

1. Lenkungskreissitzung betreffend den Zulauf zum Brennerbasistunnel
– Ergebnisprotokoll zur Sitzung in München am 03.07.2013

Vermerk

Ort und Datum der Sitzung:

D-80634 München, Dienstgebäude der DB Netz AG, Richelstraße 1, 03.07.2013.

Teilnehmer: siehe Anlage

1. Verabschiedung des Protokolls zur Sitzung vom 17.01.2013

Das Protokoll zur Sitzung vom 17.01.2013 wurde verabschiedet.

2. Abgrenzung Gemeinsamer Planungsraum

DB Netz AG und die ÖBB Infrastruktur AG haben sich im Vorfeld auf diese Lenkungskreissitzung abgestimmt und auf folgende Prognosezahlen (Nachfrage) einigen können:

SGV 190 Züge/Tag; SPNV 48 Züge/Tag und SPFV 64 Züge/Tag (in Summe 302 Züge/Tag).

Ziel des Abstimmungsprozesses war es, die Verkehrsprognosen, die in beiden Ländern auf leicht unterschiedliche Weise gebildet werden und die Grundlage für den Infrastrukturausbau beider Länder bilden, zu synchronisieren, so dass für die weiteren Planungen am Übergabepunkt zwischen beiden Ländern von denselben Zugzahlen ausgegangen werden kann.

Darüber hinaus wurde in den Machbarkeitsstudien zum Brenner Basistunnel 1989 und den nördlichen und südlichen Zulaufstrecken 1993 festgelegt, dass die Infrastruktur auf 400 Züge (80% GV und 20% PV) am Querschnitt Brenner auszulegen ist. Das Ergebnis wurde durch das Memorandum von Montreux 1994, das durch die drei beteiligten Staaten Deutschland, Österreich und Italien unterzeichnet wurde, der weiteren Realisierung zugrunde gelegt. Die Zulaufstrecke im österreichischen Inntal und der BBT sind prinzipiell auf diese Anforderung ausgelegt. Die Zulaufstrecken in Italien werden ebenfalls auf diese Anforderung ausgelegt. Dies stellt das langfristige Ausbauziel am Brenner dar (sog. Auslegungsfall). Anders als die Prognosen ist es mit keinem konkreten Zeithorizont verknüpft.

Eine Differenzierung zwischen Prognose und Auslegungsfall ist erforderlich, weil der Brennerbasistunnel bzw. die Tunnelstrecken im Zulauf mit einer Lebensdauer von weit über 100 Jahren eine deutlich längere Lebensdauer haben als die meisten vor- und nachgelagerten Infrastrukturmaßnahmen und der Auslegungsfall deshalb ausnahmsweise außerhalb des sonst üblichen Systems von prognosebasiertem Infrastrukturausbau betrachtet wird.

Ein unmittelbarer Vergleich der Prognosewerte mit dem Auslegungsfall ist insofern auch nicht möglich.

Die Annahmen wurden den Teilnehmern des Lenkungskreises erläutert. Die abgestimmten Zugzahlen von 302 Zügen/Tag für den Bedarf wurden als Prognosezahlen 2025 („Prognosemengen nach Inbetriebnahme der Brennerachse“) akzeptiert.

3. Sachstand Abgrenzung gemeinsamer Planungsraum

Korridore:

Die von der DB Netz AG im Rahmen der dritten interministeriellen Arbeitsgruppensitzung vorgeschlagenen Untersuchungen einer Korridorbetrachtung – unter Berücksichtigung der Engpässe im Großraum München und der Frage, ob vor allem Güterzüge ggf. an dem Knoten München vorbeigeleitet werden können – wurde noch nicht abgeschlossen. Dabei ist vorrangig die Quelle-Ziel-Relation der Güter zu betrachten, erst in einem zweiten Schritt die Produktionsstruktur.

Kosten der Planung; Kostenteilungsschlüssel; EU-Finanzierung:

Die vollumfängliche Höhe der Planungskosten für die Vorplanung und der Kostenteilungsschlüssel sind weiterhin zu ermitteln. Eine Antragstellung der Vorhabenträgerin an die EU-KOM über Planungskosten in Höhe von rd. 6,7 Mio. Euro ist im Rahmen des „Calls for Proposals 2012“ des „Work Programms 2007-2013“ erfolgt. Eine Entscheidung der EU-KOM steht bislang aus.

Sachstand Planung:

Die Erarbeitung der Verkehrlichen Aufgabenstellung (VAST) erscheint nach Angaben der DB Netz AG bis Ende 2013 realisierbar.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand wird der Abschluss der Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1) vsl. Januar 2014 erfolgen können, die Definition der Untersuchungsräume und Beginn des Trassenfindungsverfahrens (=Leistungsphase 2) vsl. bis April 2014. Die Vorplanung könnte nach Einschätzung der DB Netz AG bis Ende 2016/Anfang 2017 abgeschlossen sein.

BayStMWIVT wird zur Raumordnung erste interne Gespräche führen und über das Ergebnis berichten.

4. Erste Vorstellungen zu einem Öffentlichkeitskonzept

Eine Information der Öffentlichkeit soll abgestimmt mit dem Lenkungskreis u. a. über das Internet erfolgen. Die DB Netz AG hat hierfür bereits zu diesem Zeitpunkt „Domänen“ reserviert. Eine Vorhabenbezogene Öffentlichkeitsinformation wie bei vergleichbaren Bedarfsplanvorhaben ist vorgesehen (z. B. „deutsche Hinterlandanbindung zur Fehmarnbelt-Querung“).

Vor einer Beteiligung der Öffentlichkeit sind folgende Unterlagen zusammenzustellen und bilateral zwischen Österreich und Deutschland abzustimmen:

- Prognosezugzahlen auf den Strecken des gemeinsamen Planungsraums: erledigt (Pkt. 2)
- Erste Vorschläge für mögliche Räume der Trassierungsvarianten (in Österreich: „Korridore“)

Nach Festlegung auf einen Korridor (mit Ausnahme des Bereichs „Inntal“) kann die volle Bürgerbeteiligung bei der Suche nach Trassierungsvarianten erfolgen (Information - Beteiligung - Mitbestimmung; abgestuft nach Interessengruppen).

5. Verschiedenes

Über Termin und Ort der nächsten Sitzung wurde folgende Verabredungen getroffen:

Die 2. Sitzung des Lenkungskreises findet am 13.11.2013 ab 11.00 Uhr, wieder in den Räumlichkeiten der DB Netz AG in München, statt.

Das Protokoll der Sitzung vom 03.07.2013 wird bei der kommenden Lenkungkreissitzung verabschiedet.

Anlage

Referat LA17

03.07.2013

Teilnehmer der 1. Lenkungskreissitzung zur Begleitung der Ausbauplanung des nördlichen Brennerzulaufs

am 03.07.2013, 11:00 – 14:45 Uhr, DB Netz AG, Raum „4-S-078“, Richelstr. 1, D-80634 München

Nachname	Anrede	Vorname	Institution	Adresse
Gratza	Herr	Hugo	BMVBS, UAL LA 1	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Leiter der Unterabteilung Eisenbahnen, D-10115 Berlin, Invalidenstraße 44
Reineke	Frau Dr.	Friederike	BMVBS, LA 17	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Referatsleiterin LA 17 Bedarfsplanfinanzierung Schiene, D-10115 Berlin, Invalidenstraße 44
Mischok	Herr	Dirk	BMVBS, LA 17	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Referat LA 17, D-53175 Bonn, Robert-Schuman-Platz 1
Spiegel	Herr DI Dr.	Thomas	BMVIT – II/Infra 5	Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie, Leiter der Abteilung II/Infra 5 A-1030 Wien, Radetzkystr. 2
Hennecke	Herr Dr.	Roland	DB Netz AG I.NVI 1	DB Netz AG, Leiter Netzdimensionierung /BVWP D-60329 Frankfurt/Main, Gallusanlage 8
Hinzen	Herr Dr.	Albrecht	DB Netz AG I.NVI 1 Hi	DB Netz AG, Internationale Infrastrukturangelegenheiten, D-60329 Frankfurt/Main, Gallusanlage 8
Josel	Herr	Klaus-Dieter	DB AG	DB AG, Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern, D-80634 München, Richelstraße 3
Kühn	Herr	Stefan	DB Netz AG, RB Süd	DB Netz AG, RB Süd, Leiter Vertrieb und Fahrplan, D-80634 München, Richelstraße 3
Gradnitzer	Herr DI	Martin	ÖBB Infrastruktur AG	ÖBB-Infrastruktur AG, GB Neu- und Ausbau, Projektleiter Tirol / Vorarlberg, A-6134 Vomp, Industriestraße 1
Bartl	Herr DI Dr.	Manfred	ÖBB Infrastruktur AG	ÖBB-Infrastruktur AG, GB Anlagen-/ Infrastrukturentwicklung, Masterplaner Tirol, Vorarlberg, Salzburg, A-6020 Innsbruck, Claudiastraße 2
Böhner	Herr	Hans-Peter	StMWIVT, VII	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie Abteilungsleiter VII, Verkehr, D-80525 München, Prinzregentenstraße 28
Bloier	Frau	Annette	StMWIVT, VII/1	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Referat Verkehrspolitik und -planung, D-80525 München, Prinzregentenstraße 28
Lintner	Herr DI Dr.	Alfred	Tiroler Landesregierung	Amt der Tiroler Landesregierung, Sachgebiet Verkehrsplanung, A-6020 Innsbruck, Herrengasse 1-3