

9. Lenkungskreissitzung betreffend den Zulauf zum Brennerbasistunnel
– **Ergebnisprotokoll zur Sitzung in München am 21.11.2016**

1. Ort und Datum der Sitzung:

D-80634 München, Dienstgebäude DB AG, Richelstraße 3, 21.11.2016.

Teilnehmer: siehe Anlage (Anlage 1)

2. Verabschiedung des Protokolls zur Sitzung vom 22.04.2016

Das Protokoll zur Sitzung vom 22.04.2016 wurde verabschiedet.

3. Sachstand Aufstellung Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030

Das Bundeskabinett hat den BVWP 2030 verabschiedet. Das parlamentarische Verfahren zu den Ausbaugesetzen findet derzeit statt; Ziel ist, die Ausbaugesetze Schiene, Straße und Wasserstraße bis Ende 2016 zu verabschieden.

4. Sachstand der Planungen

Planungen „Planungsraum Schaftenau – Knoten Radfeld“:

ÖBB-Infrastruktur berichtet, dass für den Abschnitt Schaftenau – Knoten Radfeld die Umweltverträglichkeitserklärung erlangt werden soll. Im Sommer 2016 ist der Beginn der UVE-Planung erfolgt. Am 04.10.2016 wurde ein Regionalforum zur Öffentlichkeitsbeteiligung abgehalten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung könnte nach derzeitigen Erkenntnissen im Jahr 2019 abgeschlossen werden.

Für das Verfahren der Trassenfindung im „gemeinsamen Planungsraum“ sowie im „erweiterten Planungsraum“ wurden die zwischenzeitlich eingetretenen Erkenntnisse in einer Präsentation vom Projektteam vorgestellt (Anlage 2).

Planungen „Gemeinsamer Planungsraum“:

In der Phase 2 fand für die „Trassenentwicklung“ die Grundlagenermittlung/Datenerhebung statt; ebenso wurden darauf basierend Raumwiderstandskarten erstellt. Diese wurden den Foren ab Ende April 2016 zur Diskussion vorgelegt. Im Anschluss wurden erste Überlegungen zu Korridoren und möglichen Verknüpfungsstellen Deutsches Inntal auf Basis dieser Raum-

widerstandskarten angestellt. Diese wurden den Foren Ende September 2016 vorgestellt. Im nächsten Schritt werden die Korridorbeschreibungen in den Gremien diskutiert.

Planungen „Erweiterter Planungsraum“:

Aufbauend auf der Zielsetzung der Korridorstudie für den „erweiterten Planungsraum“ mit den drei Richtungen der Untersuchung (Richtung München, Richtung Wasserburg, Richtung Freilassing/ Salzburg) wurden erste Grundlagenkarten erstellt und diese befinden sich in der finalen Abstimmung mit den Kommunen. Basierend auf diesen ersten Grundlagenkarten wurden Raumwiderstandskarten erstellt und aus diesen wiederum die ersten Korridorüberlegungen entwickelt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Entwurf zur Korridorstudie stellt keine Vorfestlegung einer späteren Trassenführung für den nördlichen Bereich dar.

Der 2. Dialogkreis „erweiterter Planungsraum“ hat am 06.10.2016 stattgefunden. Die ersten Korridorüberlegungen und der weitere Ablauf der Beteiligung wurden diskutiert.

Der Lenkungskreis betont die Wichtigkeit der breiten und ergebnisoffenen Korridoruntersuchung im Rahmen der Korridorstudie im erweiterten Planungsraum und begrüßt die Ausweitung der Beteiligung im Dialogkreis.

Öffentlichkeitsarbeit:

Die Veröffentlichung von Angaben und Grundlagen zum skandinavisch-mediterranen Korridor und dem alpenquerenden Abschnitt München – Innsbruck – Verona erfolgte auch als 2-teilige Broschüre. Sie wurde am 20.06.2016 zur Eröffnung der TEN-T Days präsentiert.

5. Untersuchung Fahrzeitverkürzung Relation Salzburg – Wörgl

Zur Rolle der Fahrzeitverkürzung für den Ast Richtung Freilassing/Salzburg im Rahmen der Korridorsuche führte das BMVIT gemäß Anlage 3 aus, dass

- Priorität der Ausbau der Zulaufstrecken zum BBT hat,
- dafür eine für die Region akzeptable Lösung zu suchen ist,
- Wirkungen in Richtungen einer Fahrzeitverkürzung als eines von mehreren Kriterien in der Korridorauswahl/Trassenauswahl berücksichtigt werden,
- die „Fahrzeitverkürzung“ nur ein Nutzelement von vielen sein kann und
- die Variantensuche durch den Aspekt der „Fahrzeitverkürzung“ nicht eingeeengt werden darf, um die Akzeptanz nicht zu gefährden.

Aus Sicht des BMVI ist es naheliegend, die Verbesserung des BNZ für eine Fahrzeitverkürzung für die Verkehre zwischen Salzburg und Wörgl mit zu berücksichtigen.

6. Verschiedenes

Nächster Termin:

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

Die 10. Sitzung des Lenkungskreises findet am 10.03.2017 ab 11.30 Uhr in Berlin statt.

Näheres wird mit der Einladung geregelt werden.

Das Protokoll der Sitzung vom 21.11.2016 wird bei der kommenden Lenkungkreissitzung verabschiedet.

Referat LA 17

Teilnehmer der 9. Lenkungskreissitzung zur Begleitung der Ausbauplanung des nördlichen Brennerzulaufs

21.11.2016, 11:00 – 14:30 Uhr, DB Netz AG, Raum „5.152“, Richelstr. 3, D-80634 München

Nachname	Anrede	Vorname	Institution	Adresse
Gratza	Herr	Hugo	BMVI, UAL LA 1	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Leiter der Unterabteilung Eisenbahnen, D-10115 Berlin, Invalidenstraße 44
Reineke	Frau Dr.	Friederike	BMVI, LA 17	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referatsleiterin LA 17 Bedarfsplanfinanzierung Schiene, D-10115 Berlin, Invalidenstraße 44
Mischok	Herr	Dirk	BMVI, LA 17	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat LA 17, D-53175 Bonn, Robert-Schuman-Platz 1
Spiegel	Herr Dr.	Thomas	BMVIT – II/Infra 2	Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie, Leiter der Abteilung II/Infra 2, A-1030 Wien, Radetzkystr. 2
Zitzler	Herr DI	Josef	BMVIT – II/Infra 2	Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/Infra 2, A-1030 Wien, Radetzkystr. 2
Bohrer	Herr	Wolfgang	DB Netz AG, IP u. I.NGI	DB Netz AG, Leiter Infrastrukturplanung und -projekte (IP); Leiter Netzplanung und Portfoliomanagement (I.NGI), D-60329 Frankfurt (Main), Gallusanlage 8
Engelbach	Herr	Kim-Oliver	DB Netz AG, I.NGI 1	DB Netz AG, Leiter Netzplanung und Bundesverkehrswegeplanung, D-60329 Frankfurt/Main, Gallusanlage 8
Josel	Herr	Klaus-Dieter	DB AG	Konzernbeauftragter für den Freistaat Bayern, D-80634 München, Richelstraße 3
Hanft	Herr	Robert	DB Netz AG, RB Süd	DB Netz AG, RB Süd, Großprojekte Regionalbereich Süd, D-80634 München, Richelstraße 1
Gruber	Herr	Torsten	DB Netz AG, RB Süd	DB Netz AG, RB Süd, Portfolioleniter Verkehrswege, D-80634 München, Richelstraße 1
Hödl	Herr Ing.	Reinhold	ÖBB Infrastruktur AG	ÖBB-Infrastruktur AG, GB Projekte Neu- und Ausbau, Leiter Projektumsetzung, A-1020 Wien, Praterstern 3
Gradnitzer	Herr DI	Martin	ÖBB Infrastruktur AG	ÖBB-Infrastruktur AG, GB Projekte Neu- und Ausbau, Projektleiter Tirol / Vorarlberg, A-6134 Vomp, Industriestraße 1
Hofer	Herr DI	Peter	ÖBB Infrastruktur AG	ÖBB-Infrastruktur AG, GB Neu- und Ausbau, Projektleitung Tirol / Vorarlberg, A-6134 Vomp, Industriestraße 1
Bartl	Herr Dr.	Manfred	ÖBB Infrastruktur AG	ÖBB-Infrastruktur AG, GB Anlagen-/Infrastrukturentwicklung, Masterplaner Tirol, Vorarlberg, Salzburg, A-6020 Innsbruck, Claudiasstraße 2
Böhner	Herr	Hans-Peter	StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Leiter Abteilung Verkehr, Abteilung II E, D-80502 München, Postfach 22 12 53
Krejcarek	Herr DI	Peter	SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Infrastrukturkontrolle & Notified Body, A-1020 Wien, Lassallestraße 9b
Lintner	Herr DI Dr.	Alfred	TLReg.	Amt Tiroler Landesregierung, A-6020 Innsbruck, Herrengasse 1-3

STATUS PLANUNGEN BRENNER-NORDZULAUF

9. LENKUNGSKREIS

21.11.2016, MÜNCHEN

BRENNER-NORDZULAUF

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 22.04.2016
- ❖ Sachstand Planungen
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum
 - ❖ Erweiterter Planungsraum
 - ❖ Schafteu - Radfeld
- ❖ Stand „Machbarkeitsuntersuchung Lärmsanierung“
- ❖ Verschiedenes

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 22.04.2016
- ❖ **Sachstand Planungen**
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum
 - ❖ Erweiterter Planungsraum
 - ❖ Schafteu - Radfeld
- ❖ Stand „Machbarkeitsuntersuchung Lärmsanierung“
- ❖ Verschiedenes

Planungsräume

München

Verknüpfung nördl.
Rosenheim

KORRIDORSTUDIE

Verknüpfung deutsches
Inntal

TRASSENAUSWAHL- VERFAHREN

Verknüpfung Schaftenau

UMWELT- VERTRÄGLICHKEITS- ERKLÄRUNG

Verknüpfung
Kundl/Radfeld

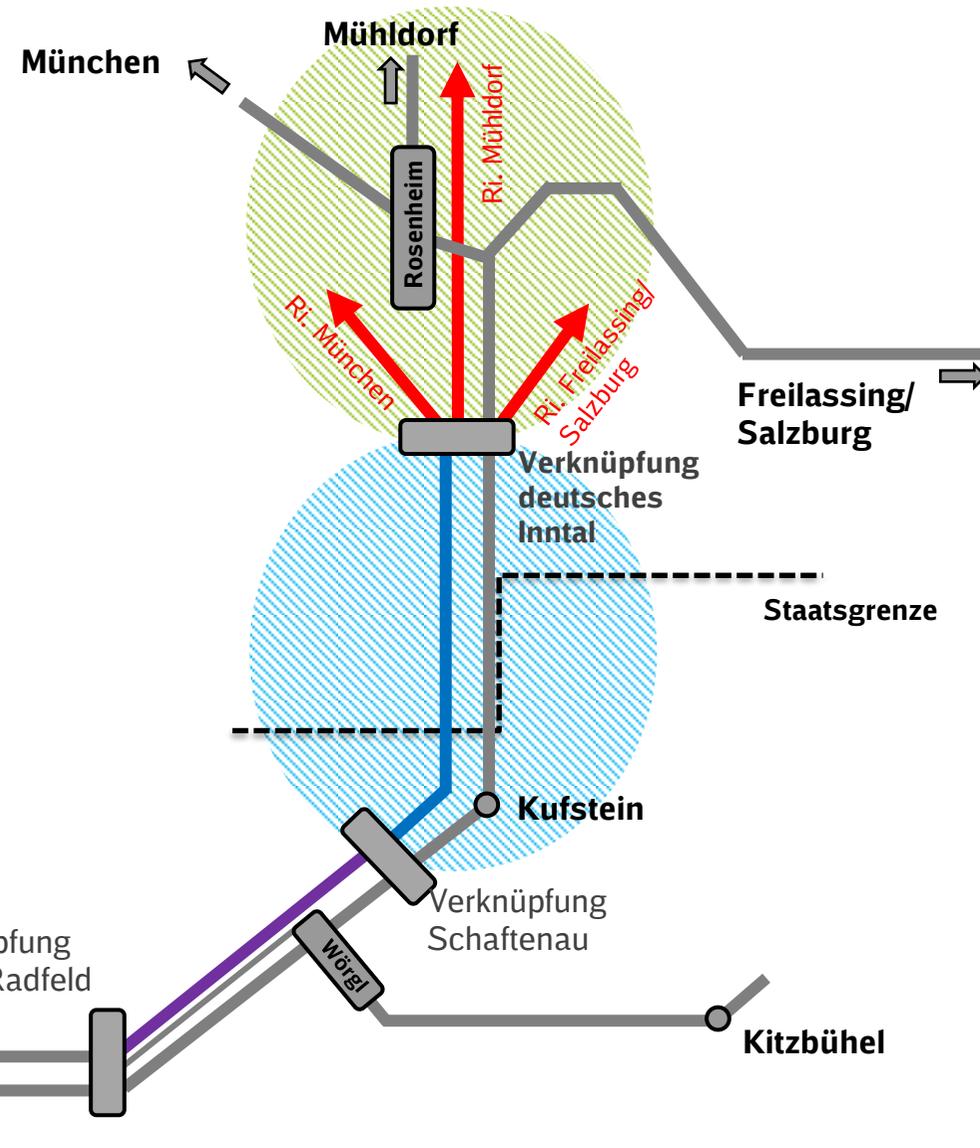
Erweiterter
Planungsraum
DIALOGKREIS
(EPR)



Gemeinsamer
Planungsraum
GEMEINDE- &
REGIONALFOREN
(GPR)



REGIONAL-
FORUM



Planungsraum Schafftenau – Knoten Radfeld: Umweltverträglichkeitserklärung



Trassenauswahl 2009 abgeschlossen



UVE-Planung (Ausschreibungen, Vergaben) begonnen



Regionalforum zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde am 04.10.2016 abgehalten



Umweltverträglichkeitsprüfung 2019



Gemeinsamer Planungsraum: Trassenauswahlverfahren



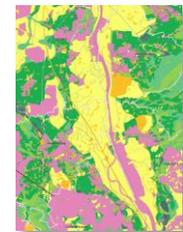
Kriterienkatalog Beurteilungsmethode abgeschlossen: Kriterienkatalog Gewichtung der einzelnen ForenteilnehmerInnen abgegeben



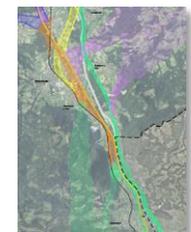
Grundlagendaten erhoben und in den Gremien abgestimmt



Raumwiderstandskarten erstellt



Erster Entwurf der Korridore vorgestellt



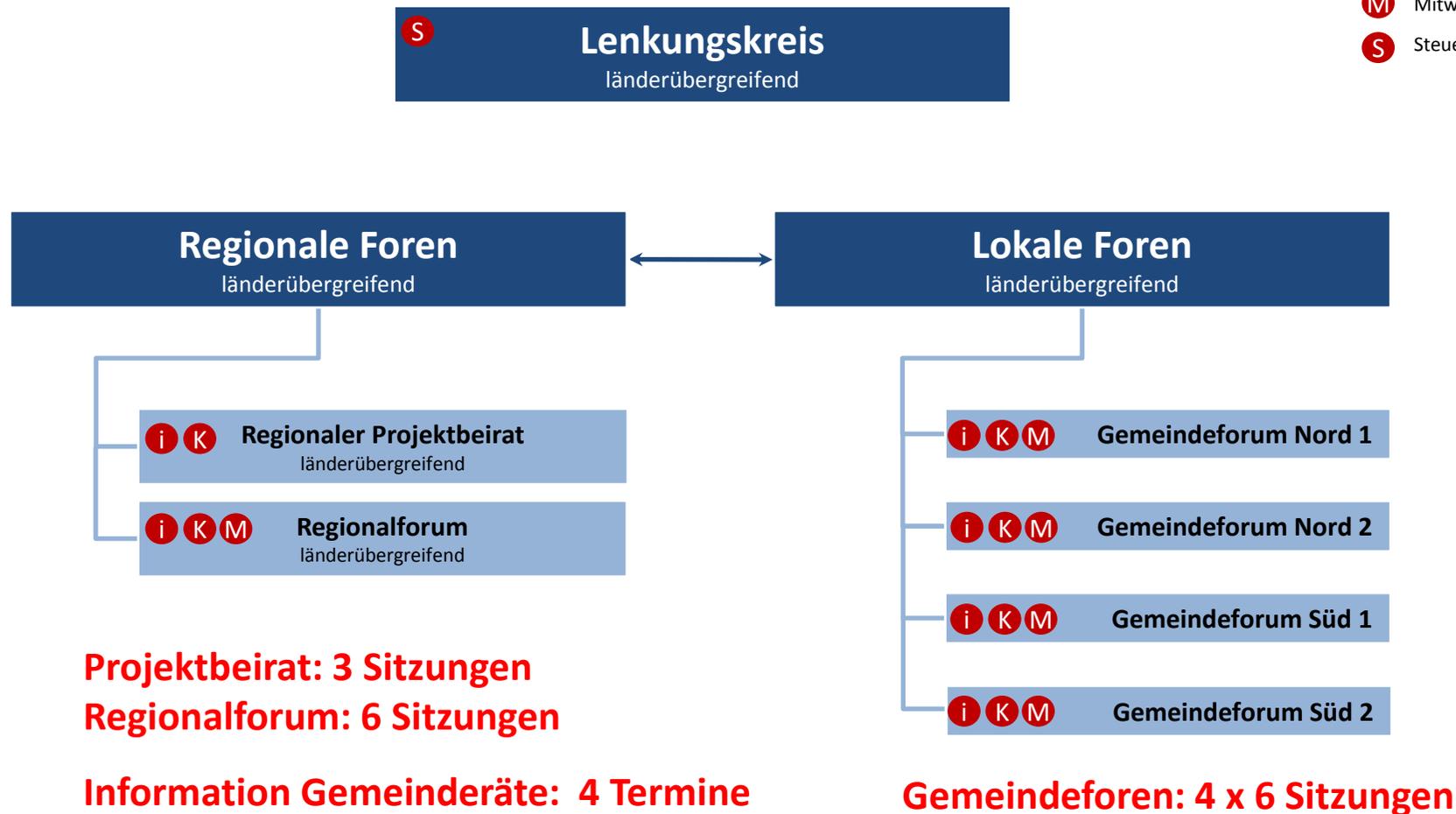
Nächster Schritt: Korridorbeschreibungen in Gremien diskutieren

Öffentlichkeitsbeteiligung im Trassenauswahlverfahren

Status der Beteiligung auf mehreren Ebenen im GPR

Beteiligungsgrad:

- i** Information
- K** Konsultation
- M** Mitwirkung und Kooperation
- S** Steuerung



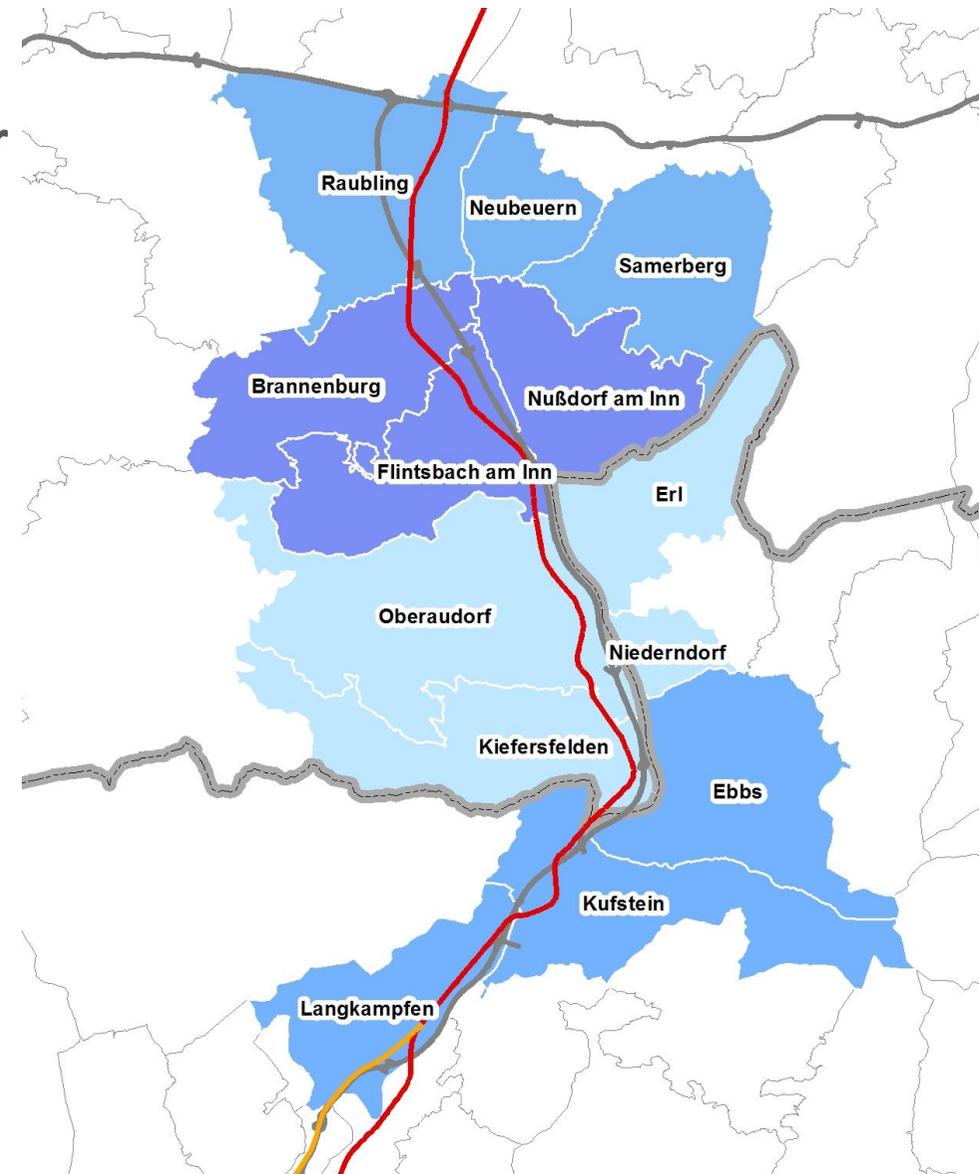
Gemeinde- und Regionalforen

5. & 6. Forenrunde im April und September

- ❖ Der Abgleich der Grundlagendaten ist weitestgehend abgeschlossen
- ❖ Die Diskussion der Raumwiderstandskarten, aber vor allem der ersten Korridorüberlegungen verlief größtenteils konstruktiv

Info-Veranstaltungen Gemeinderäte Oktober

- ❖ Diskussionen teilweise kontrovers aber größtenteils konstruktiv



Korridorstudie im erweiterten Planungsraum

Folie aus 8. LK
im April 2016

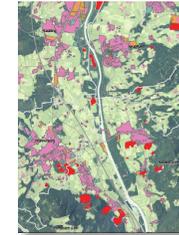
Warum wird eine Korridorstudie durchgeführt?

- ❖ Ziel der Korridorstudie ist es **mögliche Streckenführungen** in Richtung München, Mühldorf und Freilassing zu untersuchen.
- ❖ Darauf aufbauend können **mögliche Verknüpfungsstellen** südlich von Rosenheim im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet werden.
- ❖ Neben den **Anforderungen aus dem Brennerverkehr** fließen in die Studie auch **Belange des Fernverkehrs** zwischen Innsbruck und Salzburg mit ein
- ❖ Die Korridorstudie stellt **keine Vorfestlegung** einer späteren Trassenführung für den nördlichen Bereich dar

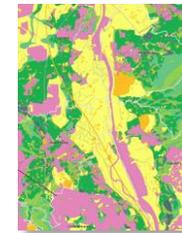
Erweiterter Planungsraum: Korridorstudie



Erste Grundlagenkarten erstellt und in Abstimmung



Raumwiderstandskarten erstellt



Erster Entwurf der Korridore vorgestellt



Nächster Schritt: Korridorbeschreibungen im Dialogkreis diskutieren



Öffentlichkeitsbeteiligung bei Korridoruntersuchung

Status der Beteiligung auf mehreren Ebenen im EPR

Beteiligungsgrad:

- i** Information
- K** Konsultation
- M** Mitwirkung und Kooperation
- S** Steuerung



Dialogkreis: 2 Sitzungen

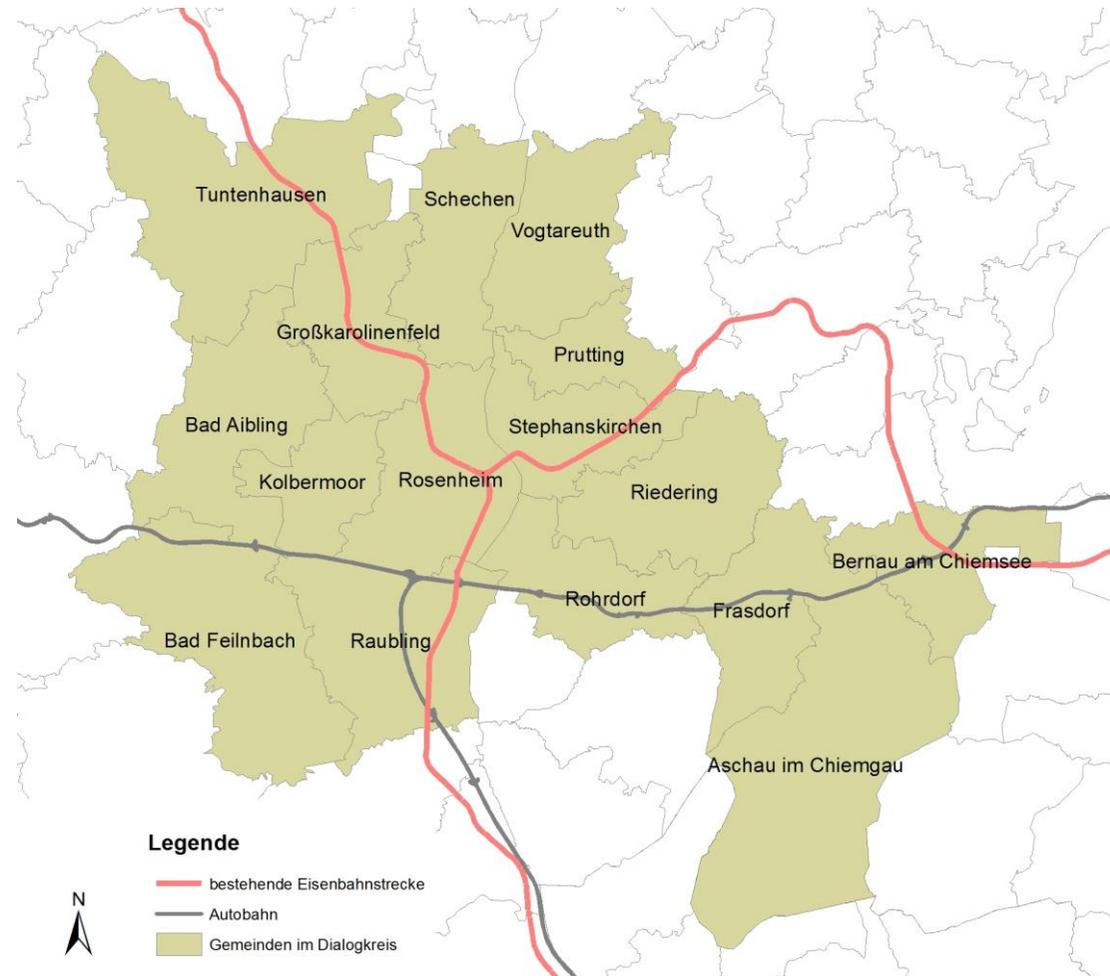
Projektbeirat: 3 Sitzungen

Information Gemeinderäte: 1 Termin

Dialogkreis

2. Dialogkreis am 06.10.2016

- ❖ Im Vorfeld fanden Vorgespräche mit allen Bürgermeistern statt mit dem Schwerpunkt auf Beteiligung
- ❖ Dialogkreis stark dominiert von der Frage „Warum Korridore östlich von Rosenheim und Richtung Osten untersucht werden“
- ❖ Im Nachgang wurde mit jedem Bürgermeister Einzelgespräche geführt, um den Planungsprozess und die Beteiligung zu erklären



Medienmonitor

Die ersten Korridoruntersuchungen werden in den Medien stark diskutiert (Auszug)

26.10.16, OVB: "Aus Korridoren erwächst Trasse,,

27.10.16, OVB: "Lebendiger Raumwiderstand,,

29.10.16, OVB: Sicht der DB und Stimmen einiger Bürgermeister

02.11.16, OVB online: "Korridore sind unakzeptabel,,

02.11.16, BR Fernsehen: Hr. Praxl, BM Rohrdorf (Beitrag beginnt ab 02:30)

04.11.16, Rosenheim24.de: "Die DB zum Brenner-Nordzulauf,,

11.11.16, BR online: Gemeinde Rohrdorf stellt Korridorpläne online

11.11.16, BR Fernsehen: Bahn- Tunnel Samerberg

17.11.16, OVB online: Eröffnung einer Facebookseite zur Diskussion des Projektes

18.11.16, SZ: Neben der Spur

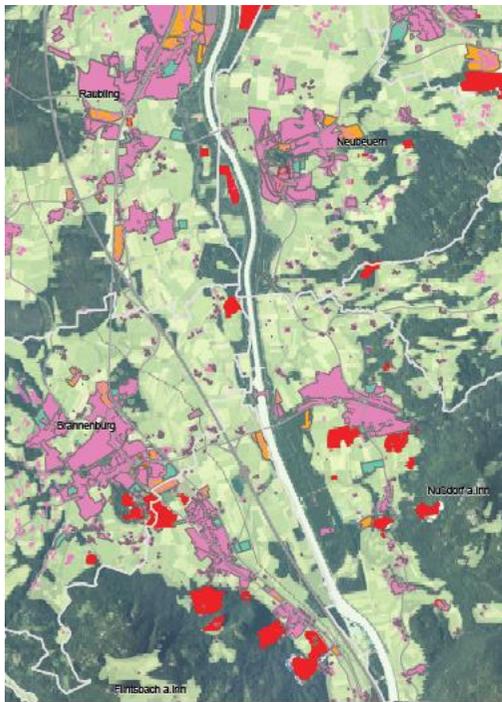
3. Regionaler Projektbeirat

- ❖ Gute Beteiligung der deutschen Politiker
- ❖ Appell der Bahnen an die politischen Vertreter, das Verfahren zu unterstützen und dem Projekt Rückendeckung zu geben.
- ❖ Gefordert wurde unter anderem die Prüfung eines bestandsnahen Korridors durch Rosenheim
- ❖ Stark diskutiert wurde die Fernverkehrsanbindung von Rosenheim

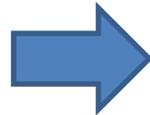


Planungsablauf in der Korridorentwicklung

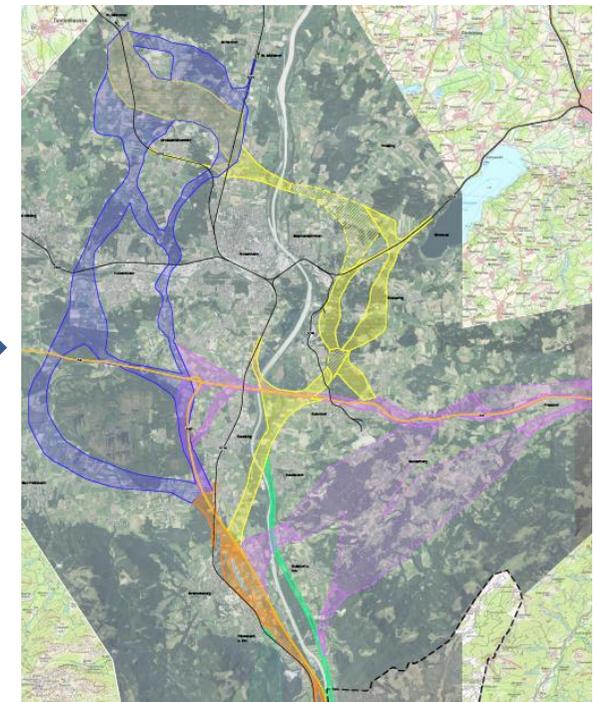
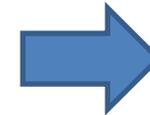
Dieser Planungsabschnitt erfolgt für beide Planungsräume - erweiterter und gemeinsamer Planungsraum - parallel.



Grundlagenkarten
Mensch & Natur



Raumwider-
standskarte



Erste Entwürfe Korridore
(auf Basis Raumwiderstände)

Planungsablauf in der Korridorentwicklung

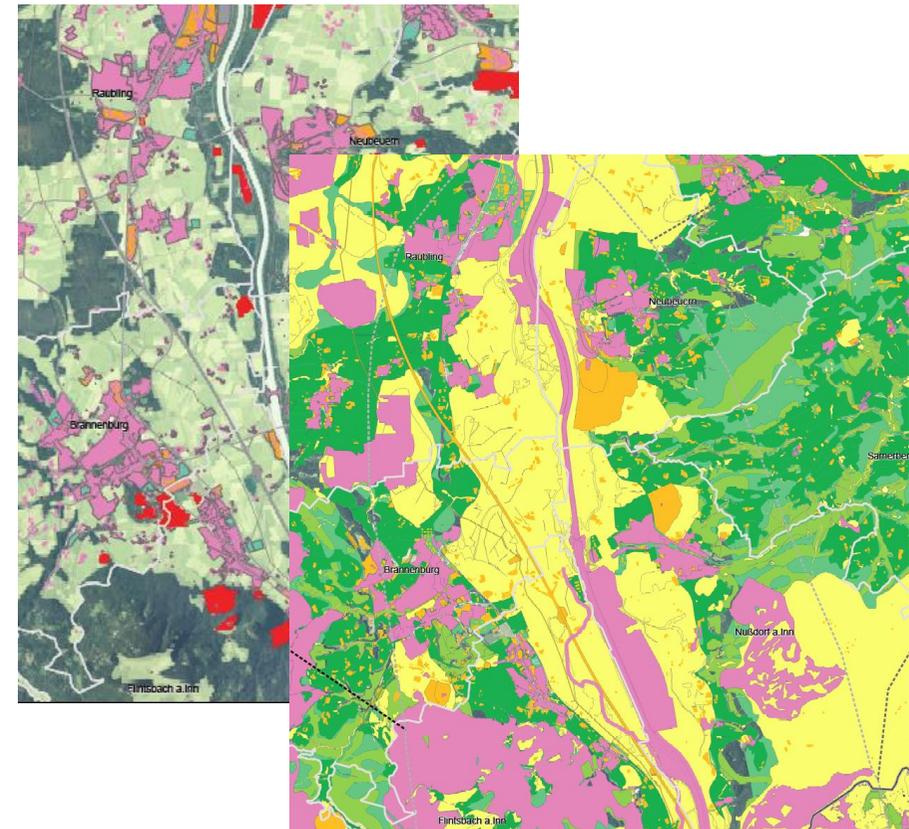
Grundlagenermittlung und Raumwiderstände

Grundlagenermittlung / Datenerhebung

- Auf Ebene Bund / Land / Region / Kommune
- Prüfung und Auswertung der Daten

Erstellung von Raumwiderstandskarten

- Einteilung des Planungsraumes in Bereiche unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen (Klassen 1 - 6)
- Maximalwertverfahren



Planungsablauf in der Korridorentwicklung

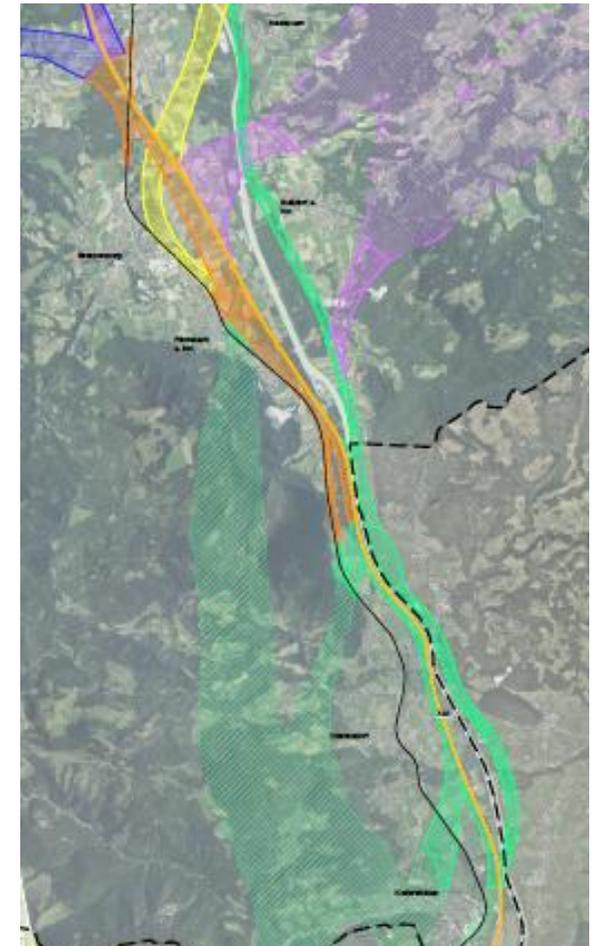
Erste Überlegungen zu möglichen Korridoren

Korridoruntersuchung anhand Raumwiderstände

- Festlegung möglicher Verbindungen zwischen Start- und Endpunkt
- Suche nach (technisch machbaren) Korridoren, bei denen der Anteil von betroffenen hohen Raumwiderstandsklassen möglichst gering ist



**Aktueller Planungsstand:
Erste Überlegungen zu möglichen Korridoren
und zur Verknüpfungsstellen deutsches Inntal**

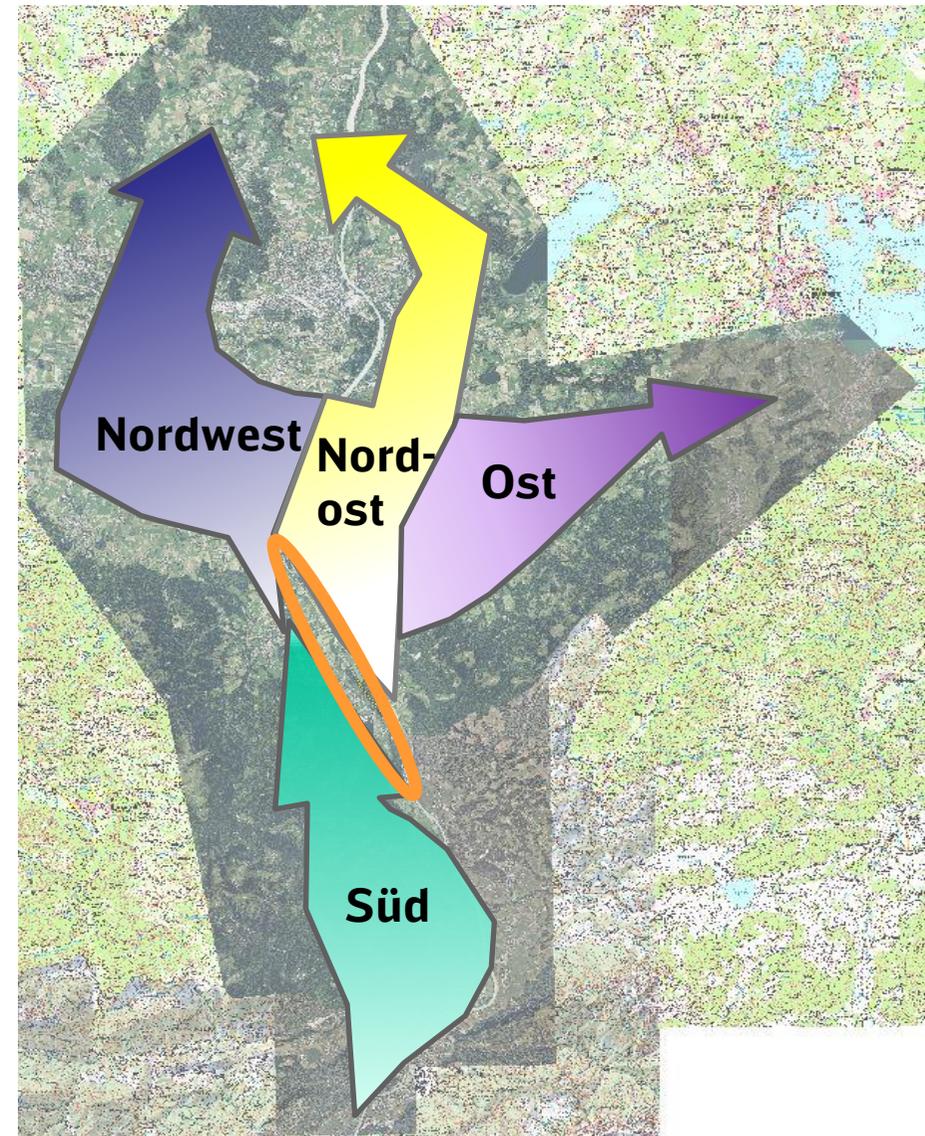


Gemeinsamer Planungsraum und Erweiterter Planungsraum

mögliche Korridore

Systemüberblick

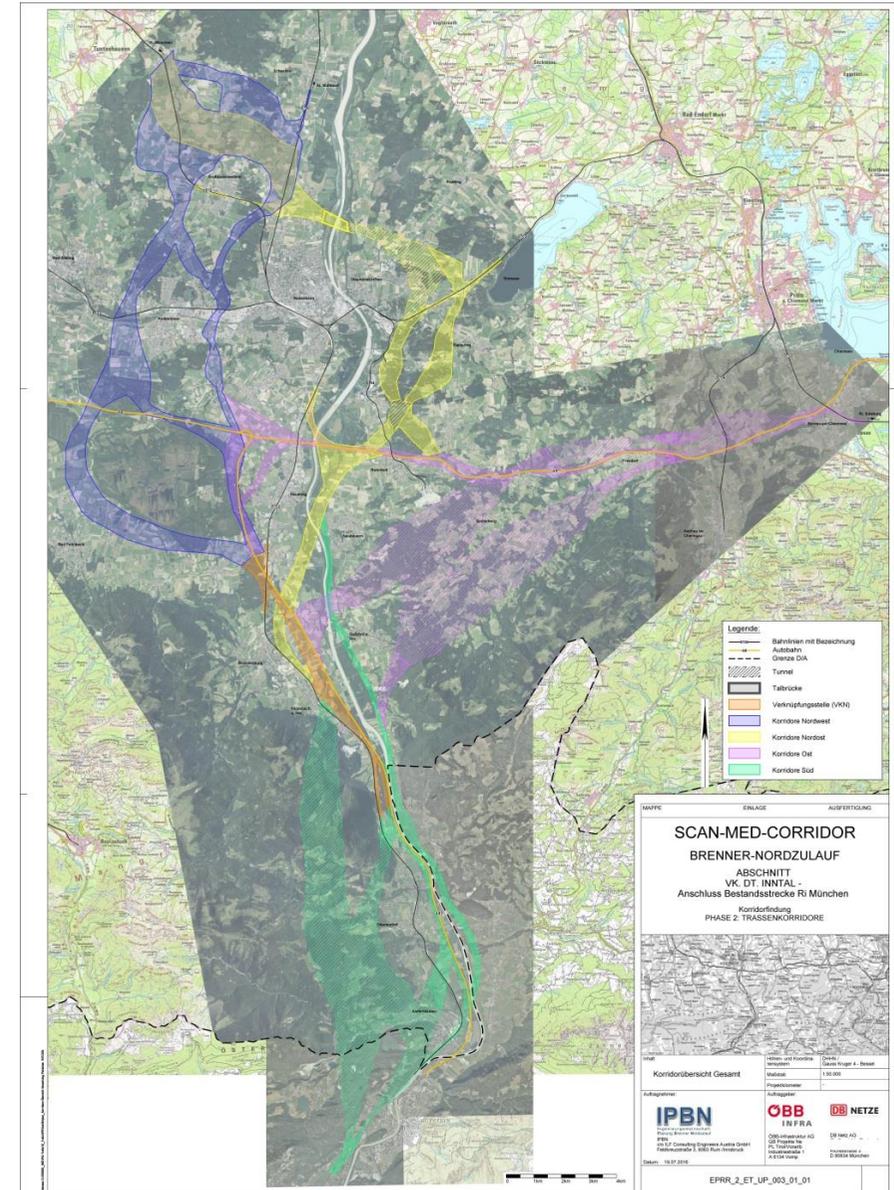
- Südkorridore bis zum Verknüpfungsbereich „Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal“
- Verknüpfungsbereich „Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal“
- Nordost- und Nordwest-Korridore rund um Rosenheim
- Ost-Korridore Richtung Salzburg



Gemeinsamer Planungsraum und Erweiterter Planungsraum mögliche Korridore

Systemüberblick

- Im gesamten Planungsraum wurden mögliche Korridore auf Basis der Raumwiderstände entwickelt.
- Die hohe Siedlungsdichte und die zahlreichen Schutzgebieten führen dazu, dass in den Korridoren auch zahlreiche Bereiche mit hohem Raumwiderstand enthalten sind.



Gemeinsamer Planungsraum und Erweiterter Planungsraum

Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen aus planerischer Sicht

- Die Korridorüberlegungen haben derzeit keine eindeutige Situierung der Verknüpfungsstelle ergeben – daher ist die Durchführung von gemeinsamen Planungsaktivitäten im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum weiterhin notwendig.

Weitere Öffentlichkeitsbeteiligung im gemeinsamen Planungsraum

Aufgrund der notwendigen Änderung im Planungsprozess gibt es folgende Forentermine bis Mitte nächsten Jahres:

- ❖ 7. Forenrunde als Informationsforum zur Vorgehensweise im EPR im Januar 2017
- ❖ 8. Forenrunde als Informationsforum zu ersten Ergebnissen aus dem EPR, ca. April 2017
- ❖ 9. Forenrunde zur Bearbeitung der Korridore im Gemeinsamen Planungsraum, ca. Juni oder Sept. 2017

	Quartale	Sep 16	Okt 16	Nov 16	Dez 16	Jan 17	Feb 17	März 17	April 17	Mai 17	Juni 17	Juli 17	Aug 17	Sep 17	Okt 17	Nov 17	Dez 17
GPR	6. Forenrunde																
	7. Forenrunde (Information)																
	8. Forenrunde (Information)																
	9. Forenrunde										x			x			
EPR	Korridornetzanalyse																

Weitere Öffentlichkeitsbeteiligung im erweiterten Planungsraum

Aufgrund der notwendigen Änderung im Planungsprozess gibt es folgende Termine des Dialogkreises bis Mitte nächsten Jahres:

- ❖ 3. Dialogkreis: Methodik Korridornetzanalyse und Kriterienkatalog
- ❖ 4. Dialogkreis: Vorstellung der Korridorkurzbeschreibungen und der kritischen Punkte
- ❖ 5. Dialogkreis: Vorstellung des regionalen Variantenvergleichs und der ersten Ergebnisse der Wirkungsanalyse

	Quartale	Sep 16	Okt 16	Nov 16	Dez 16	Jan 17	Feb 17	März 17	April 17	Mai 17	Juni 17	Juli 17	Aug 17	Sep 17	Okt 17	Nov 17	Dez 17
GPR	Forenrunden					I			I		X			X			
EPR	Korridornetzanalyse																
	2. Dialogkreis																
	3. Dialogkreis			30.													
	4. Dialogkreis					17.											
	5. Dialogkreis																
	6. Dialogkreis																
	7. Dialogkreis																

Erweiterter Planungsraum Korridorstudie

RICHTUNG Mühldorf

Planungsgrundlagen:
Güterverkehr Vmax=120 km/h

RICHTUNG Freilassing/ Salzburg

3 Varianten:
Planungsgrundlagen:

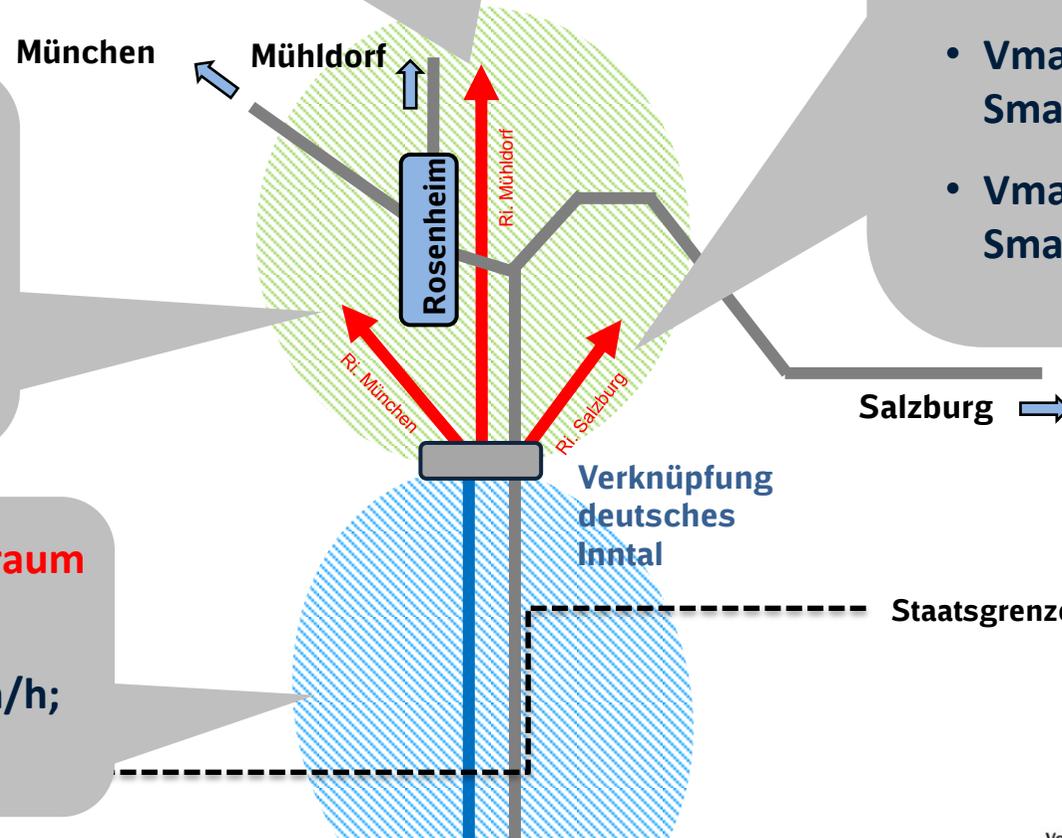
- Vmax= 250 km/h
Smax=25‰; eingleisig
- Vmax=120 km/h;
Smax=12,5‰; zweigleisig
- Vmax=160 km/h;
Smax=12,5‰; zweigleisig

RICHTUNG München

Planungsgrundlagen: M230
(Mischverkehr Vmax=230
km/h; Smax=12,5‰)

NBS Gemeinsamer Planungsraum

Planungsgrundlagen: M230
(Mischverkehr Vmax=230 km/h;
Smax=12,5‰)

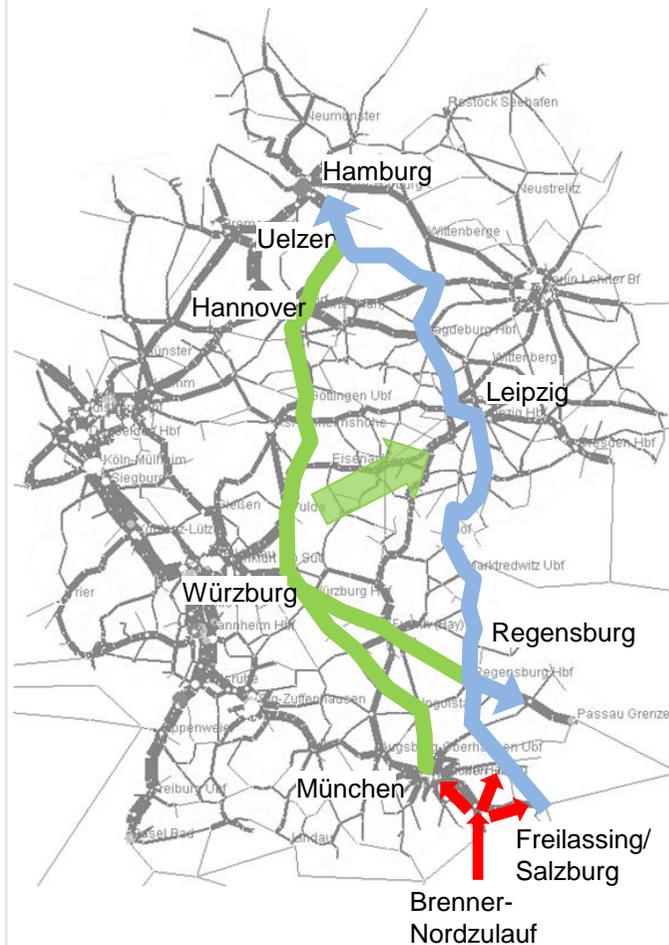


**Klärung der weiteren
Vorgehensweise
erforderlich !**

Verkehrssteuerung Brenner-Nordzulauf

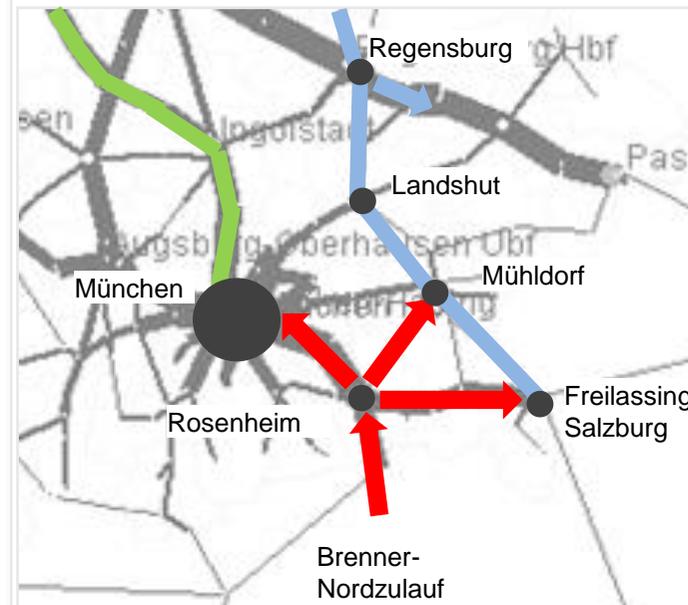
Planungsauftrag erweiterter Planungsraum

Lage im Netz



Wirkung Ostkorridor

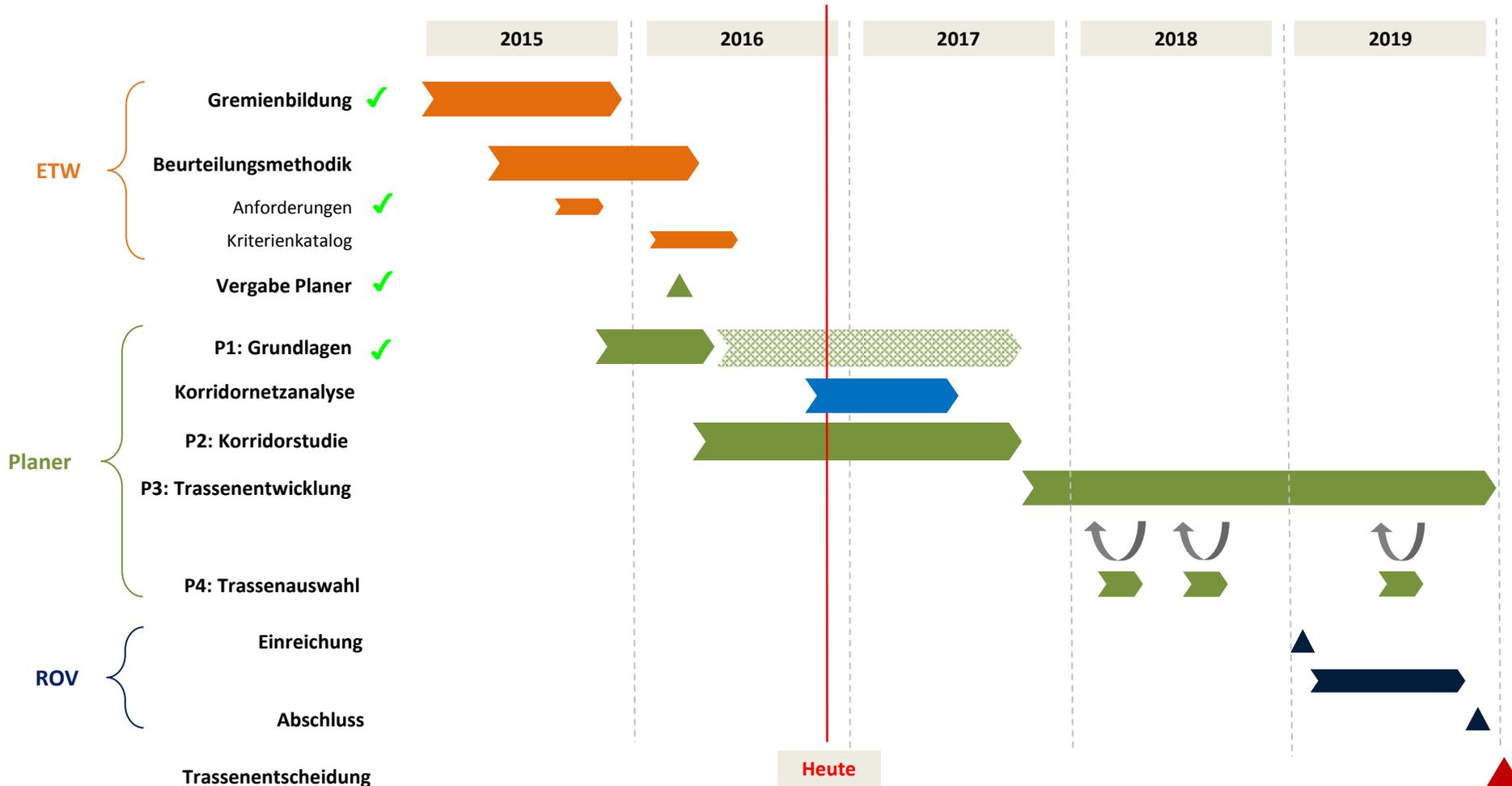
- Schaffung eines alternativen Laufweges (—) zur Nord-Süd-Achse (Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt / Würzburg – Nürnberg – München / Passau) (—)
- Verlagerung von Verkehren vom Nord-Süd-Korridor auf den Ostkorridor zur Entlastung der Engpässe Würzburg – Nürnberg – Passau, Knoten München inkl. Zulaufstrecken sowie Brenner-Nordzulauf (BNZ)



Weitere Vorgehensweise

Zeitplan

Stand: November 2016



„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 22.04.2016
- ❖ Sachstand Planungen
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum
 - ❖ Erweiterter Planungsraum
 - ❖ Schafteu - Radfeld
- ❖ **Stand „Machbarkeitsuntersuchung Lärmsanierung“**
- ❖ Verschiedenes

Ergänzende Aktivitäten

Machbarkeitsuntersuchung Schall Bestandsstrecke:

- Präsentation des überarbeiteten Entwurfs der Machbarkeitsuntersuchung erfolgte am 19.09.2016 in Flintsbach durch Bundesminister Dobrindt.
 - 21 vorgeschlagene Maßnahmen (Neun Maßnahmen mehr)
 - Lärmschutzwände: 6.513 m (2.343 m mehr)
 - Schienenstegdämpfer: 3.710 m (300 m mehr)
 - Summe vorgeschlagene Investitionen: 13,2 Millionen Euro (inkl. Planungskosten) (zzgl. 450.000 € p.A. für Unterhaltsschleifen) (rund vier Mio. Euro mehr)
 - Strecke von München über Rosenheim nach Kiefersfelden wird als Pilotprojekt für die gesamthafte Ausrüstung mit Schienenstegdämpfern vorgesehen
- Vorstellung der Ergebnisse in mehreren öffentlichen Veranstaltungen ab 17.10.2016
- Für Ebbs wurde eine Möglichkeit der Finanzierung mit dem BMVI gefunden und ist entsprechend im Bericht zur Machbarkeitsuntersuchung enthalten.
- Abstimmungsgespräche bzgl. Abwicklung der Realisierung erfolgt

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 22.04.2016
- ❖ Sachstand Planungen
 - ❖ Gemeinsamer Planungsraum
 - ❖ Erweiterter Planungsraum
 - ❖ Schafteu - Radfeld
- ❖ Stand „Machbarkeitsuntersuchung Lärmsanierung“
- ❖ **Verschiedenes**

Projektstatusbericht

Scan-Med-Broschüre

Broschüren liegen fertig vor!

6.000 Stk. in deutsch (jeweils allg. Teil und Alpenraum) und

2.000 Stk. in englisch (jeweils allg. Teil und Alpenraum)

Italienische Version ist in Arbeit



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF

Rolle der Fahrzeitverkürzungen im Rahmen der Korridorsuche zum Brenner Nordzulauf

Input für die 9. Sitzung
des Lenkungskreises betreffend den nördlichen Zulauf zum Brenner
21.11.2016

DI Dr. Thomas Spiegel

Rolle der Fahrzeitverkürzungen im Rahmen der Korridorsuche zum Brennernordzulauf

- Priorität hat der Ausbau der Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel
- Dafür ist eine für die Region akzeptable Lösung zu suchen.
- Österreich hat aufgrund des Zieles ein Taktsystem in Österreich zu implementieren
Interesse an einer Fahrzeitverkürzung Salzburg – Wörgl und begrüßt, dass Wirkungen in diese Richtung als eines von mehreren Kriterien in der Korridorauswahl/Trassenauswahl berücksichtigt werden.
- „Fahrzeitverkürzung“ kann nur ein Nutzelement von vielen sein.
- Die Variantensuche darf durch den Aspekt Fahrzeitverkürzung nicht eingeeengt werden, um die Akzeptanz nicht zu gefährden.

Priorität Scan – Med Korridor

- Der Ausbau des Brenner-Nordzulaufes nördlich von Kufstein ist für Österreich ein wichtiges Anliegen, um bedarfsgerechte Kapazitäten für die Alpenquerung des Skandinavisch-Mediterranen Kernnetzkorridors mit dem Brenner Basistunnel als Kernstück bereitstellen zu können. Die umfangreichen Investitionen von Österreich und Italien in den Brenner Basistunnel, die nördlichen Zulaufstrecken auf österreichischem Gebiet sowie die südlichen Zulaufstrecken können nur dann sinnvoll genutzt werden, wenn eine Weiterleitung der langfristig erwarteten Züge im deutschen Eisenbahnnetz sichergestellt werden kann.
- Vor diesem Hintergrund muss für die nun laufenden Planungen und die Suche nach möglichen Trassen die oberste Priorität darin liegen, eine in der Region umsetzbare Lösung zur Bereitstellung dieser Kapazitäten zu suchen.

Interesse an Fahrzeitverkürzungen

- Österreich verfolgt im Rahmen seines Gesamtverkehrsplanes die Schaffung eines Taktfahrplanes. Aus diesem Ziel leitet sich aufgrund der ungünstigen zeitlichen Lage der Taktknoten in Salzburg und Innsbruck das Interesse Österreichs an einer Fahrzeitverkürzung zwischen Innsbruck und Salzburg ab. Dieser Verbindung kommt eine wichtige Funktion für den schnellen innerösterreichischen Personenverkehr zu und ist darüber hinaus als zentrales Element der Fernverkehrsverbindung Zürich – Wien auch im inneralpinen internationalen Zugverkehr von Bedeutung. Da im österreichischen Abschnitt dieser Relation insbesondere aufgrund der schon erfolgten Ausbauten nur geringe Möglichkeiten zur Beschleunigung bestehen, wären Fahrzeitverkürzungen zwischen Freilassing und Kiefersfelden besonders relevant.
- Aus diesem Grund wurde auch im Rahmen der Vereinbarung von Rosenheim zwischen den Verkehrsministern Deutschlands und Österreich vereinbart, dass bei den Untersuchungen zum Brenner Nordzulauf auch „Belange des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg .. berücksichtigt werden“ sollen. Gemeinsame Studien zu Potentialen von Fahrzeitverkürzungen werden durchgeführt.

Korridorsuche

- Bei den Planungen zum Nordzulauf wurden mögliche Korridore auf Basis von Raumwiderstandskarten ermittelt. Einige der möglichen Korridore würden das Ziel einer Fahrzeitreduktion zwischen Kufstein und Salzburg sehr gut unterstützen.
- Das bmvit sieht es positiv, dass im Kriterienkatalog für die Korridornetzanalyse zur Suche nach den bestmöglich geeigneten Korridoren das Fahrzeitziel als eines von mehreren Beurteilungskriterien vorgesehen ist.
- Für die kommende Trassenentscheidung kann der für Österreich relevante Fahrzeitgewinn nur als eines von zahlreichen Bewertungskriterien - gesehen werden. Es ist nicht die Intention, sich nur auf Trassenvarianten zu konzentrieren, die einen entsprechenden Fahrzeitgewinn für die Verbindung Kufstein - Salzburg aufweisen. Mit einer derartigen Einschränkung könnte das Hauptziel, eine in der Region umsetzbare Lösung zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten für Zulauf zum Brenner Basistunnel, gefährdet werden.