



NETZE

Informationstermin Projektgrundlagen

Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

09.02.2022 | Videokonferenz



Kofinanziert von der
Europäischen Union

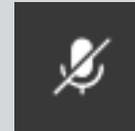
- 1. Begrüßung**
- 2. Zuständigkeiten und Planungsauftrag**
- 3. Zahlen und Prognosen**
- 4. Exkurs: BCP-Verkehrsstudien**
- 5. Ausblick**

1. Begrüßung

Herzlich willkommen zur Online-Sitzung

Aufgrund der Gruppengröße sind in der Online-Konferenz einige Regeln erforderlich:

- **Stumm stellen** (Vermeidung von Hintergrundgeräuschen)
- **Keine Unterbrechung** des Vortrags
- **Fragerunde** zwischen den Blöcken
 - **Wortmeldung** durch Handzeichen anmelden
 - Aufruf der Wortmeldungen erfolgt **chronologisch**
 - **Nennen Sie Ihren Namen und Ihre Organisation** am Anfang jeder Wortmeldung



So sind Sie stumm gestellt
Normalzustand



So ist Ihr Mikrofon an
Bitte nur während Sie sprechen

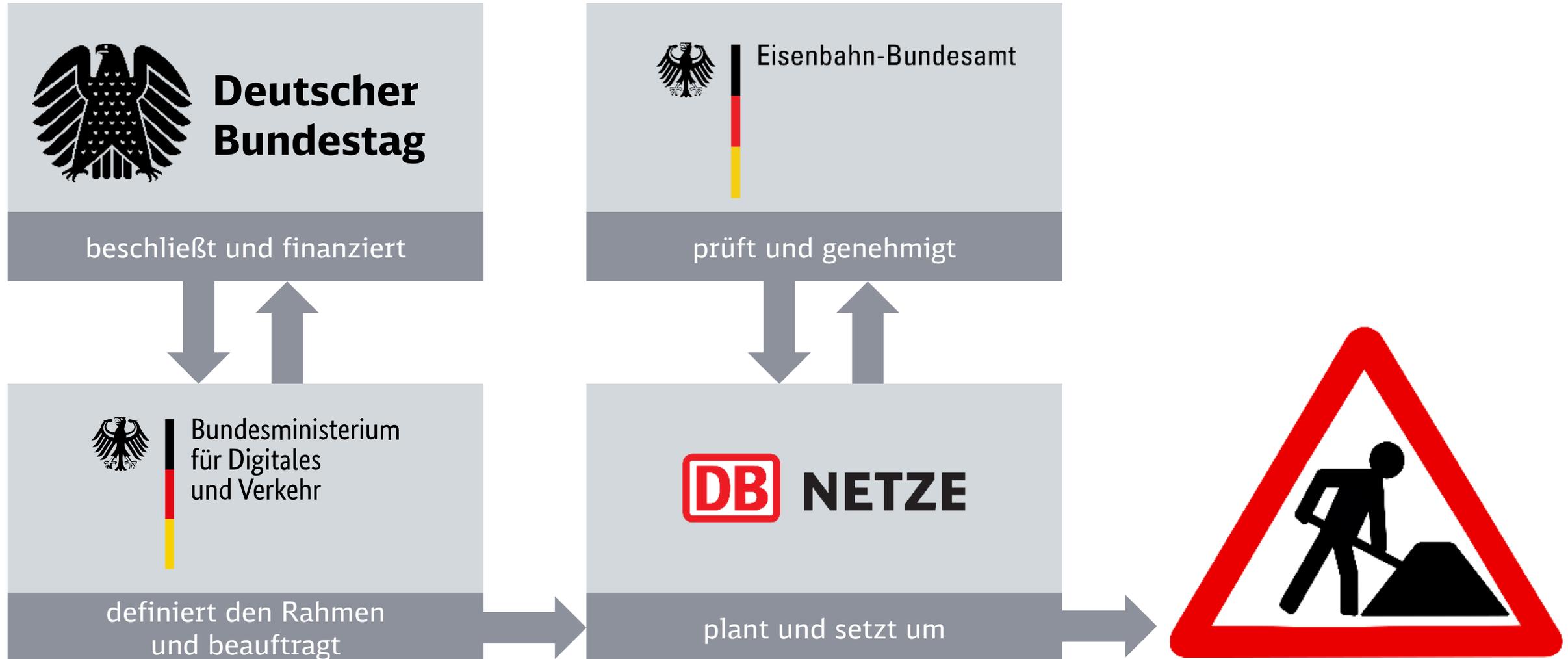


Aufzeigen für Wortmeldung

2. Zuständigkeiten und Planungsauftrag

Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur

Verantwortlichkeiten in Deutschland



Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur

Rahmen der Planungen



Bundesverkehrs- wegeplan 2030

Der Bund hat seine langfristigen Pläne für Verkehrswege in ein Gesetz überführt.

Gesetze und Richtlinien

Die Planung muss den geltenden Gesetzen und Richtlinien entsprechen.

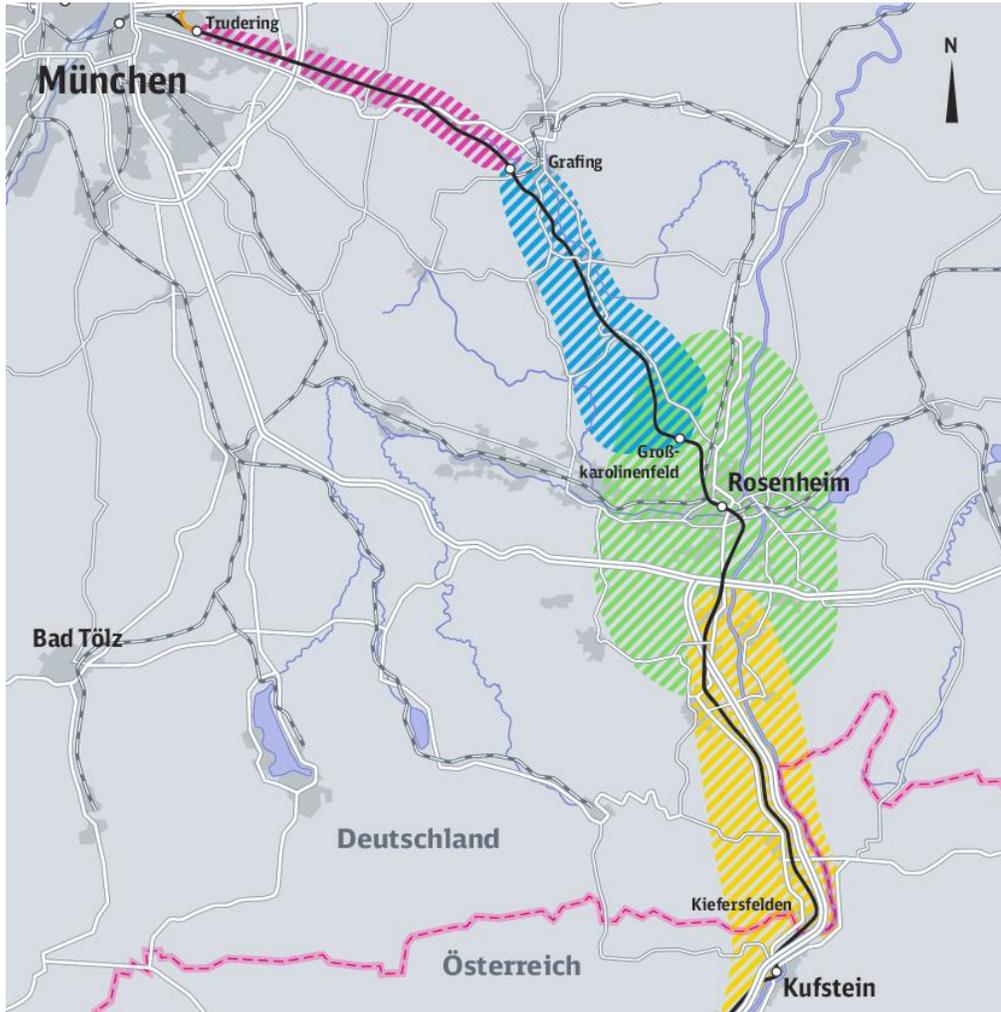
Wir planen im Rahmen dieser Vorgaben

Ein intensiver Dialog mit den Menschen ist uns wichtig. Er garantiert eine Begleitung der Planungen von Anfang an.



Planungsauftrag Brenner-Nordzulauf

Bundesverkehrswegeplan 2030



Maßnahmentitel: ABS/NBS München – Rosenheim –
Kiefersfelden – Grenze D/A (- Kufstein)
Projektnummer: 2-009-V03

- Erwartetes Wachstum bei Güterverkehr und Pendlerzahlen
- Langfristige Überlastung der bestehenden Strecken

Vorgegebene Projektabschnitte:

München-Trudering-Grafing: Blockverdichtung

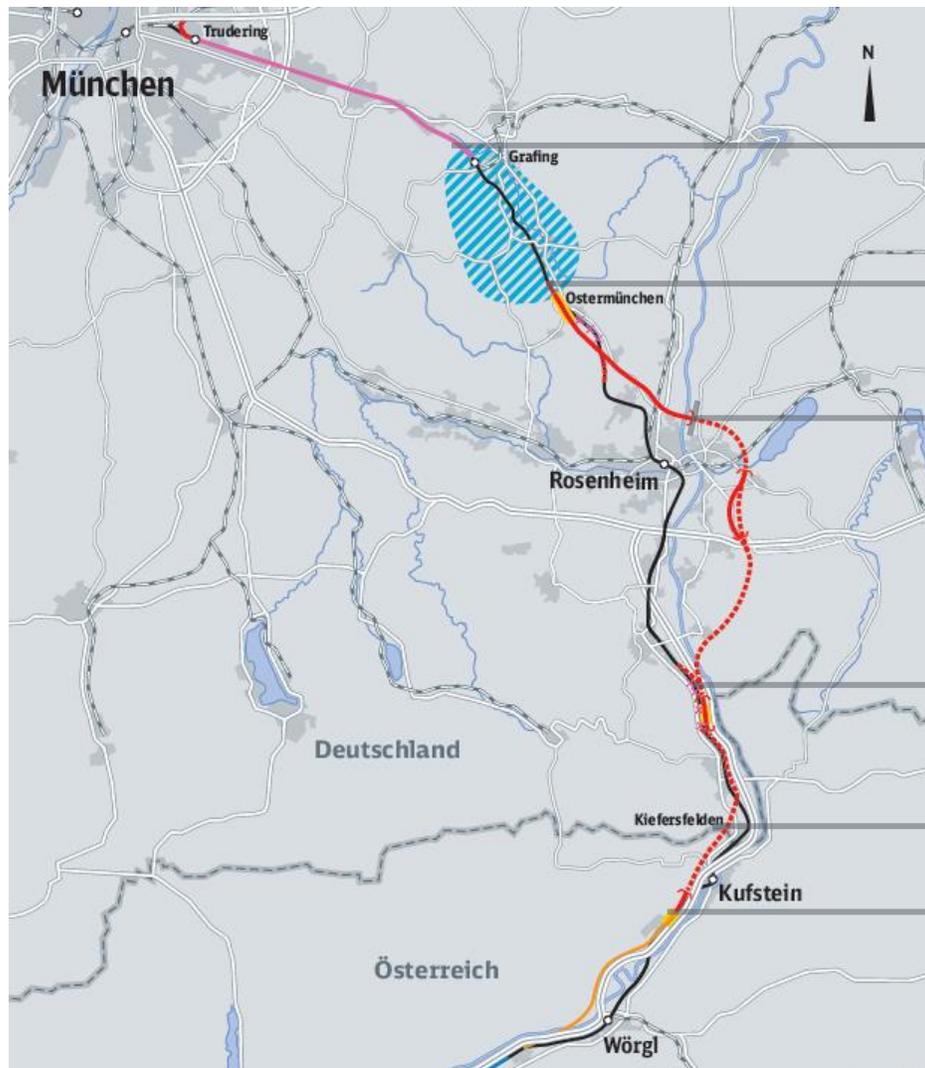
Grafing-Großkarolinenfeld: Neubaustrecke

Erweiterter Planungsraum: Neubaustrecke

Gemeinsamer Planungsraum: Neubaustrecke

Planungsabschnitte ab der Vorplanung

Planungsräume aus dem BVWP wurden in Abschnitte überführt



Planungsabschnitt

Trudering-Grafing

Grafing-Ostermünchen

Ostermünchen-Innleiten

Innleiten-Kirnstein

Kirnstein-Grenze D/A

Grenze D/A-Schaftenau

Schaftenau-Knoten Radfeld

Status

Vorplanung

Trassenauswahlverfahren

Vorplanung

Vorplanung

Vorplanung

UVE-Planung

Detailplanung

3. Zahlen und Prognosen

Übersicht vorliegender Zugzahlen

Quelle	Summe Züge*	Zeithorizont	Anmerkungen
Bemessungsfall	400	-	Keine Prognose – Dimensionierungsgröße für Trassenauswahl und Vorplanung
Wirtschaftlich nutzbare Streckenauslastung auf der Bestandsstrecke	240	heute	Zeitpuffer und tageszeitbedingte Schwankungen berücksichtigt, ermittelt für Brenneverkehre
Bundesverkehrswegeplan 2030	226	2030	Stand 2015 – Prognose wird regelmäßig fortgeschrieben
BCP-Verkehrsstudien	283	2030	Stand 2021 – Verkehrsprognose (Central Case Scenario)
BCP-Verkehrsstudien	370	2040	Stand 2021 – Verkehrsprognose (Central Case Scenario)
Szenarienstudie BMVI	377-558	2050	Stand 2018 – Betrachtung langfristiger Szenarien, kein Prognosecharakter

* Aller Verkehrsarten im Abschnitt Rosenheim–Kufstein (Grenze D/A)

Zugzahlen in der Planung

Für die rechtlichen Verfahren gelten nur die Prognosen des BVWP



Externe Studien ohne direkten Einfluss auf die Planung:

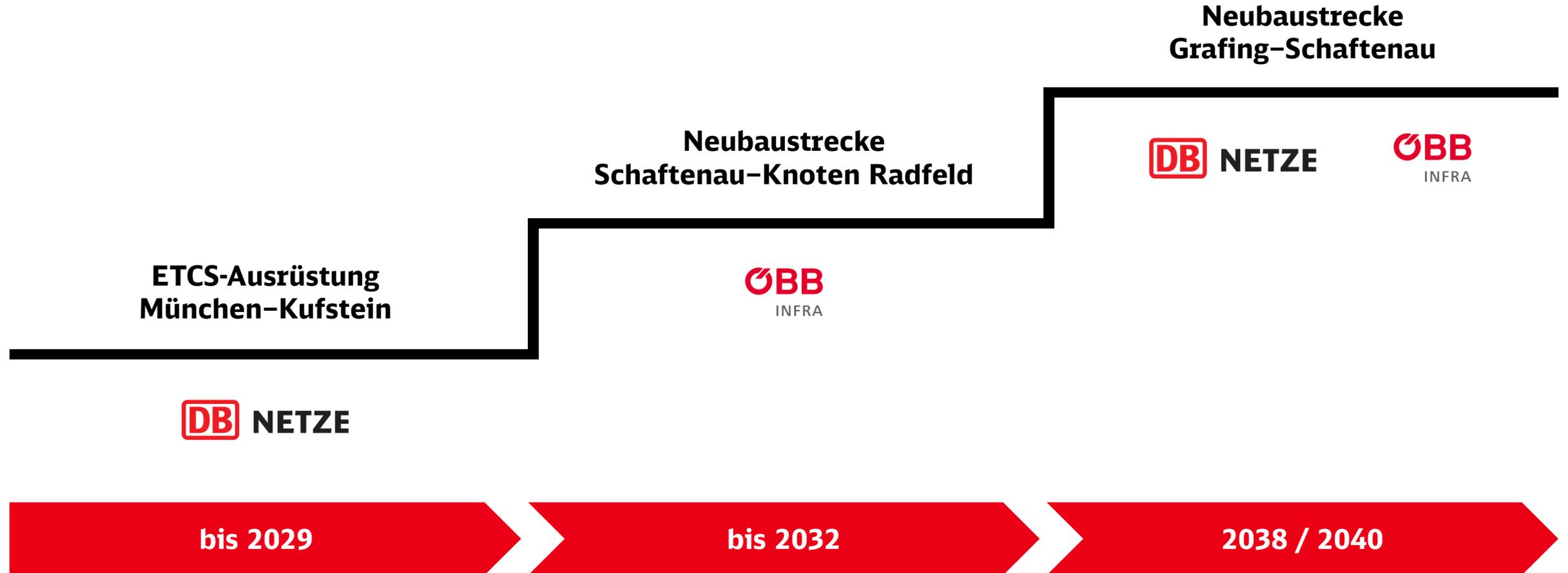
Verkehrsstudien der Brenner Corridor Platform

Szenarienstudie

...

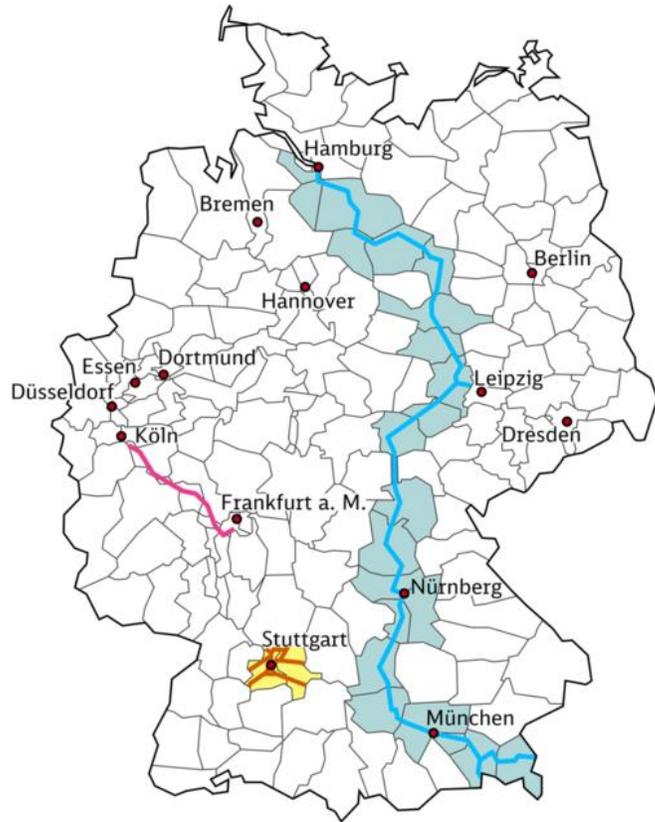
Gestufte Realisierung

Digitalisierung der Bestandsstrecke bis 2029



Exkurs: ETCS-Ausrüstung der Bestandsstrecke

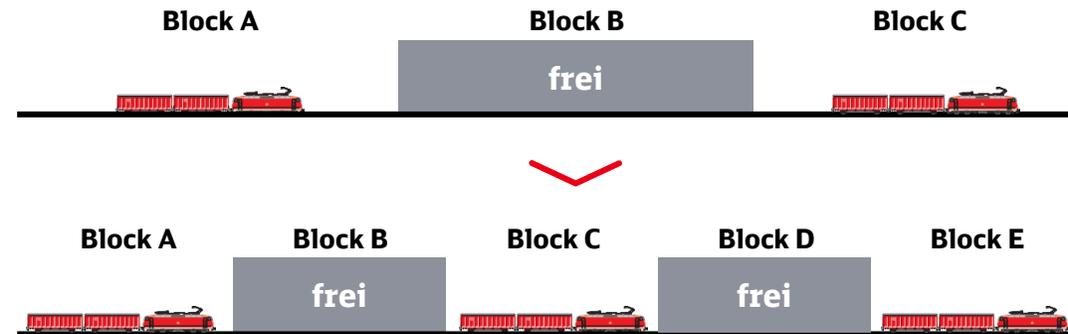
Programm „Digitale Schiene Deutschland“



Starterpaket der Digitalen Schiene Deutschland

- Städte > 500.000 Einwohner
- Digitaler Knoten Stuttgart
- Korridor ScanMed
- Umzurüstende Netzbezirke im Korridor ScanMed
- SFS Köln-Rhein/Main

- Die Bestandsstrecke ist Teil des Starterpakets der „Digitalen Schiene Deutschland“
- Maßnahmen schaffen mehr betriebliche Flexibilität und höhere Kapazität
- Digitalisierung und Umrüstung der Gleise auf ETCS-Hochleistungsblöcke geplant



Auswirkungen auf die Kapazität

- Die künftige Kapazität kann nach Planung des Signalsystems berechnet werden
- Auch mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik bleibt der Knoten Rosenheim ein maßgeblicher Engpass
- Die Untersuchung der Bestandsstrecke ergab, dass auch mit weiteren baulichen Maßnahmen maximal 320 Züge im Bereich Grafing-Grenze D/A denkbar sind

4. Exkurs: BCP-Verkehrsstudien

Grundsätzliche Inhalte

- Getrennte Studien für den Personenverkehr und Güterverkehr, jeweils für mehrere Szenarien
- Modellierung europäischer Verkehrsmodelle des alpenquerenden Verkehrs auf Basisjahr 2016
- Prognosehorizonte
 - 2030 = Zeithorizont Brenner-Basistunnel
 - 2040 = Gesamtausbau Brennerachse
- Trilaterale Arbeitsgruppe aus Ministerien, Infrastrukturbetreibern und Regionen
- Link zu den Verkehrsstudien:
www.bcplatform.eu/korridorstudien

Ziel

- Internationale Harmonisierung und Ergänzung der nationalen Verkehrsprognosen bzgl.
 - Annahmen
 - Berechnungsmethoden
 - Planungshorizonte
- Gemeinsame und trilaterale Ermittlung der zu erwartenden künftigen Schienenverkehrsentwicklung für den **Brenner-Korridor**

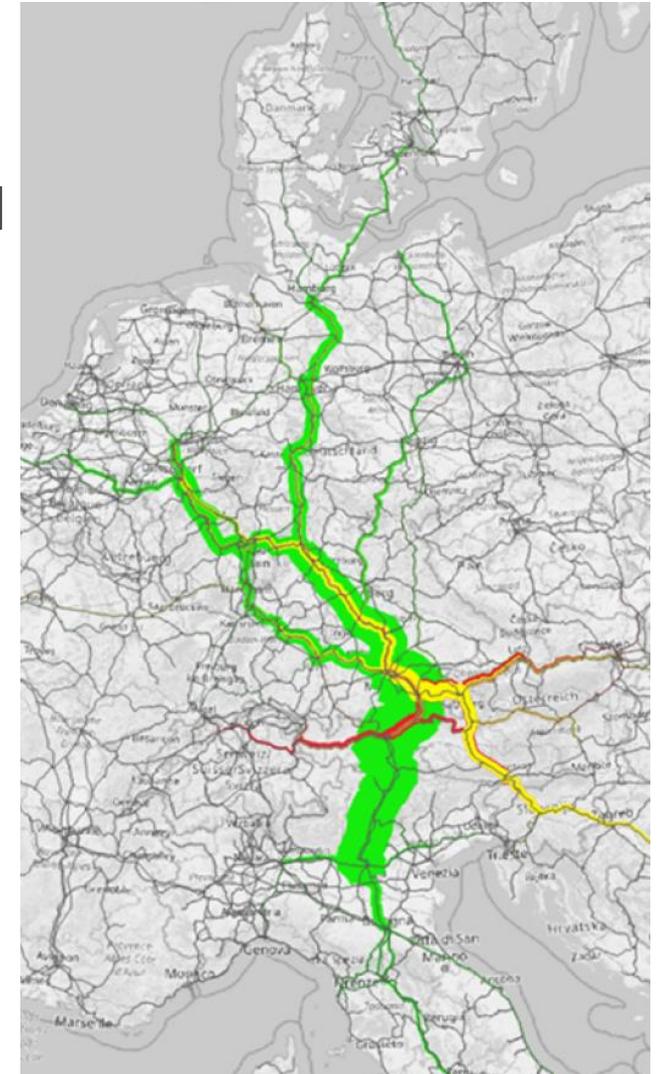
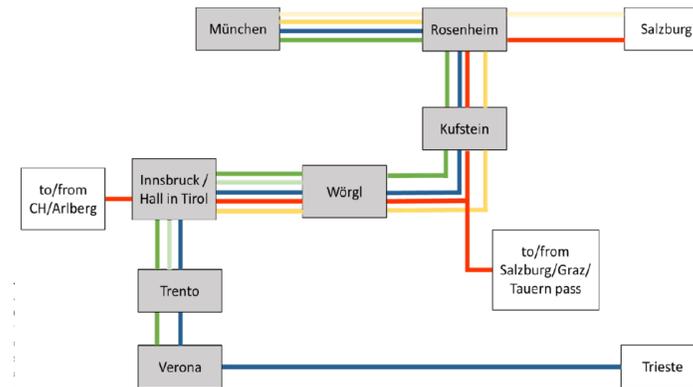
Bericht aus dem Gesamtprojekt

Güterverkehrsstudie der BCP

Betrachtung von vier Szenarien für die Jahre 2030 und 2040:

- Business-as-usual
- Post-Covid
- Policy Szenario

► **BCP Central Case Szenario**, das die erwartete aktualisierte Marktentwicklung unter Berücksichtigung der jüngsten Wirtschaftsprognosen zur Covid-Pandemie beschreibt, unter Ansatz moderater politischer Maßnahmen zur Internalisierung der externen Transportkosten.

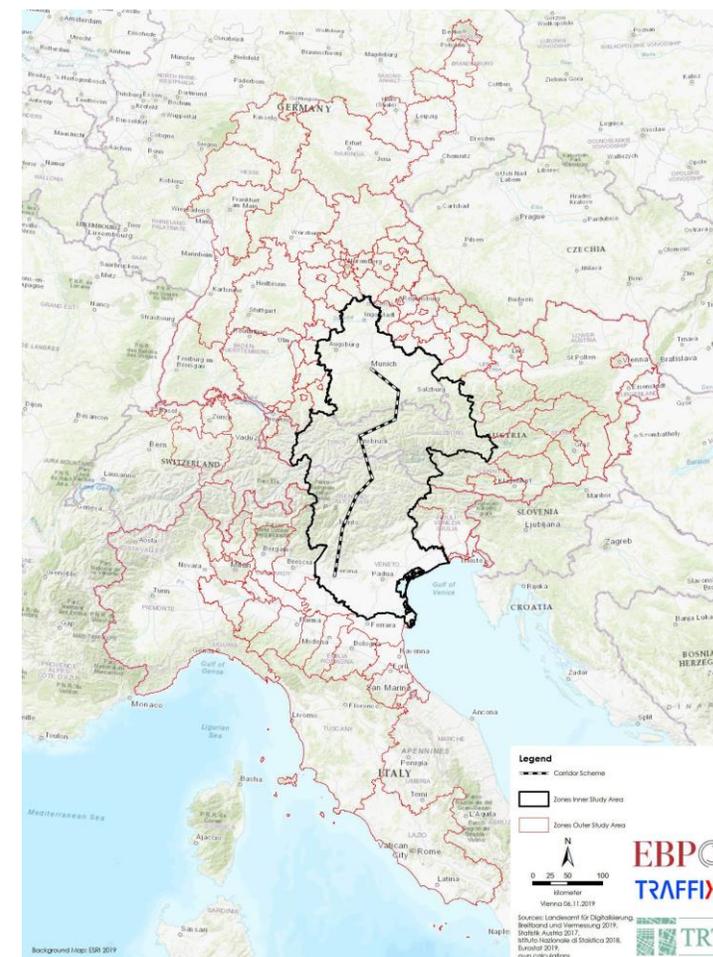


Ergebnisauszug:

- Anstieg Volumen Güterverkehr am Brenner bis 2030 um +21,4% und bis 2040 +39,5% (Basisjahr 2016) unter gleichzeitiger Veränderung des Modal-Splits zugunsten der Schiene von 22,3% auf 36% (2030) bzw. 49,8% (2040) mit Schwerpunkt im kombinierten Verkehr.
- Für 2040 wird ein Potenzial von 256 Güterzügen im Abschnitt München-Rosenheim und 222 Güterzügen im Abschnitt Rosenheim-Wörgl gesehen.

Analyse der zukünftigen Nachfragewirkung in vier Szenarien:

- Je drei Angebotsszenarien und ein politikorientiertes Szenario unter Berücksichtigung der Reisezeitverkürzungen aus der Fertigstellung des Brenner-Basistunnels (2030) und der Zulaufstrecken (2040)
- Die Angebotsszenarien unterscheiden sich in
 - Zugfrequenz
 - Regel- und Sprinterverbindungen
 - Verkehrshalte und Reisezeit
- Das PolitikszENARIO untersucht die Potenziale der Verkehrsverlagerung auf die Schiene, indem Kostensteigerungen für den Flug-, Auto- und Busverkehr durch Internalisierung der externen Kosten simuliert werden.
- Angebotsszenario 2, das 16 Fernverkehrszüge pro Tag und Richtung im Jahr 2030 bzw. 20 im Jahr 2040 vorsieht, weißt die höchste Auslastung auf und wird daher von den Eisenbahnverkehrsunternehmen am ehesten angeboten.



Äußerer und innerer Untersuchungsraum mit Brenner-Korridor

BCP-Korridorstudien zum Personen- und Güterverkehr

Zusammenfassung der Studien (1/2)

Die BCP-Güterverkehrsstudie hat die Ausbauprojekte gemäß der nationalen und europäischen Verkehrsinvestitionsprogramme und ihre verkehrslenkenden bzw. produktionsverbessernden Effekte berücksichtigt. Eine Engpassanalyse und deren Auflösung wurde nicht betrachtet. Die Studie zeigt Verkehrspotentiale der Schiene für die Jahre 2030 und 2040 auf

- Die Ergebnisse sind stabil und robust und basieren auf soliden methodischen Ansätzen und Modellen, die die Besonderheiten des Brennerkorridors berücksichtigen (z. B. Betriebstage, Doppeltraktion aufgrund der Steigung, etc.)
- Der geplante Ausbau der Infrastruktur entlang der Brennerachse wird dazu beitragen, die allgemeinen Kosten des Schienenverkehrs deutlich zu senken.
- Dieses Element in Verbindung mit dem erwarteten Wachstum des Handels, insbesondere zwischen Italien und Mittel-/Nordeuropa sowie zwischen Österreich/Deutschland und Südosteuropa, schafft die Voraussetzungen für eine erhebliche Steigerung des Modal Split zugunsten des Verkehrsträgers Schiene entlang des Brenner-Korridors.



BCP-Korridorstudien zum Personen- und Güterverkehr

Zusammenfassung der Studien (2/2)

- Verkehrspolitische Maßnahmen können zu weiteren relevanten Steigerungen des Schienengüterverkehrs im Vergleich zu Business-as-usual-Bedingungen führen, wodurch nennenswerte Mengen von der Straße auf die Schiene verlagert werden.
- Die Studienerkenntnisse der Brenner Corridor Platform fließen in die Verkehrsprognose 2040 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ein.
- In der Bundesverkehrswegeplanung werden auf Basis der Prognosen des Bundes Engpässe ermittelt und darauf aufbauend die Zielinfrastruktur fortgeschrieben.

Horizont	Streckenabschnitt	Güterverkehr	Personenfernverkehr* Brenner-Korridor	Personenfernverkehr tangierende Korridore**	Nah- und Regionalverkehre	Summe
2030	München-Rosenheim	209	32	32 (16RJ+16EC)	116***	389
	Rosenheim-Wörgl	147	32	32	72 (DE)*** 59 (AT)	283 (DE) 270 (AT)
	Wörgl-Innsbruck	190	32	48 (32RJ+16EC)	151	421
	Innsbruck-Trento	148	32	-	70 (AT) 120**** (IT)	250 (AT) 300 (IT)
	Trento-Verona	123	32	-	104****	259
2040	München-Rosenheim	256	40	16	116***	428
	Rosenheim-Wörgl	222	40	36	72 (DE)*** 59 (AT)	370 (DE) 357 (AT)
	Wörgl-Innsbruck	264	40	52 (36RJ+16EC)	151	507
	Innsbruck-Trento	212	40	4 (nach Bozen)	70 (AT) 120**** (IT)	326 (AT) 376 (IT)
	Trento-Verona	193	40	-	104****	337

* aus dem wahrscheinlichsten Angebotsszenario 2

** gemäß der Übermittlung der Subgruppe an EBP 16/06/20

*** gemäß Deutschlandtakt

**** laut RFI-Studie (2017)

5. Ausblick

Eine „Wirtschaftlichkeitsbetrachtung“ im Sinne einer Nutzen-Kosten-Analyse erfolgt durch den Bund in der Bedarfsplanung.

Kosten:

- Für die Kostenermittlung des Brenner-Nordzulauf muss die Vorplanung für alle Abschnitte vorliegen
- Nach Abschluss der Vorplanung lassen sich belastbare Aussagen zu den Gesamtkosten treffen (Aufgabe DB)

Nutzen:

- Betrachtung der Nutzenseite für den Zeithorizont der Inbetriebnahme
- Derzeit gehen wir von einer Inbetriebnahme des Brenner-Nordzulaufs im Jahr 2040 aus. Bislang liegen noch keine Prognosen des Bundes über das Jahr 2030 hinaus vor
- Die Nutzenseite wird durch den Bund in der Bedarfsplanüberprüfung ermittelt



Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Der Weg von der Vorplanung ins Parlament



Rechtliche Grundlage: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

- Regelt die Finanzierung aller Bedarfsplanprojekte des Bundesverkehrswegeplans
- Wichtiger Bestandteil: Parlamentarische Befassung nach Abschluss der Vorplanung
- Unterrichtung des Bundestags
 - Vorzugsvariante
 - Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (Kernforderungen)
 - Gesetzgeber wird in die Lage versetzt, Beschlüsse zu fassen

**Angestrebter Termin:
Mitte des Jahrzehnts**

Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!



Infobüro Rosenheim

Salinstraße 1, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu