

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung PROTOKOLL

| | |
|--------------------|---|
| Thema: | 16. Sitzung des Regionalforums |
| Datum und Uhrzeit: | 04. Juni 2019, Teil I: 14:15 – 15:15 Uhr (regionale VertreterInnen) Teil II: 15:15 – ca. 16:00 Uhr (alle Mitglieder inkl. BürgermeisterInnen) Optionaler Teil III ca. 16:15 – 16:45 - ohne Protokoll |
| Ort: | Fachhochschule Kufstein, Kufstein |

Regionale VertreterInnen (gesamte Sitzung):

Alexander Baumgartner (vertretend für Elmar Berktold, Amt der Tiroler Landesregierung)

Georg Dudek (INNTAL Gemeinschaft e.V.)

Peter Kasperczyk (BUND Kreisgruppe Rosenheim)

Walter J. Mayr (Euregio Inntal-Chiemsee-Kaiserergebirge-Mangfalltal)

Günther Polz (ProBahn Kreisgruppe Rosenheim)

Patrick Schönauer (Wirtschaftskammer Tirol)

Josef Steingraber (Bayerischer Bauernverband Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim)

Bernhard Warkentin (vertretend für Thomas Riedrich, Vorstand Brennerdialog e.V.)

Gerhard Wieland (IHK für München und Oberbayern, Bereich III Standort, Handel, Dienstleistungen. Referat Verkehrsinfrastruktur und Mobilität)

Johann Zagler (Landratsamt Rosenheim, vertretend für Wolfgang Berthaler)

BürgermeisterInnen und deren StellvertreterInnen (nur Teil II):

Rainer Auer (Bürgermeister Stephanskirchen)

Helmut Cybulska (Stadt Rosenheim)

Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld)

Hajo Gruber (Bürgermeister Kiefersfelden)

Matthias Jokisch (Bürgermeister Brannenburg)

Olaf Kalsperger (Bürgermeister Raubling)

Erwin Kühnel (Zweiter Bürgermeister Bad Aibling, vertretend für Felix Schwalder)

Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach)

Karl Leistner (Vertreter Samerberg)

Marianne Loferer (3. Bürgermeisterin Riedering vertretend für Bürgermeister Josef Häusler)

Sepp Oberauer (Bürgermeister Nußdorf)

Christian Praxl (Bürgermeister Rohrdorf)

Josef Ritzer (Bürgermeister Ebbs)

Sebastian Obermaier (3. Bürgermeister Bad Feilnbach, vertretend für Anton Wallner)

Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen)

Hubert Wildgruber (Bürgermeister Oberaudorf)

Projektteam (gesamte Sitzung):

Torsten Gruber (DB Netz AG)

Christian Tradler (DB Netz AG)

Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)

Martin Eckert (IPBN)

Dr. Wieland Steigner (IPBN)

Sabine Volgger (clavis GmbH)

Ralf Eggert (IFOK GmbH)

Rebecca Ruhfaß (IFOK GmbH)

Julia Schönhärl (IFOK GmbH)

Agenda (Uhrzeiten angepasst an tatsächliche Dauer)

Teil I, 14:15 bis 15:15 Uhr (regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung
2. Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
3. Grobtrassenentwürfe: Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe

Teil II, 15:15 bis 16:00 Uhr (alle Mitglieder)

4. Begrüßung
5. Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
6. Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
7. Abschluss und Termine

Teil III: 16:15 bis 16:45 Uhr (optional für alle Mitglieder)

8. Möglichkeit eines offenen Austauschs – *ohne Protokoll*

Teil I, 14:15 bis 15:15 Uhr (regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt zum 16. Regionalforum.

Peter Hofer begrüßt im Namen der Projektleitung der ÖBB und DB.

Ralf Eggert stellt die Agenda vor (s.o.).

2. Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität (Peter Hofer)

Peter Hofer stellt Informationen der Projektleitung zur Notwendigkeit und Funktionalität der Verknüpfungsstellen vor (siehe Folien 4 bis 8 in der beiliegenden Präsentation). Die Informationen zu den Verknüpfungsstellen wurden vorab in Langversion zur Durchsicht an die Forummitglieder gesendet.

Fragen/ Diskussion

Hat eine Verknüpfungsstelle zur Folge, dass die langsamen (Güter-)Züge auf die Bestandsstrecke ausweichen, damit sie von den schnellen Personenzügen überholt werden können?

- Es gibt im seltenen Einzelfall, wenn dies betrieblich notwendig ist, Überholungen bei denen der langsamere Zug auf die Bestandsstrecke fährt. Durch die Einrichtung einer Verknüpfungsstelle wird das Wechseln zwischen Bestands- und Neubaustrecke ermöglicht. Daneben gibt es weitere Möglichkeiten, um viele schnelle und langsamere Züge auf der Trasse fahren zu lassen, ohne dass Züge warten oder ausgebremst werden. Beispielsweise werden Reihenfolge und Abstand der Züge optimiert. Es wird der Ausnahmefall sein, dass Güterzüge von der Neubaustrecke auf Bestandsstrecke abbiegen, um überholt zu werden.

Kann ein Personenzug auf der Neubaustrecke einen langsameren Güterzug überholen?

- Dafür müsste einer der Züge auf das Gegengleis fahren. In Deutschland wird Überholen auf dem Gegengleis vermieden, in Österreich ist es üblich.

Gibt es eine Simulation zum Betrieb inkl. Überholsituationen und der Taktung der Zugfahrten?

- Eine solche Simulation gibt es für diese Strecke noch nicht, da die Strecke inkl. der Verknüpfungsstellen noch nicht entsprechend geplant ist.

Ein Mitglied stellt fest, dass in den Planungsdokumenten an manchen Stellen vermerkt sei, dass Überholgleise möglich seien. Das entspräche sechsgleisigen Abschnitten. Wann ist bekannt, wo sechsgleisig gebaut wird?

- Erst wenn bekannt ist, wo die Trasse und die Verknüpfungsstellen liegen können, kann geprüft werden, wo etwaige Überholmöglichkeiten notwendig sind.

Gibt es in Deutschland eine Vergleichsstrecke, an der, wie für den Brenner-Nordzulauf geplant, alle 20-25 km Verknüpfungsstellen vorhanden sind?

- Es gibt mehrere vergleichbare Systeme. In Deutschland gibt es in der Regel Schnittstellen zwischen den verschiedenen Trassen in einem System. Beispiele sind die Strecken München-Augsburg und München-Berlin. Die Abstände zwischen den Verknüpfungsstellen sind streckenspezifisch. Sie sind von den betrieblichen Anforderungen abhängig und variieren. Für die Brenner-Achse wurde ein Abstand von 20-25 km ermittelt.

Sind Tunnel wartungsaufwändiger als oberirdische Strecken?

- Grundsätzlich müssen alle Systeme am Gleis (z.B. Weichen, Leit- und Sicherungstechnik wie ETCS) regelmäßig gewartet werden. Der Aufwand für Wartungen im Tunnel ist höher. Zudem müssen z.B. bei einem drainierten Tunnel (d.h. Bergwasser wird über Drainagen abgeführt) die Drainageleitungen regelmäßig gewartet werden.

Ein Mitglied regt an, dass die Bahnen eine Fahrt zu den funktionierenden Anlagen in Österreich organisieren um den Forummitgliedern vor Ort zu zeigen wie gut dort alles funktioniert.

3. Grobtrassenentwürfe: Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe (Dr. Wieland Steigner)

Dr. Wieland Steigner von der Planungsgruppe IPBN stellt das Vorgehen zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe vor (siehe Folien 10 bis 17 in der beiliegenden Präsentation).

Fragen/ Diskussion

Warum endet die Reduktion bei „einer Hand voll“ Trassen? Warum wird nicht so lange reduziert, bis nur noch eine Trasse übrig ist?

- Die Reduktion der Grobtrassenentwürfe findet auf einer noch groben Planungstiefe statt. Da es sein könnte, dass sich bei der vertieften Prüfung eine Trasse als nicht realisierbar oder mit hohen Beeinträchtigungen verbunden herausstellt, werden mehrere Grobtrassen vertieft geplant und geprüft. Dies ist in Deutschland auch mit Blick auf das Raumordnungsverfahren die Regel.

Kann ein Schritt zurück gemacht werden, wenn sich in der vertieften Prüfung herausstellt, dass eine Trasse nicht möglich ist?

- Ja, bei zum Beispiel schwerwiegenden Konflikten, die bei der vereinfachten Analyse und Bewertung der Grobtrassen nicht erkennbar waren, ist es möglich, in späteren Phasen den entsprechenden Abschnitt vertieft zu untersuchen und z.B. einen anderen Streckenabschnitt zu betrachten.

Wird auch eine Variante vertieft geplant, die möglichst lange in Tunnel liegt?

- Es werden Tunnellösungen und oberirdische Lösungen betrachtet. Es wird auch eine Variante mit sehr langen Tunnelstrecken vertieft geplant werden.

Teil II (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

4. Begrüßung

Die Moderatorin Sabine Volgger begrüßt zum 16. Regionalforum.

Torsten Gruber, Projektleiter bei der DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden und wünscht eine gute Sitzung.

Sabine Volgger stellt die Agenda vor (s.o.).

Bericht aus den Gemeindeforen

Sabine Volgger berichtet aus den Gemeindeforen im Gemeinsamen Planungsraum (GPR): Für die Gemeinden im Inntal sei die Verknüpfungsstelle zwischen Kufstein und Rosenheim ein wichtiges Thema gewesen. Die betroffenen Gemeinden sähen eine Verknüpfungsstelle dort kritisch. Die Bahnen haben dargestellt, dass eine Verknüpfungsstelle notwendig sei. Ein weiteres wichtiges Diskussionsthema sei die „+1 Variante“ (Prüfung des Ausbaus des Bestands) gewesen. Einige Gemeinden am Bestand befürchteten, dass damit eine erhebliche zusätzliche Belastung einhergehe.

Ralf Eggert berichtet aus dem Gemeindeforen im EPR: Dort werde das Protokoll nun als „Life-Protokoll“ der Ergebnisse geführt, d. h., dass das Protokoll während der Sitzung in regelmäßigen Abständen am Beamer gezeigt und direkt verabschiedet werde. Ein wichtiges Thema in der Diskussion sei der Seeton im Planungsgebiet und die damit verbundenen Anforderungen an Bauwerke und Tunnel gewesen. Einige Teilnehmer haben schriftlich festgehalten, dass sie unter Protest teilnehmen.

5. Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung

Das Protokoll wird mit folgenden Änderungen verabschiedet (Änderungen **fett**):

- S.1.: In der Teilnehmerliste wird die Referatsbezeichnung zu Gerhard Wieland korrigiert: *Gerhard Wieland (IHK Schienenverkehr, Bergbahnen, ÖPNV Referat Verkehrsinfrastruktur und Mobilität)*
- S. 7: Es wird ergänzt: *Ein Mitglied schlägt vor, zu erfassen, welcher Anteil des Güterverkehrs im Unterinntal **auf der Neubaustrecke und auf dem Bestand fährt und diese Anteile mit den Zahlen aus der Szenarienstudie auf den Raum Rosenheim hochzurechnen.***
- S. 7 und 8: Es wird ergänzt: *Ein Mitglied äußert allgemein Unzufriedenheit mit dem Besuch des Bundesverkehrsministers: Auch die **im Regionalforum vertretenen** VerbandsvertreterInnen hätten eingeladen werden sollen. (...) Zudem befürchtet das Mitglied, dass die Qualität der Prüfung darunter leiden könnte, dass schon im Juli die fünf ausgewählten Grobtrassen präsentiert werden sollen. Es werde vom BUND geprüft werden, ob **alle Alternativen ausreichend betrachtet wurden.***
- Präsentation: Die Anmerkungen der Projektleitung zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH werden aus dem Foliensatz entfernt und gesondert auf die Projektwebseite www.brennernordzulauf.eu gestellt. Entsprechend werden die Verweise im Protokoll angepasst.

6. Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen (Martin Eckert)

Martin Eckert stellt die Folien 21 bis 23 der beiliegenden Präsentation vor.

Eine Liste der Vorprüfungsergebnisse wurde vorab an die Mitglieder versandt (siehe https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/grobtrassen/Vorpruefung_Grobtrassen-Vorschlaege_Region.pdf).

Anhand der Liste erläutert Martin Eckert auf eine Nachfrage hin zum Vorschlag Nr. 13 „Tunnel Karwendelgebirge“, dass Vorschläge ausscheiden, die nicht im, durch den Planungsauftrag, vorgegebenen Planungsraum liegen.

Sabine Volgger kündigt an, dass es eine zusätzliche Darstellung der Liste der Vorprüfungsergebnisse geben wird, in der die Vorschläge, die weitergeführt werden, aufgeführt sind.

Fragen / Diskussion

Können Vorschläge, die ausgeschieden sind, vom Regionalforum wieder aufgegriffen und diskutiert werden?

- Die Mitglieder können Anträge einreichen, Trassen weiterzubearbeiten und zu diskutieren. Es können jedoch nur Vorschläge vertieft geprüft werden, die mit dem Auftrag des Bundes vereinbar sind, im Planungsraum liegen und den gesetzlichen Anforderungen nicht widersprechen. Die Aufgabenstellung vom Bund kann nicht durch die Bahnen bzw. die Gremien verändert werden.

Ein Mitglied bedauert, dass Vorschläge ausscheiden, die sich nicht auf den Planungsraum bezögen, jedoch sinnvoll seien. Ein weiteres Mitglied fordert, dass das Regionalforum die Möglichkeit bekommt, die Aufgabenstellung zu verändern.

- Die Projektleitung und Martin Eckert erläutern, die Vorschläge müssten mit dem Planungsauftrag vereinbar sein und im Planungsraum liegen.

Ein Mitglied äußert, die Diskussion solle die Überprüfung der Trassen begleiten und die Planung weiterbringen. Es seien jedoch Begrenzungen gezogen worden, die nicht nachvollziehbar seien. Ein weiteres Mitglied sagt, dass der Auftrag nicht gottgegeben sei und die Festlegung der Ost- und Westgrenzen des Planungsraumes willkürlich erscheine.

- Die Projektleitung erklärt daraufhin, dass in Deutschland das Bundesschienenwegeausbaugesetz den gesetzlichen Rahmen für die Planungen setzt. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz sei durch den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) unterlegt. Damit sei der Auftrag definiert. Es gebe mehrere Rechtsurteile, wie die räumlichen Angaben im BVWP zu betrachten seien. Maßgeblich seien die verkehrlichen Ziele, die im BVWP definiert sind. Die Streckenführung der Brenner-Achse sei außerdem durch eine Machbarkeitsuntersuchung zum Süd- und Nordzulauf (1991-1993) und interanationale Abkommen und Verträge definiert. Die Ost- und Westausdehnung des Planungsraums leitet sich aus planerischen Gesichtspunkten ab.
- Die Projektleitung äußert weiter, es habe für die Forenmitglieder wiederholt Gelegenheit gegeben, mit den entsprechenden Vertretern aus der Politik zu diskutieren. Jetzt seien Vorschläge aus der Bevölkerung gesammelt worden. Die Vorschläge, die sich nicht auf den Planungsraum bezögen, könnten nicht weiterverfolgt werden.

- *Ein Mitglied sagt daraufhin, man hätte den Menschen, die Vorschläge gemacht haben, die Ausschlusskriterien darlegen sollen. Vermutlich hätten einige Bürgerinnen und Bürger dann andere Vorschläge gemacht.*
- Die Projektleitung bietet an, Vorschläge, die dem Auftrag nicht entsprechen, an das BMVI weiterzuleiten, möchte jedoch keine falschen Erwartungen wecken.

Ein weiteres Mitglied äußert, die Beschränkung auf den definierten Planungsraum führten zu einem Abwägungsfehler.

- Die Projektleitung vertritt die Ansicht, das Planungsverfahren werde rechtlich sicher durchgeführt.

Wird die Option, die Bestandsstrasse auszubauen, ausscheiden, weil sie nicht dem Planungsauftrag des Bundes entspricht?

- Die Prüfung des Ausbaus der Bestandsstrecke ist ein gesonderter Auftrag, der der DB Netz AG durch den deutschen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer gegeben wurde. Der Ausbau kann den Vorgaben nicht entsprechen, die für den Brenner-Nordzulauf definiert sind (z.B. Geschwindigkeit). Die Projektleitung geht davon aus, dass im BMVI das Ergebnis der Untersuchung betrachtet und daraufhin entschieden wird, ob der Planungsauftrag angepasst wird.
- Die ÖBB hat durch das BMVIT keinen Auftrag erhalten, in Österreich den Ausbau der Bestandsstrecke zu prüfen.

7. Abschluss und Termine

Sabine Volgger zeigt die Termine der kommenden Sitzungen und der geplanten öffentlichen Informationsveranstaltungen (Folien 25 und 26).

Sabine Volgger weist darauf hin, dass am 1. Juli auch die bisher noch ausstehenden Vorprüfungsergebnisse zu den Vorschlägen im Bereich Rosenheim veröffentlicht und die Ergebnisse der Untersuchung der Bestandsstrecke vorgestellt werden.

Ein Mitglied merkt abschließend an, dass es die Stellungnahme der Projektleitung zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH als nicht angemessen, polemisch und abwertend empfindet. Die Inntal Gemeinschaft e.V. moniere den Umgang mit der „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH. Das Mitglied rügt, dass die Forenmitglieder mit aus seiner Sicht zweifelhaftem Planungsmaterial getäuscht werden sollten. Die als Grundlage der Planungen vorgelegten Verkehrsdaten für den Brenner zum Jahr 2050 seien durch Prof. Dr. Roland Feindor, Hochschule Rosenheim, widerlegt. Die Argumente zur Widerlegung seien dem Gutachter Stefanos Kotzagiorgis, TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH, zur Beantwortung vorgelegt worden. Dieses Schreiben sei auf der Webseite der Inntal Gemeinschaft e.V. veröffentlicht (unter <http://inntal-gemeinschaft.de/blog>, Beitrag vom 4. Juni 2019).

- Die Projektleitung weist dies zurück.

Sabine Volgger schließt die Sitzung.

Danach findet ein offener Austausch statt (ohne Protokoll).

Erstellt am 10. Juni 2019

Rebecca Ruhfuß und Julia Schönhärl, IFOK GmbH

Anlagen:

- Präsentation zur 16. Sitzung des Regionalforums am 06.Juni 2019

REGIONALFORUM GPR & EPR

04.06.2019, KUFSTEIN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



Regionalforum

Tagesordnung 16. Sitzung

Teil I

- **Begrüßung**
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- Grobtrassenentwürfe: Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
- Abschluss und Termine

Optionaler Teil III

- Möglichkeit eines offenen Austauschs

Regionalforum

Tagesordnung 16. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität**
- Grobtrassenentwürfe: Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
- Abschluss und Termine

Optionaler Teil III

- Möglichkeit eines offenen Austauschs

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Der Brenner Basistunnel und seine Zulaufstrecken im Norden und Süden sind zukunftsweisende Infrastrukturen die sehr langfristig und somit für mehrere Generationen auszulegen sind – die Bestandsstrecke existiert in ihren Grundzügen bereits über 150 Jahre und ist auch heute noch elementarer Bestandteil in der Region im Personen- und Güterverkehr.

Wo werden Verknüpfungen der beiden Strecken sinnvoll angeordnet?

- Idealerweise liegen diese Verknüpfungen im Bereich vor/nach bzw. zwischen Siedlungszentren (z.B. Innsbruck, Kufstein, Rosenheim) oder auch im Nahbereich der vorhandenen Eisenbahnknotenpunkte (Innsbruck, Jenbach, Wörgl, Rosenheim, Grafing), an denen mehrere Bahnstrecken zusammenlaufen.
- Unter Betrachtung der Themen Siedlungszentren, Eisenbahnknoten und betriebliche Verbindungen zu einem viergleisigen System in regelmäßigen Abständen ergibt sich am Brenner-Nordzulauf ein durchgängiges Konzept an denen diese Zusammenführungen der Strecken im Abstand von rund 20-25km sinnvoll angeordnet werden können.

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (1/3)

- **Leistungsfähigkeit und Flexibilität:** erst betriebliche Verbindungen der beiden Strecken ermöglichen eine reibungslose und effiziente Betriebsführung sowie eine hohe Flexibilität des viergleisigen Systems
→ Vorteile: betriebliche Überholungen werden möglich; Güterzüge können durchgängig und flexibel geführt werden
- **Personenverkehr:** da an der Neubaustrecke keine Bahnhöfe liegen ist es zur Ausschöpfung vorhandener Fahrgastpotenziale erforderlich, diese mittels Verknüpfungsstellen an die Bahnhofsinfrastruktur der größeren Siedlungszentren anzubinden
→ Vorteile: Reisezughalte können sich künftig flexibel an den Mobilitätsansprüchen der Kunden orientieren; ergänzende schnelle Fernverkehrsangebote werden durch hohen Nutzungsanteil der Neubaustrecke attraktiv, für den Nahverkehr ist eine Taktverdichtungen und eine hohe Qualität der Betriebsführung möglich

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (2/3)

- **Güterverkehr:** die Neubaustrecke wird als Mischverkehrsstrecke mit einem Güterverkehrsanteil von rund 80% konzipiert und ermöglicht eine deutliche Erhöhung des Gesamtgüteranteil auf der Brennerachse; nur mit leistungsfähigen Wechselmöglichkeiten zwischen den vier Gleisen und einer damit verbundenen, möglichst durchgängigen und kontinuierlichen, Führung von Güterzügen auf der gesamten Transportroute lässt sich der der Gütertransport auf der Schiene wirtschaftlich konkurrenzfähig abwickeln
→ Vorteile: verbesserte Planbarkeit des exakten Transportlaufes der Güterzüge bis hin zu einer möglichen Anlieferung beim Kunden „just in time“; auf Abweichungen im Betriebsablauf kann schneller und flexibler reagiert werden; Potentiale zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werden besser nutzbar

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (3/3)

- **Instandhaltung, Wartung und Baumaßnahmen bzw. Störungen, Unfälle, ungeplante Betriebszustände:** eine qualitativ hochwertige und leistungsfähige Betriebsführung ist nur mit abgestimmten Wartungsarbeiten auf der Brennerachse möglich; Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Abstellgleise, Betriebszufahrten, Verladestellen, Rangiergleise, Überholgleise, Haltestellen liegen fast alle ausnahmslos an der Bestandsstrecke und können nur mit regelmäßigen Wechselmöglichkeiten zwischen den Strecken im viergleisigen System genutzt werden
→ Vorteile: die für Instandhaltungsarbeiten aber auch bei Arbeiten zur Beseitigung einer Störung notwendigen Sperrungen einzelner Streckenabschnitte können möglichst kurz gehalten werden; durch eine hohe Flexibilität im System können Einflüsse auf die Streckenkapazität sowie die Betriebsabwicklung minimiert werden

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Anforderungen haben die beiden Verknüpfungsstellen nördlich und südlich von Rosenheim?

- Wechsellmöglichkeit aus jeder Fahrtrichtung in jedes Gleis der beiden Strecken
- höhenfreie Überleitungen zwischen Neubaustrecke und Bestandsstrecke im Richtungsbetrieb (Gleise der beiden Strecken mit gleichen Regelfahrrichtungen)
- Überleitgeschwindigkeit im Richtungsbetrieb entsprechend des Geschwindigkeitsbereichs der Bestandsstrecke im Anschluss an die Überleitung – maximal 160 km/h
- Überleitgeschwindigkeit jeweils zwischen den beiden Gleisen der Bestandsstrecke bzw. Neubaustrecke im Bereich 100-130 km/h
- Geschwindigkeit längerer Verbindungsabschnitte zwischen den beiden Strecken als Bestandteil einer Verknüpfungsstelle – maximal 160 km/h (z.B. Anbindungen südlich von Rosenheim)
- eine Tunnellage der Verknüpfungsstellen ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich
(Ableitung aus EBA RIL – Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen)

Regionalforum

Tagesordnung 16. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- **Grobtrassenentwürfe: Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe**

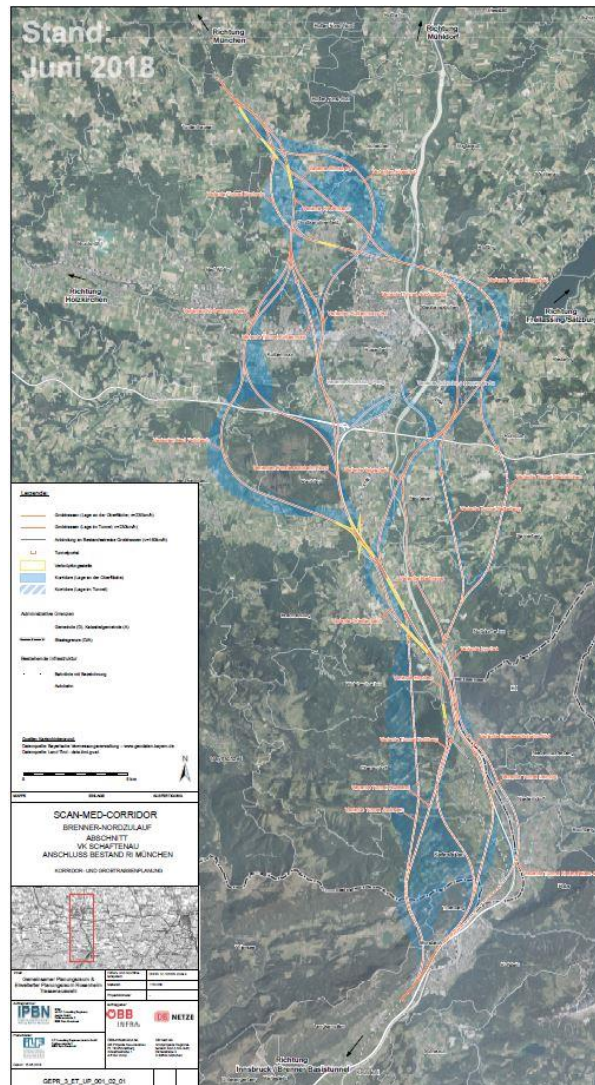
Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
- Abschluss und Termine

Optionaler Teil III

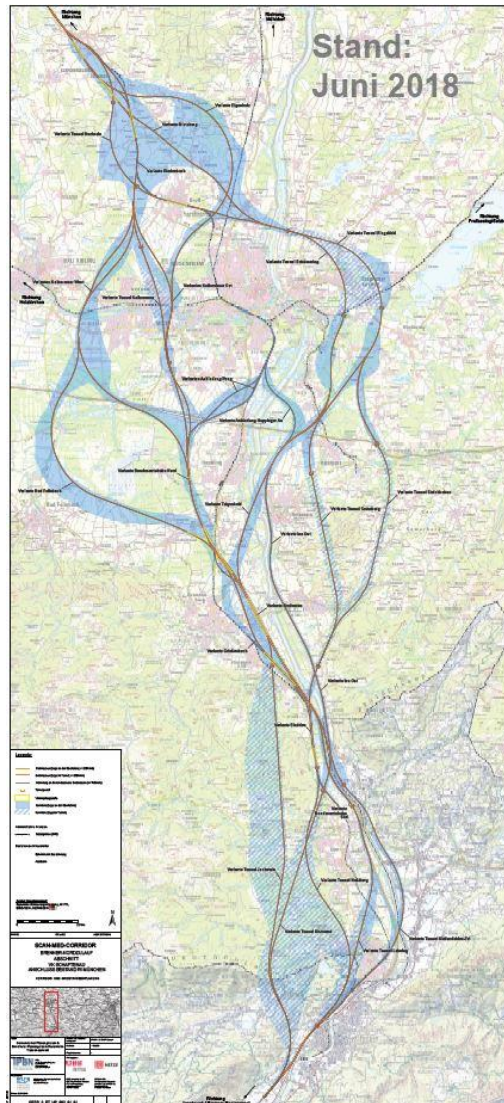
- Möglichkeit eines offenen Austauschs

Reduzierung Grobtrassen – Grundsätzliches zum methodischen Vorgehen bei der vereinfachten Bewertung



- Ziel dieses Planungsschrittes ist die „Reduzierung“ der Grobtrassen auf einige **wenige Varianten**, die in der nächsten Planungsstufe vertieft geplant werden
- Aufgrund der Größe des Planungsraumes und der Komplexität der möglichen Grobtrassenverläufe und -kombinationen ist eine „Reduzierung“ der Grobtrassen auf der Grundlage einer **vereinfachten Variantenprüfung** notwendig

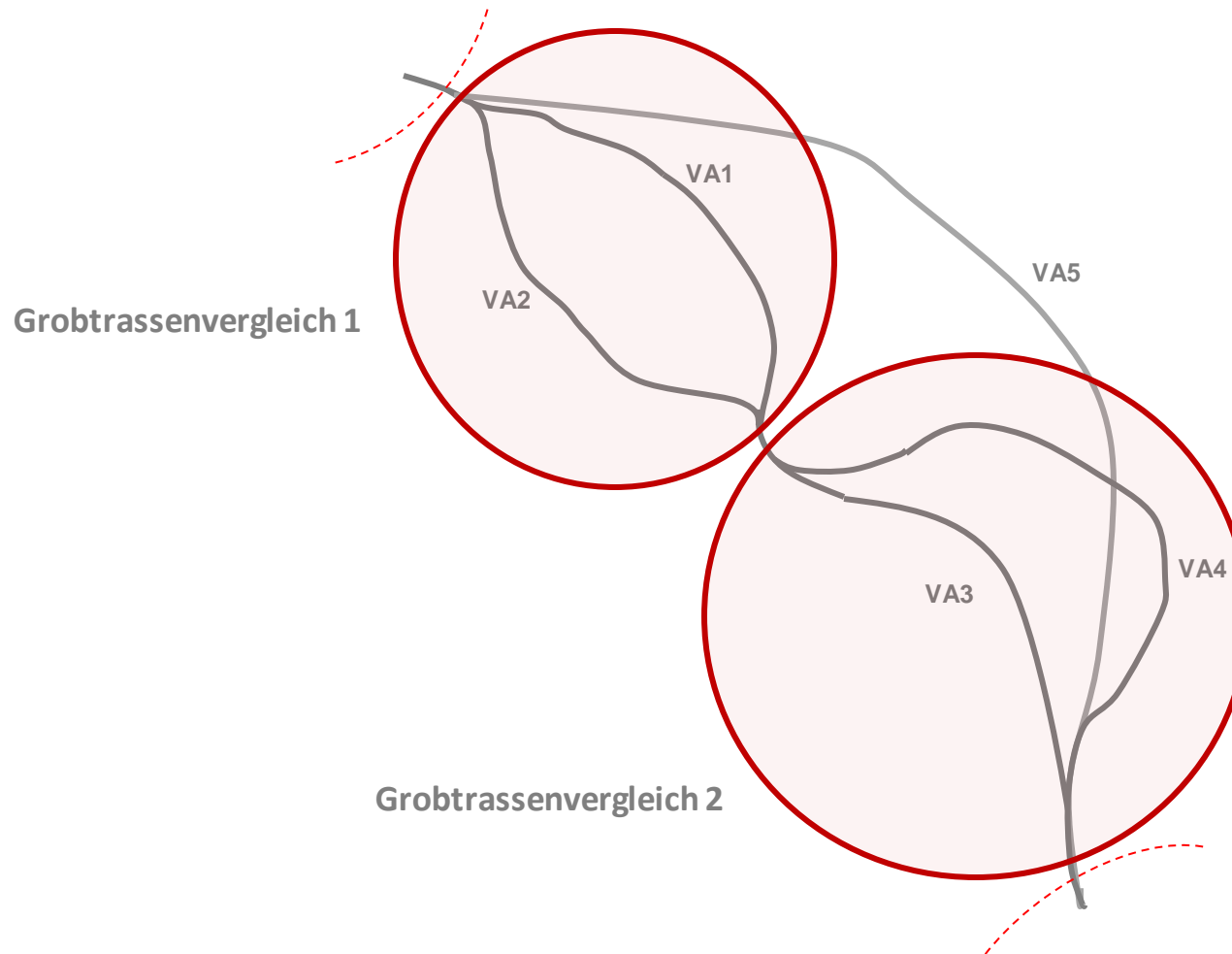
Reduzierung Grobtrassen – Grundsätzliches zum methodischen Vorgehen bei der vereinfachten Bewertung



- Hohe Anzahl von Kombinationsmöglichkeiten der Grobtrassen lassen zunächst keine Analyse und Bewertung von durchgängigen Varianten zu. Notwendig ist ein **schrittweises** Reduzieren auf der Ebene von **Variantenabschnitten**
- Bei der Analyse und Bewertung von Variantenabschnitten gilt das Prinzip „von **kleineren** (kurzen) Variantenabschnitten zu **größeren** (langen) Variantenabschnitten“

Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

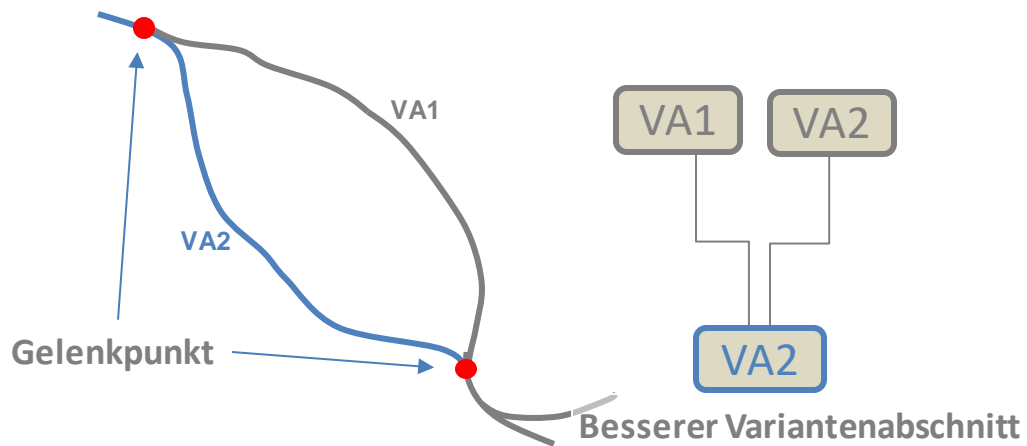
- Der Vergleich erfolgt immer paarweise (modellhafte Darstellung)



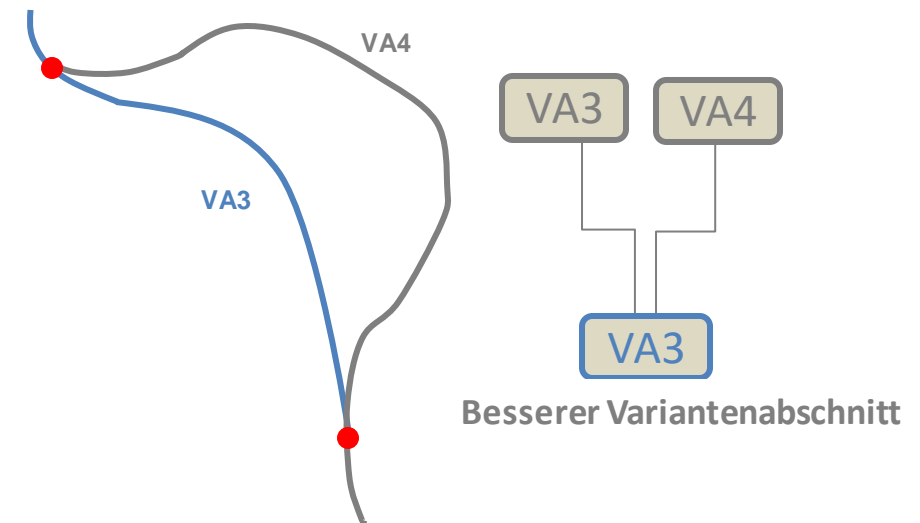
Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

- **Erster Schritt:** Vergleich kurzer Variantenabschnitte

Grobtrassenvergleich 1

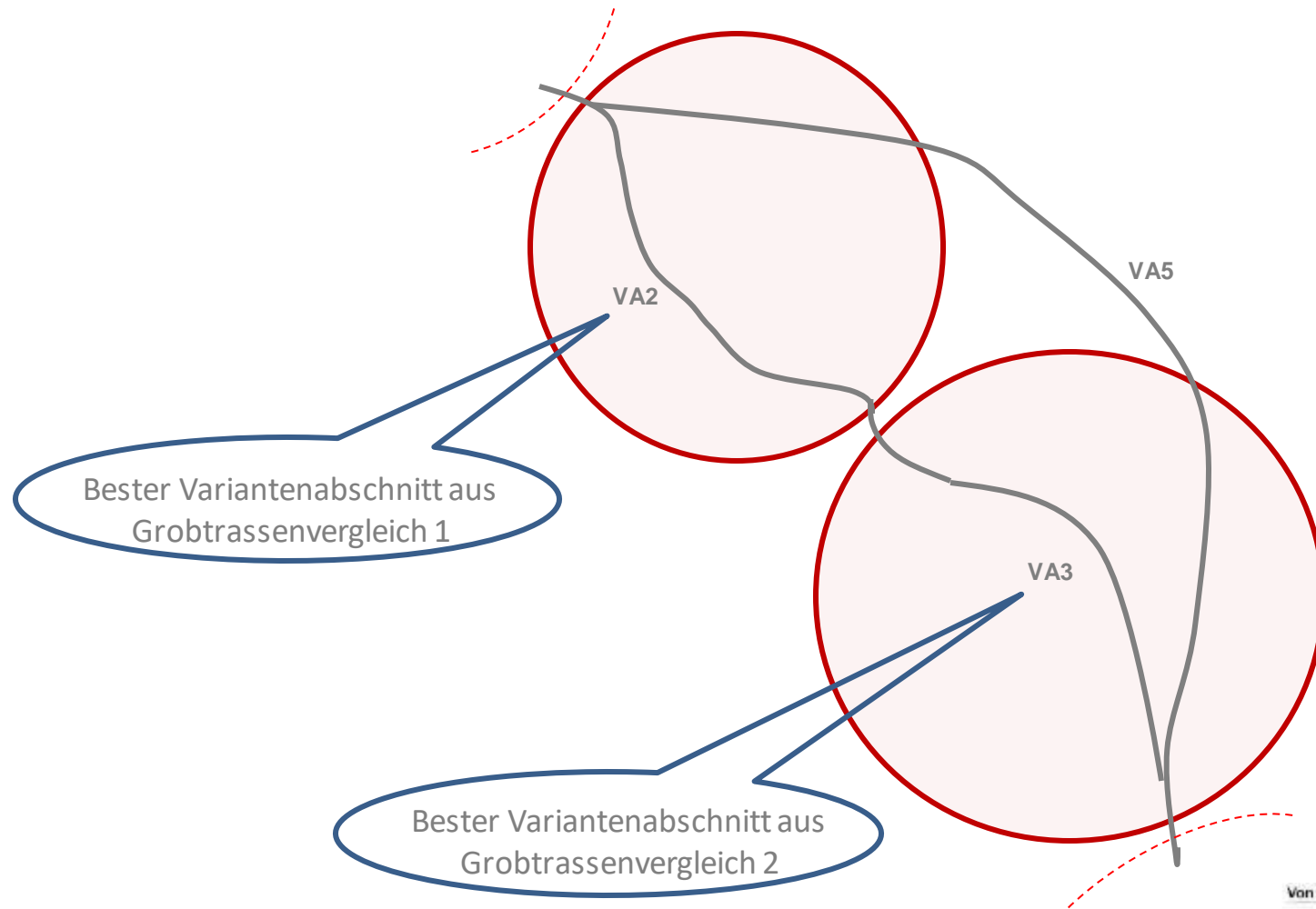


Grobtrassenvergleich 2



Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

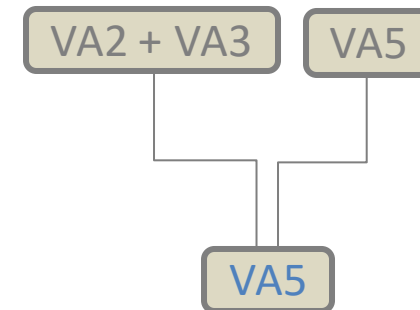
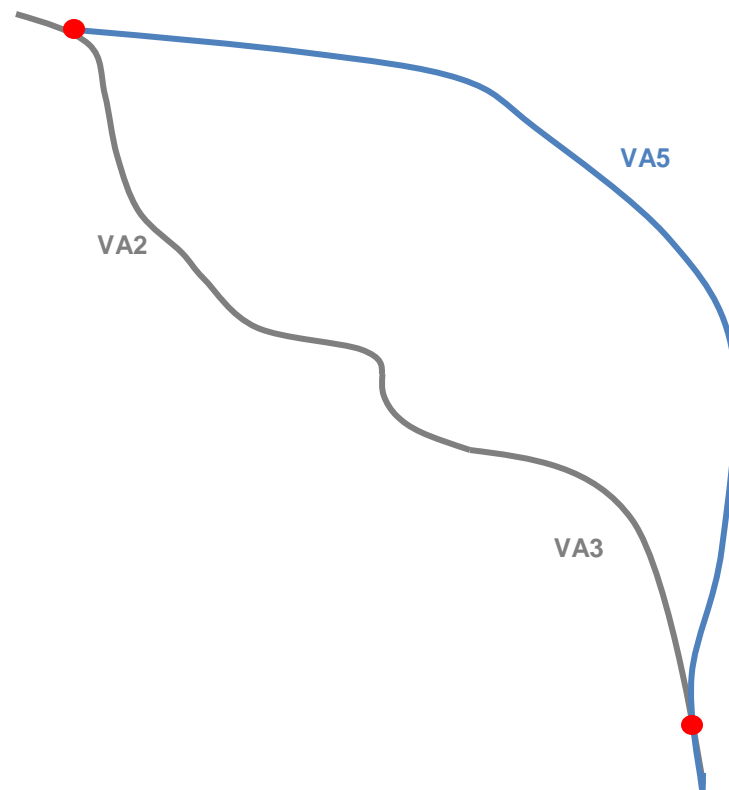
- Beispiel zusammengesetzte Variantenabschnitte: VA2 + VA3



Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von zusammengesetzten Variantenabschnitten

- **Zweiter Schritt:** Vergleich längerer Variantenabschnitte

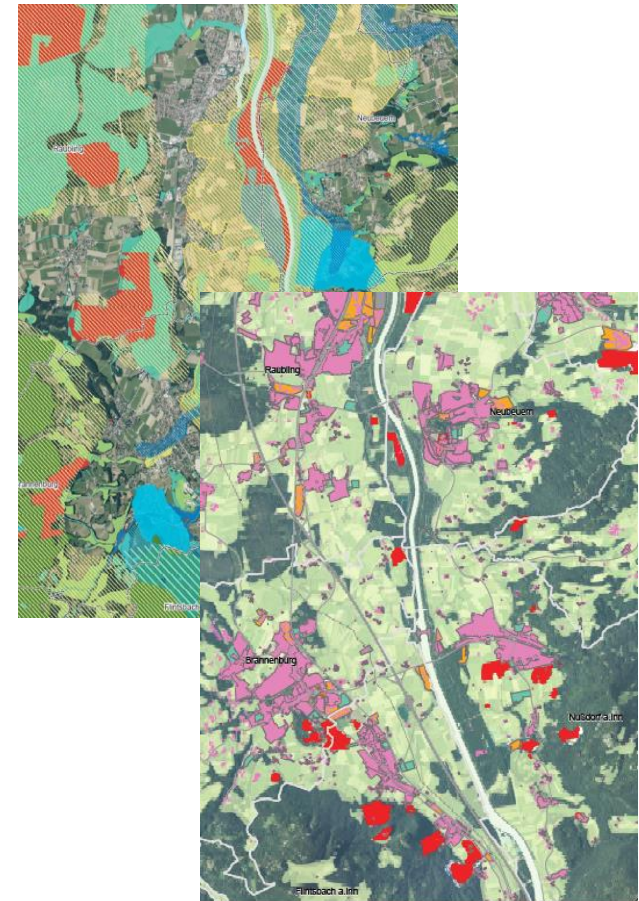
Grobtrassenvergleich 3



Besserer Variantenabschnitt

Reduzierung Grobtrassen – Bewertungskonzept

- Auf der Grundlage der Ergebnisse der **Sachanalyse** (quantitativ und/oder qualitativ) wird eine **vergleichende Bewertung** durchgeführt
- Die Sachanalyse und die darauf aufbauende vergleichende Bewertung erfolgt für alle Variantenabschnitte auf der **gleichen groben Planungstiefe**
- Für die Sachanalyse werden die in der **Grundlagenermittlung** erhobenen und in den Grundlagenkarten dargestellten **Sachdaten** herangezogen
- Die vereinfachte Variantenprüfung basiert auf einem argumentativen **Abwägen der Vor- und Nachteile** der betrachteten Grobtrassenabschnitte (Wirkungsanalyse)



Reduzierung Grobtrassen – Bewertungskonzept

- Die Bewertung der Grobtrassenabschnitte erfolgt auf der Basis der gemeinsam erarbeiteten **Kriterienkataloge**, soweit bei der derzeitigen Planungstiefe anwendbar
- Hohe genehmigungsrechtliche bzw. umsetzungsbezogene **Risiken** (z. B. erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebiete, großes hydrogeologisches Prognoserisiko) werden berücksichtigt
- „**Kosten**“ bleiben in dieser Planungstiefe unberücksichtigt
- Alle Ergebnisse der Sachanalyse und der daraus resultierenden Bewertung werden für jeden durchgeführten Vergleich von Grobtrassenabschnitten **nachvollziehbar dokumentiert** und **veröffentlicht**

Regionalforum

Tagesordnung 16. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- Grobtrassenentwürfe: Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe

Teil II

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
- Abschluss und Termine

Optionaler Teil III

- Möglichkeit eines offenen Austauschs

Regionalforum

Tagesordnung 16. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- Grobtrassenentwürfe: Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
- Abschluss und Termine

Optionaler Teil III

- Möglichkeit eines offenen Austauschs

Regionalforum

Tagesordnung 16. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- Grobtrassenentwürfe: Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- **Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen**
- Abschluss und Termine

Optionaler Teil III

- Möglichkeit eines offenen Austauschs

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

| Aktuelles Prüfergebnis | | Anzahl |
|---|-----------------|--------|
| Eingegangene Vorschläge (ohne Mehrfachnennungen): | gesamt | 110 |
| Vorschläge werden in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen | ja | 25 |
| | nein | 72 |
| Vorschläge für Grobtrassen durch Rosenheim: | noch in Prüfung | 13 |

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Einteilung der Grobtrassenvorschläge, die auf Grundlage der Vorprüfungsergebnisse in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden in 2 Kategorien (1/2)

- Grobtrassenvorschläge die im Wesentlichen **Anpassungen der Grobtrassenentwürfe Stand Juni 2018** („Vorschlag auf einer bereits vorhandenen Grobtrassenlinie“) darstellen
 - betrifft 15 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge wie zusätzliche Tunnelabschnitte (Vorschlag Nr.: 4, 6, 8, 15, 19, 28, 54, 84, 106), Einhausung eines Streckenabschnittes (Vorschlag Nr.: 31, 66) oder Lageanpassungen (Vorschlag Nr.: 27, 67, 68, 95)

Alle Grobtrassen mit dem Stand Juni 2018 werden ohne die vorgeschlagene Anpassung mit anderen Grobtrassen verglichen, weil eine in Teilbereichen angepasste (*aus subjektiver Sicht des Vorschlagenden „optimierte“*) Grobtrasse mit einer anderen Grobtrasse ohne Anpassung nicht vergleichbar ist.

Alle vorgeschlagenen Anpassung die in Bereichen der Trassen liegen, die im Juli als diejenigen vorgestellt werden, die im Trassenauswahlverfahren weiterverfolgt werden, finden Eingang in die nächste Planungsstufe (ab Sommer 2019)

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenentwürfe aus der Region

Einteilung der Grobtrassenentwürfe, die auf Grundlage der Vorprüfungsergebnisse in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden in 2 Kategorien (2/2)

- Grobtrassenentwürfe die im Vergleich zu den Grobtrassenentwürfen Stand Juni 2018 **neue Trassenführungen** darstellen
→ betrifft nach heutigem Stand 10 der mit „Ja“ geprüften Entwürfe

Alle Grobtrassenentwürfe die neue Trassenführungen darstellen werden nach denselben Randbedingungen und im selben Tiefgang wie die „Grobtrassen Stand Juni 2018“ entwickelt und anschließend im Zuge der Reduktion mit diesen verglichen.

Regionalforum

Tagesordnung 16. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- Grobtrassenentwürfe: Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
- **Abschluss und Termine**

Optionaler Teil III

- Möglichkeit eines offenen Austauschs

Abschluss und Termine

- Juli:
 - Informationsveranstaltung reduzierte Grobtrassen am Mo, 01.07.2019, **vormittags**
 - Regionalforum am Do, 11.07.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr
- September: Do, 26.9.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr
- November: Do, 28.11.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr

Ausblick und Abschluss

Termine Infoveranstaltungen (vrstl.)

- 04.07. in Kufstein (Kufstein, Langkampfen)
- 05.07. in Kolbermoor (Kolbermoor)
- 12.07. in Niederndorf (Niederndorf, Oberaudorf, Erl)
- 15.07. in Brannenburg (Brannenburg, Bad Feilnbach)
- 16.07. in Großkarolinenfeld (Großkarolinenfeld, Tuntenhausen)
- 17.07. Stephanskirchen (Stephanskirchen, Prutting)
- 18.07.19 Rosenheim (Rosenheim)
- 22.07. in Nussdorf (Nussdorf, Samerberg)
- 23.07. in Flintsbach (Flintsbach)
- 24.07.19 Riedering (Riedering)
- 25.07.19 Bad Aibling (Bad Aibling)
- 29.07. in Rohrdorf (Rohrdorf, Neubeuern)
- 31.07. in Kiefersfelden (Kiefersfelden, Ebbs)
- 01.08. in Raubling (Raubling)
- 05.08.19 in Schechen (Schechen, Vogtareuth)

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM