. Andere Alpenpässe weisen aber eine deutlich höherer Quote zugunsten der Schiene aus.
3. Die Transportmenge über den Brenner ist in den letzten Jahren nahezu exponentiell gewachsen. Vor allem in den letzten beiden Jahren findet das Wachstum fast ausschließlich auf der Straße statt.
4. Die Alpenkonvention untersagt den Neubau von Straßen und räumt dem Ausbau der Schieneninfrastruktur Vorrang ein. Damit bei weiter steigendem Güterverkehr dieser menschen- und umweltverträglich transportiert werden kann, ist der Bau des Brenner-Nordzulaufs notwendig und sinnvoll.

Informationsveranstaltung zu grundlegenden Projektinformationen

Tagesordnung

- Begrüßung
- Güterverkehr und Umwelt
- Verkehrsentwicklung und Zugzahlen
- **Projekthistorie und Bundesverkehrswegeplan**
- Diskussion & Fragen
- Abschluss

Entwicklung des Projektes Ausbau Brenner Achse seit 1971

Internationale Verträge bilden die Grundlage für den Ausbau der Brennerachse

1971

Beschluss des UIC-Ausschusses Planung zur Bildung einer „Arbeitsgruppe Achse Brenner“ aus Fachvertretern der Bahnverwaltungen Deutsche Bundesbahn (DB), Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), Italienische Staatsbahnen (FS) und Ausarbeitung einer Studie über die neue Brennerbahn mit Basistunnel

1980

Vereinbarung der Verkehrsminister von Deutschland, Österreich, Italien: Verkehrsministerien DE, AT, IT stimmen Bedarf nach einer Machbarkeitsstudie zu

1989

Erklärung von Udine als „Grundlage für alle weiteren Arbeiten“: Vereinbarung eines gestuften Vorgehens beginnend mit einer Ertüchtigung der Bestandsstrecke über Planung der Neubau-Zulaufstrecken bis hin zum Ausbau der Zulaufstrecken

1994

Memorandum von Montreux: Der Ausbau der Achse München – Verona ist im Rahmen der jeweiligen nationalen Verkehrsplanung zu verfolgen und zu realisieren.

Entwicklung des Projektes Ausbau Brenner Achse seit 1971

Internationale Verträge bilden die Grundlage für den Ausbau der Brennerachse

2002

Vereinbarung der trilateralen Arbeitsgruppe zu Maßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung des Brenner Basistunnels: Vereinbarung von Maßnahmen die kurz-/mittelfristig bzw. im Zusammenhang mit der Errichtung des Brenner Basistunnels umgesetzt werden sollen, z.B. Rosenheim – Mühldorf – Landshut

2009

Memorandum von Rom mit Aktionsplan 2009–2022: Absichtserklärung über die Umsetzung der Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo mit Inkraftsetzung des Brenneraktionsplans 2009 und der darin enthaltenen Maßnahmen

2012

Regierungsvereinbarung über die koordinierten Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung München – Rosenheim – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld – Innsbruck („Vertrag von Rosenheim“)

2017/2018

Aktualisierung Brenner-Aktionsplan und Memorandum of Understanding

2. Projektentwicklung

Projektgeschichte

1986 - 1989

Machbarkeitsstudie

**Brenner Basistunnel
(Innsbruck - Franzensfeste)**

1991 - 1993

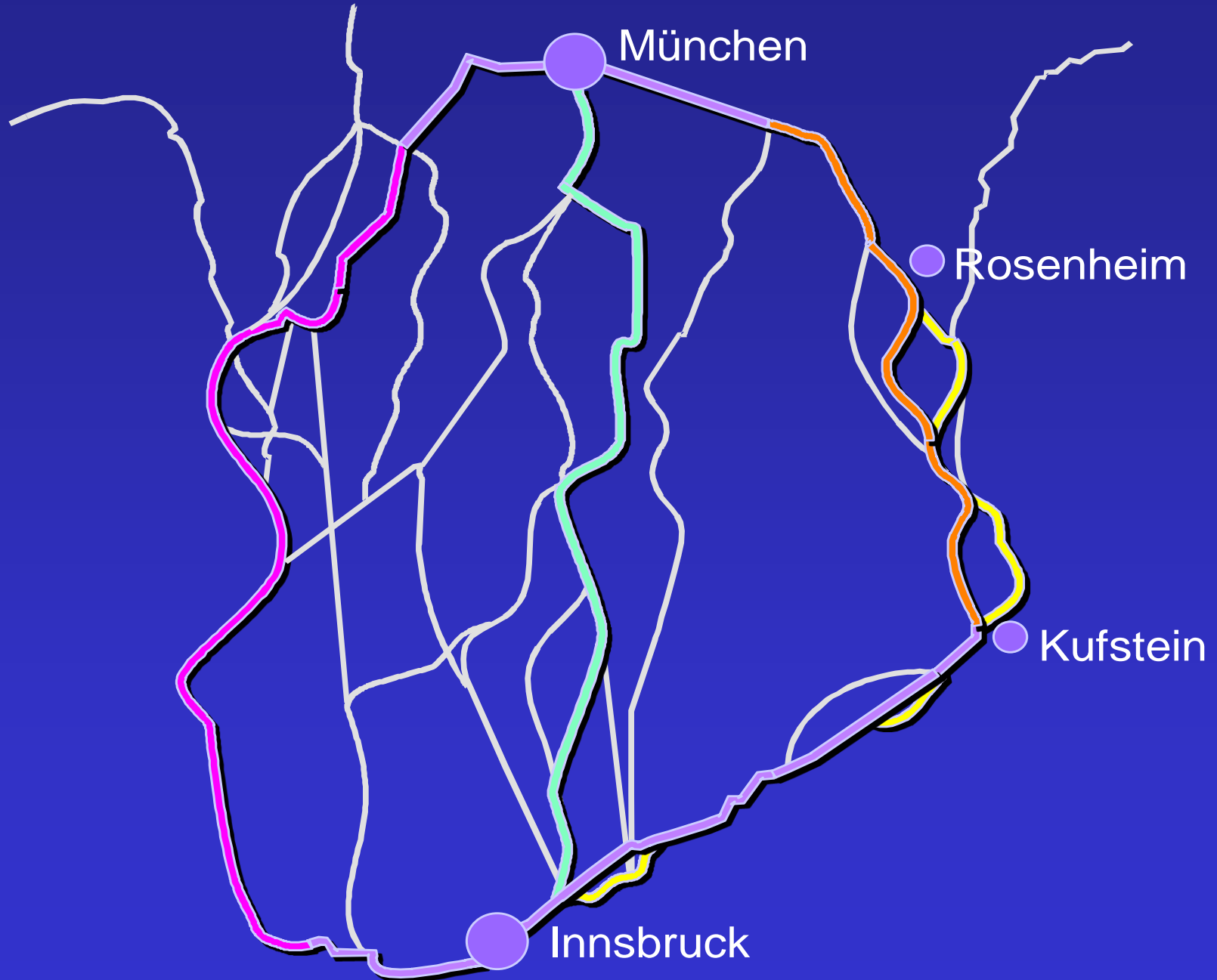
Machbarkeitsstudie

- **Nördliche Zulaufstrecke**
- **Südliche Zulaufstrecke**



59 Varianten

Trassenübersicht



Projektgeschichte

59 Varianten



Vorschlagstrasse

- Nordzulauf: Inntal
- Brenner Basistunnel (Innsbruck - Franzensfeste)
- Südzulauf: Eisacktal, Etschtal

Verankerung des Projektes in internationalen und nationalen Ausbauplänen

International

- 1985: Europäisches Abkommen zu wichtigen internationale Eisenbahnachsen wie „Oslo-München-Innsbruck-Brenner-Verona-Bologna-Bari“
- 1996: Entscheidung Europäisches Parlament und Rat:
Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, u.a.: TEN-Achse Nr.1 Berlin Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo mit Brenner Basistunnel und Zulaufstrecken
- Der Brennernordzulauf ist Bestandteil des ScanMed Corridors (RFC 3/CORE 5/TEN-V).

National

- Deutschland: Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 und BVWP 2030
- Österreich: Rahmenplan BMVIT

Verankerung des Projektes im Bundesverkehrswegeplan 2030 in Deutschland

Titel: ABS/NBS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (- Kufstein)

Projektnummer: 2-009-V03

Einstufung: Vordringlicher Bedarf

Maßnahmen:

Blockverdichtung ⁽¹⁾

- München – Trudering – Grafing

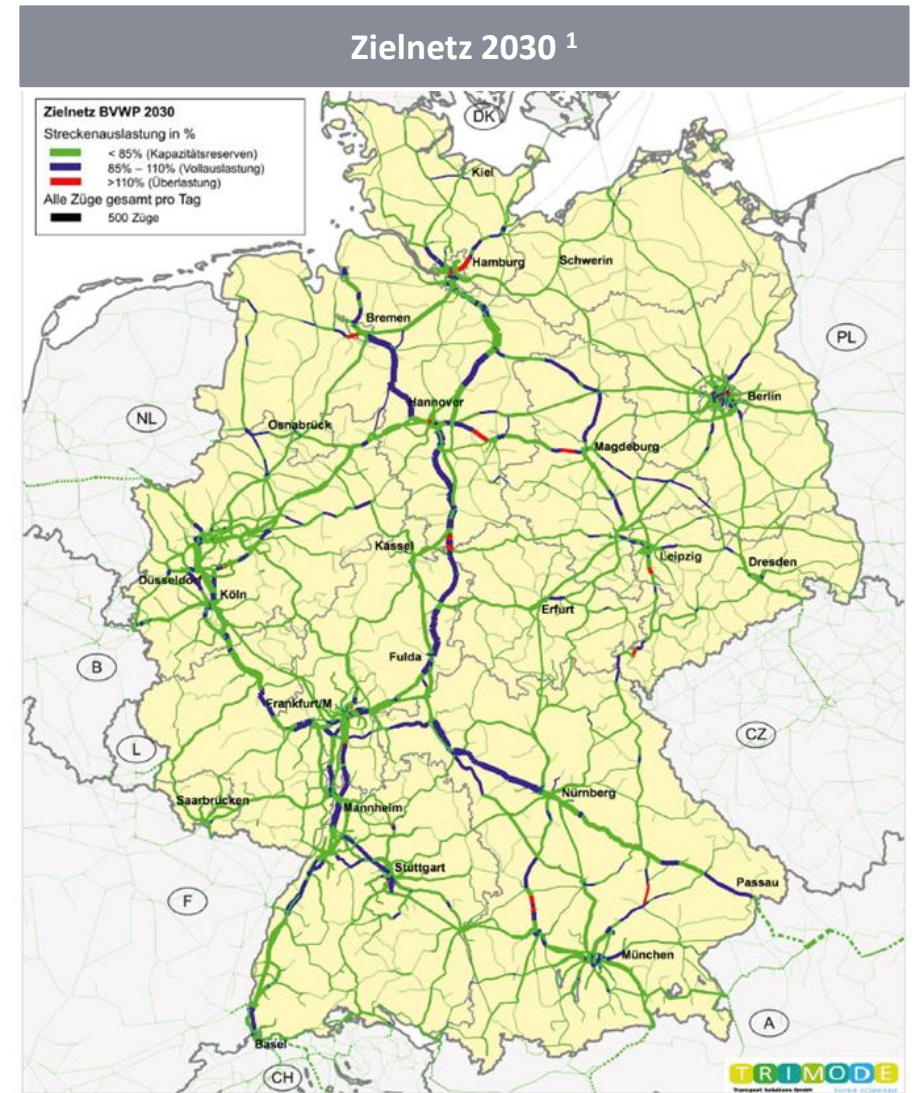
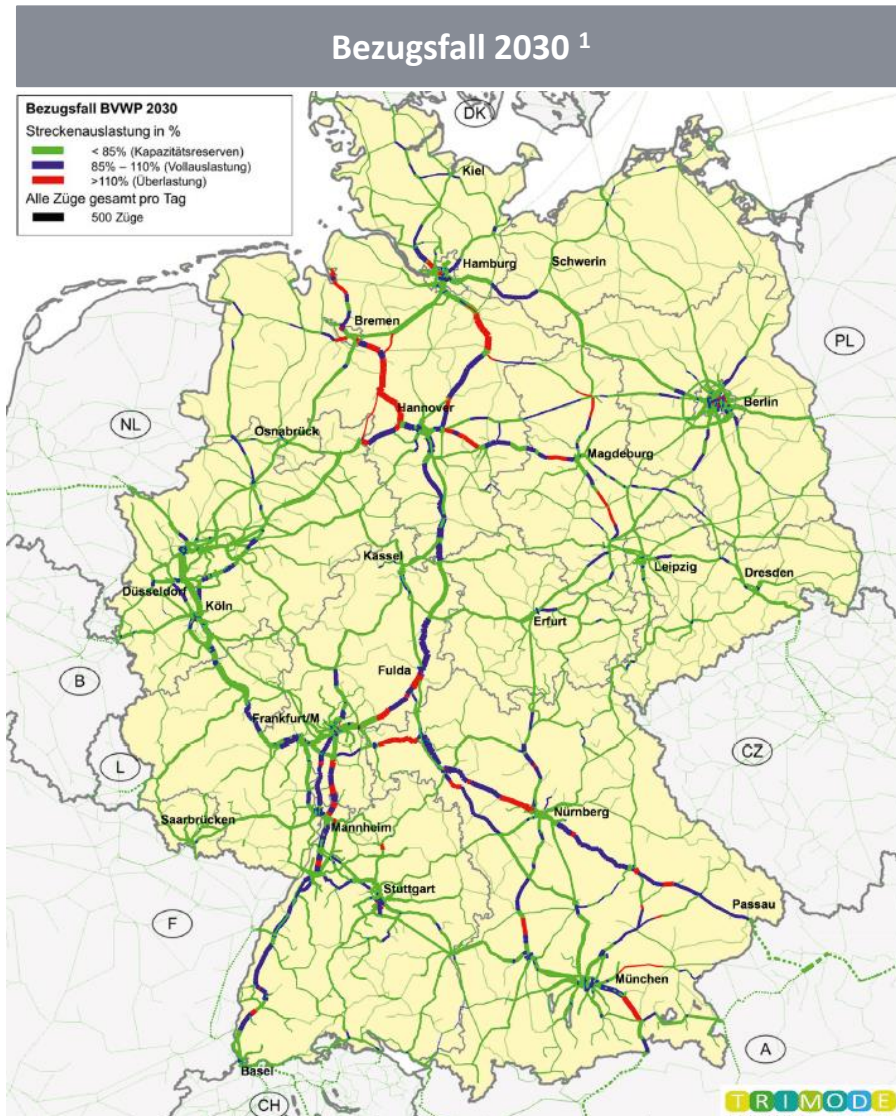
Neubaustrecke ⁽²⁾

- Grafing – Großkarolinenfeld
- Großkarolinenfeld – Brannenburg
- Brannenburg – Grenze D/A (– Kufstein)

⁽¹⁾ an der viergleisigen Bestandsstrecke (ABS)

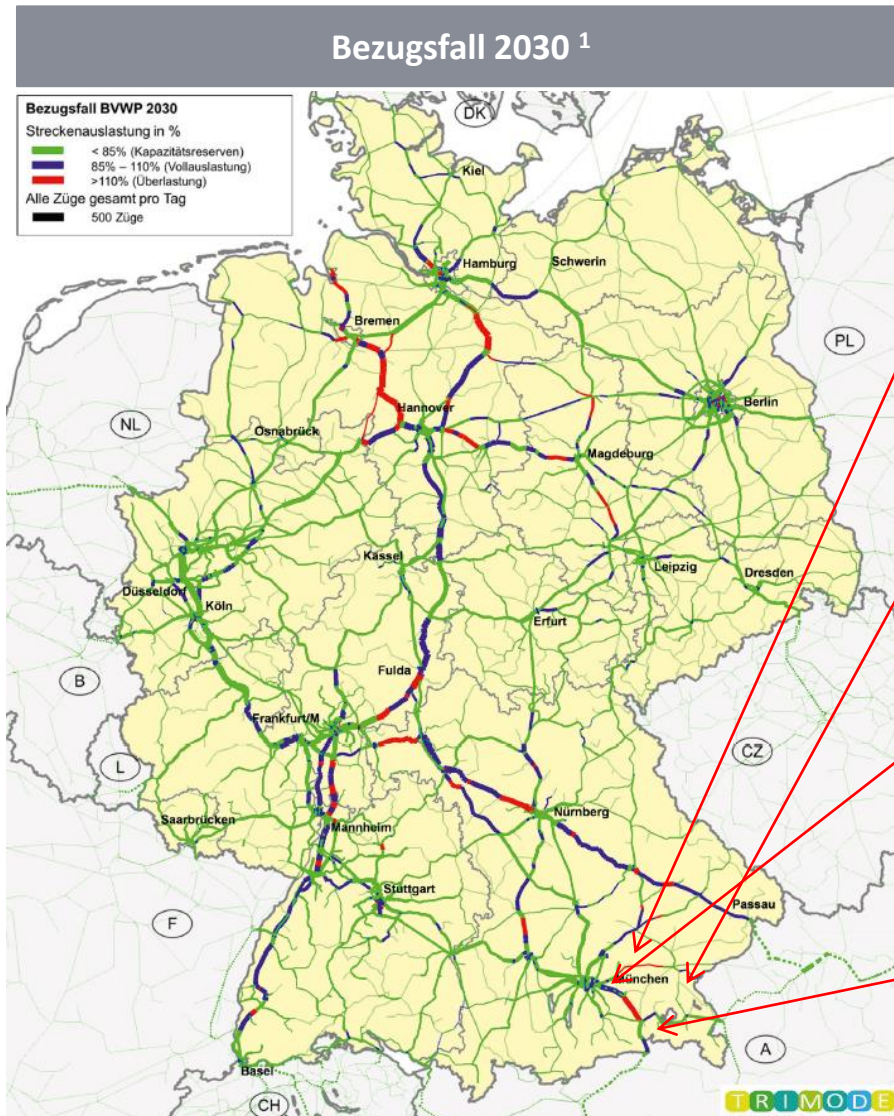
⁽²⁾ zusätzlich zur zweigleisigen Bestandsstrecke (NBS)

Engpassbeseitigung ist ein Schwerpunkt im BVWP 2030



¹ Quelle: BVWP 2030 Schlussbericht, August 2016

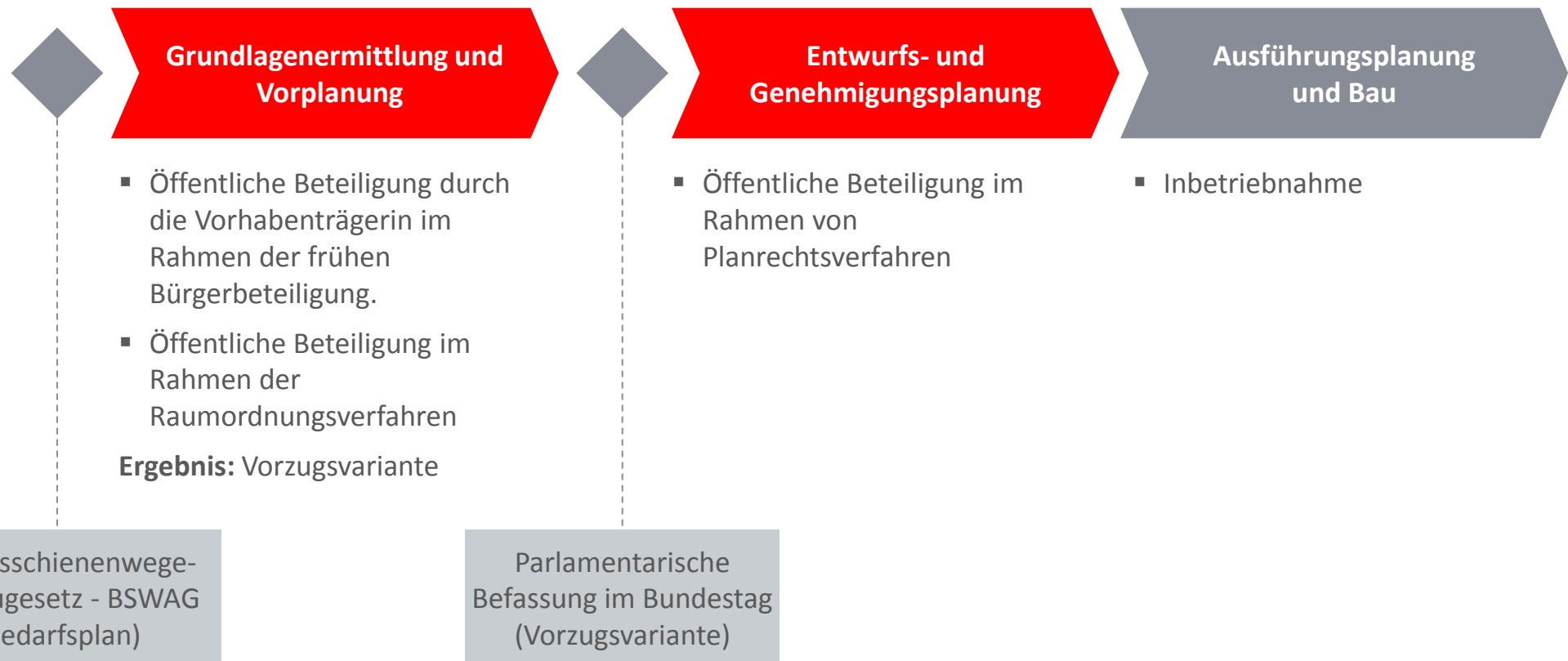
Engpassbeseitigung: Ermöglicht durch Maßnahmenpaket in Südostbayern



Maßnahme	Inhalt
VB 06 ABS München – Mühldorf – Tüßling – Freilassing / Burghausen	2. Gleis Markt Schwaben – Ampfing, Vmax 160 km/h, Elektrifizierung Markt Schwaben – Freilassing u. Tüßling – Burghausen; 1-gleisige Verbindungskurve von München Riem nach München Trudering (Truderinger Kurve)
PB 03 ABS München – Mühldorf – Freilassing	2-gleisige Begegnungsabschnitte Tüßling – Freilassing; kann bei positiver Bewertung VB 06 ergänzen
VB 25 Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)	Ausbau der Großknoten Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München
VB 07 ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)	Blockverdichtung München-Trudering – Grafing; 2-gleisige NBS Grafing – Großkarolinenfeld, Vmax 230 km/h; 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A

¹ Quelle: BVWP 2030 Schlussbericht, August 2016

Die Öffentlichkeit ist an zwei wesentlichen Schritten der Planung beteiligt



Fazit

Projekthistorie und Bundesverkehrswegeplan

1.

Der Ausbau der Brennerachse ist in verschiedensten internationalen Abkommen fixiert und zwischen den beteiligten Ländern abgestimmt.

2.

Der Verlauf des Brenner-Nordzulaufs im Inntal über Rosenheim nach München ist das Resultat intensiver Untersuchungen und Machbarkeitsstudien möglicher Streckenverläufe über die Alpen.

3.

Entsprechend hat das Projekt seine Abbildung im Bundesverkehrswegeplan und in den Bundesschienenwegeausbaugesetzen gefunden.

4.

Die Beteiligung der Region am Projekt ist über das Trassenauswahlverfahren und die anschließenden Verfahren (Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren) gesichert. Hier kann direkt an der konkreten Planung mitgewirkt werden.

Informationsveranstaltung zu grundlegenden Projektinformationen

Tagesordnung

- Begrüßung
- Güterverkehr und Umwelt
- Verkehrsentwicklung und Zugzahlen
- Projekthistorie und Bundesverkehrswegeplan
- **Diskussion & Fragen**
- Abschluss

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF

Anwesenheitsliste

Exkursion am 08.03.18

Gemeinde	Vertreter	Teilnahme
Rosenheim Nord		
Bad Aibling	Schwaller, Felix	
Bad Aibling	Koller, Alois	
Bad Aibling	Gartmeier, Franz Xaver	
Bad Aibling	Kühnel, Erwin	ja
Bad Aibling	Dr. Messing, Wilhelm	ja
Großkarolinenfeld	Fessler, Bernd	
Großkarolinenfeld	Wallner, Liselotte	
Großkarolinenfeld	Hundhammer, Josef	
Großkarolinenfeld	Wallner, Jörg	ja
Großkarolinenfeld	Wittner, Ingrid	ja
Prutting	Loy, Hans	
Prutting	Hell, Andreas	
Prutting	Rohde, Manuel	
Prutting	Pöller, Teresa	
Schechen	Holzmeier, Hans	
Schechen	Lechner, Peter	ja
Schechen	Baumann, Christoph	

Gemeinde	Vertreter	Teilnahme
Schechen	Dialler, Stephan	ja
Tuntenhausen	Weigl, Georg	
Tuntenhausen	Rieder, Anton	ja
Tuntenhausen	Thiel, Hans	
Vogtareuth	Leitmannstetter, Rudolf	ja
Vogtareuth	Mayerhofer, Johann	
Vogtareuth	Dutz, Franz	
Vogtareuth	Lechner, Josef	
Rosenheim Süd		
Bad Feilnbach	Hofer, Hans	
Bad Feilnbach	Wallner, Anton	ja
Bad Feilnbach	Gasteiger, Vitus	
Bad Feilnbach	Riedl, Josef	
Bad Feilnbach	Kolb, Christian	
Bad Feilnbach	Gernstl, Martina	
Bad Feilnbach	Angermaier, Katherina	ja
Bad Feilnbach	Obermair, Sebastian	ja
Bad Feilnbach	Rauscher, Josef	
Kolbermoor	Kloo, Peter	ja
Kolbermoor	Levin, Dagmar	
Kolbermoor	Börner, Dieter	

Gemeinde	Vertreter	Teilnahme
Kolbermoor	Hunklinger, Marina	ja
Kolbermoor	Exler, Ralf	ja
Riedering	Häusler, Josef	
Riedering	Lindner, Konrad	ja
Riedering	Dr. Kaddick, Christian	
Riedering	Langer, Christoph	
Riedering	Englhart, Brigitte	ja
Rohrdorf	Praxl, Christian	
Rohrdorf	Wiesböck, Joachim	
Rohrdorf	Huber, Bernhard	
Rohrdorf	Reck, Johann	
Rohrdorf	Albrecht, Theresa	
Rohrdorf	Albrecht, Thomas	
Rohrdorf	Dr. Krapf, Josef	
Rohrdorf	Dr. Hartlieb, Gerd	
Rosenheim	Bauer, Gabriele	
Rosenheim	Cybulska, Helmut	
Rosenheim	Gschwendtner, Sebastian	
Rosenheim	Janhsen, Wolfgang	
Rosenheim	Bensegger, Andreas	
Rosenheim	Dr. Biehler, Hermann	ja

Gemeinde	Vertreter	Teilnahme
Rosenheim	Storandt, Steffen	ja
Stephanskirchen	Auer, Rainer	
Stephanskirchen	Hamberger, Johann	ja
Stephanskirchen	Mair, Karl	
Stephanskirchen	Riedrich, Thomas	
IFOK GmbH	Eggert, Ralf	ja
IFOK GmbH	Spieker, Arne	ja
DB Netz AG	Tradler, Christian	ja
DB Netz AG	Gruber, Torsten	ja
DB Netz AG	Reiter, Bernd	ja
DB Netz AG	Ebner, Ferdinand	ja

Anwesenheitsliste

Informationstermin Projekthintergründe am 08.03.18 in Rosenheim

Gemeinde	Vertreter	Teilnahme
Rosenheim Nord		
Bad Aibling	Schwaller, Felix	
Bad Aibling	Koller, Alois	
Bad Aibling	Gartmeier, Franz Xaver	
Bad Aibling	Kühnel, Erwin	ja
Bad Aibling	Dr. Messing, Wilhelm	ja
Großkarolinenfeld	Fessler, Bernd	
Großkarolinenfeld	Wallner, Liselotte	
Großkarolinenfeld	Hundhammer, Josef	
Großkarolinenfeld	Wallner, Jörg	
Großkarolinenfeld	Wittner, Ingrid	ja
Prutting	Loy, Hans	
Prutting	Hell, Andreas	
Prutting	Rohde, Manuel	
Prutting	Pöller, Teresa	
Schechen	Holzmeier, Hans	
Schechen	Lechner, Peter	ja
Schechen	Baumann, Christoph	

Gemeinde	Vertreter	Teilnahme
Schechen	Dialler, Stephan	ja
Tuntenhausen	Weigl, Georg	
Tuntenhausen	Rieder, Anton	
Tuntenhausen	Thiel, Hans	
Vogtareuth	Leitmannstetter, Rudolf	
Vogtareuth	Mayerhofer, Johann	
Vogtareuth	Dutz, Franz	
Vogtareuth	Lechner, Josef	
Rosenheim Süd		
Bad Feilnbach	Hofer, Hans	
Bad Feilnbach	Wallner, Anton	ja
Bad Feilnbach	Gasteiger, Vitus	
Bad Feilnbach	Riedl, Josef	
Bad Feilnbach	Kolb, Christian	
Bad Feilnbach	Gernstl, Martina	
Bad Feilnbach	Angermaier, Katherina	
Bad Feilnbach	Obermair, Sebastian	ja
Bad Feilnbach	Rauscher, Josef	
Kolbermoor	Kloo, Peter	
Kolbermoor	Levin, Dagmar	
Kolbermoor	Börner, Dieter	

Gemeinde	Vertreter	Teilnahme
Kolbermoor	Hunklinger, Marina	
Kolbermoor	Exler, Ralf	ja
Riedering	Häusler, Josef	
Riedering	Lindner, Konrad	
Riedering	Dr. Kaddick, Christian	
Riedering	Langer, Christoph	
Riedering	Englhart, Brigitte	
Rohrdorf	Praxl, Christian	
Rohrdorf	Wiesböck, Joachim	
Rohrdorf	Huber, Bernhard	
Rohrdorf	Reck, Johann	
Rohrdorf	Albrecht, Theresa	
Rohrdorf	Albrecht, Thomas	
Rohrdorf	Dr. Krapf, Josef	
Rohrdorf	Dr. Hartlieb, Gerd	
Rosenheim	Bauer, Gabriele	
Rosenheim	Cybulska, Helmut	
Rosenheim	Gschwendtner, Sebastian	
Rosenheim	Janhsen, Wolfgang	
Rosenheim	Bensegger, Andreas	
Rosenheim	Dr. Biehler, Hermann	

Gemeinde	Vertreter	Teilnahme
Rosenheim	Storandt, Steffen	ja
Stephanskirchen	Auer, Rainer	
Stephanskirchen	Hamberger, Johann	
Stephanskirchen	Mair, Karl	
Stephanskirchen	Riedrich, Thomas	
IFOK GmbH	Eggert, Ralf	ja
IFOK GmbH	Spieker, Arne	ja
DB Netz AG	Tradler, Christian	ja
DB Netz AG	Gruber, Torsten	ja
DB Netz AG	Reiter, Bernd	ja
DB Netz AG	Ebner, Ferdinand	