

GRUNDLEGENDE PROJEKTINFORMATIONEN

BRENNER-NORDZULAUF

Informationsveranstaltung zu grundlegenden Projektinformationen

Tagesordnung

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

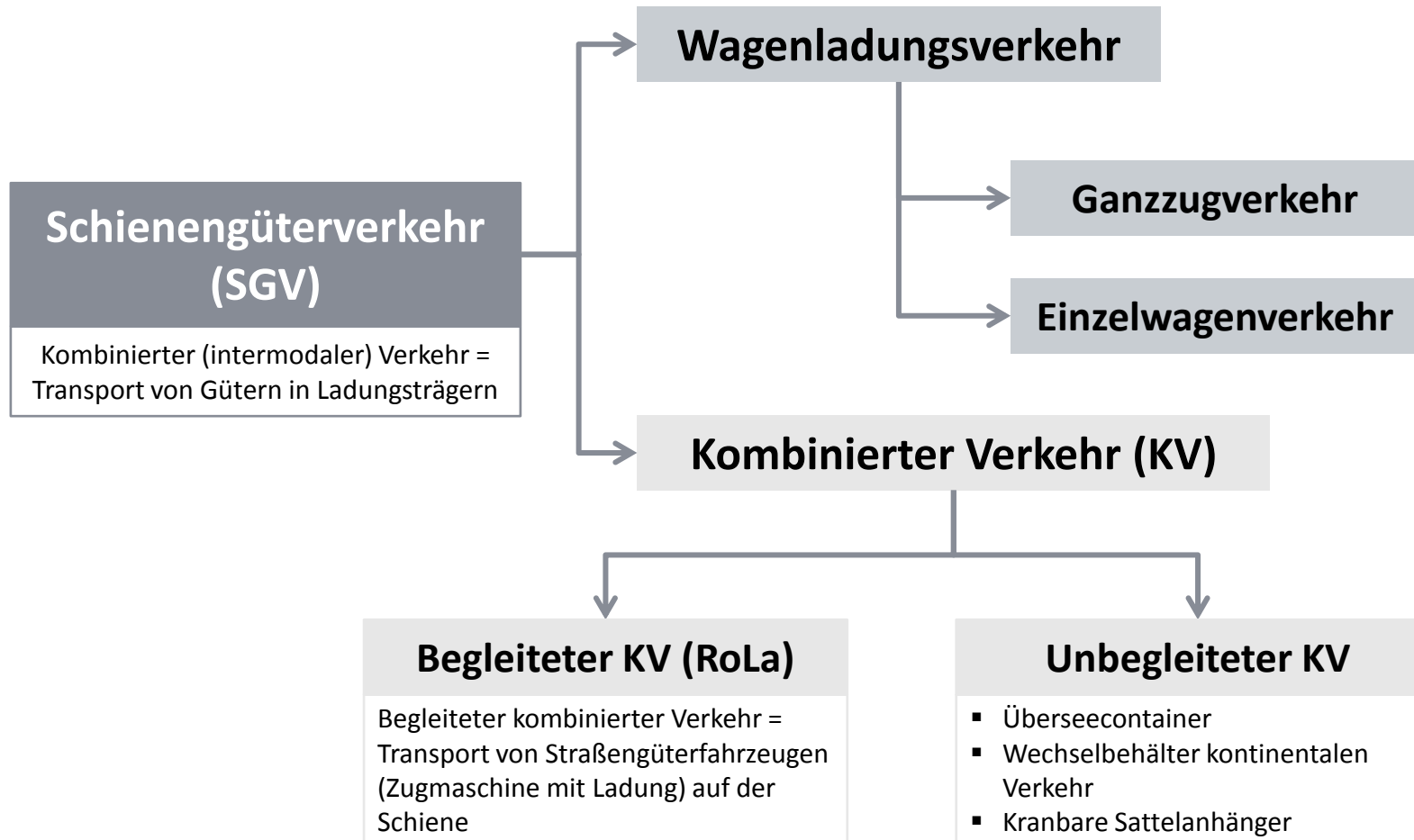
Informationsveranstaltung zu grundlegenden Projektinformationen

Tagesordnung

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

Wie funktioniert Güterverkehr auf der Schiene?

Arten von Schienengüterverkehr



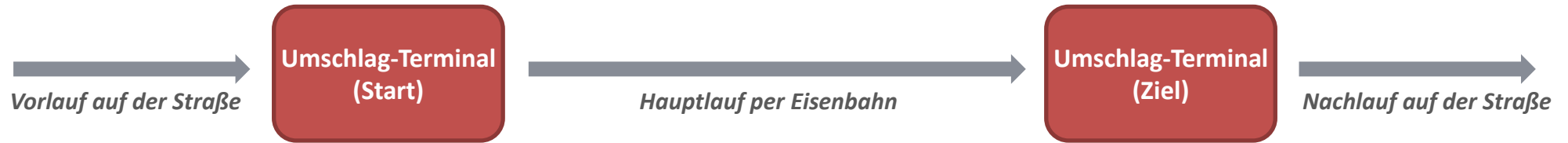
DB / Uwe Mieth



DB / Bartłomiej Banaszak

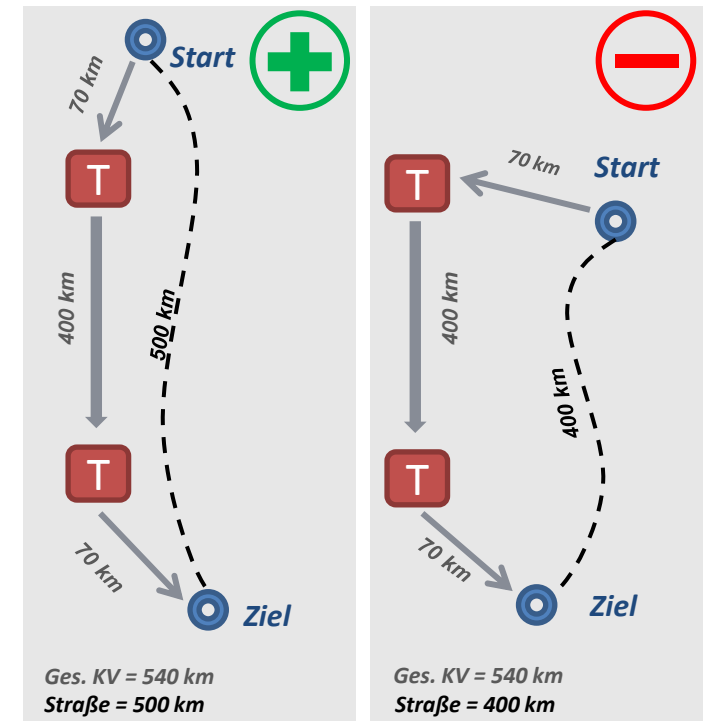
Der kombinierte Verkehr

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

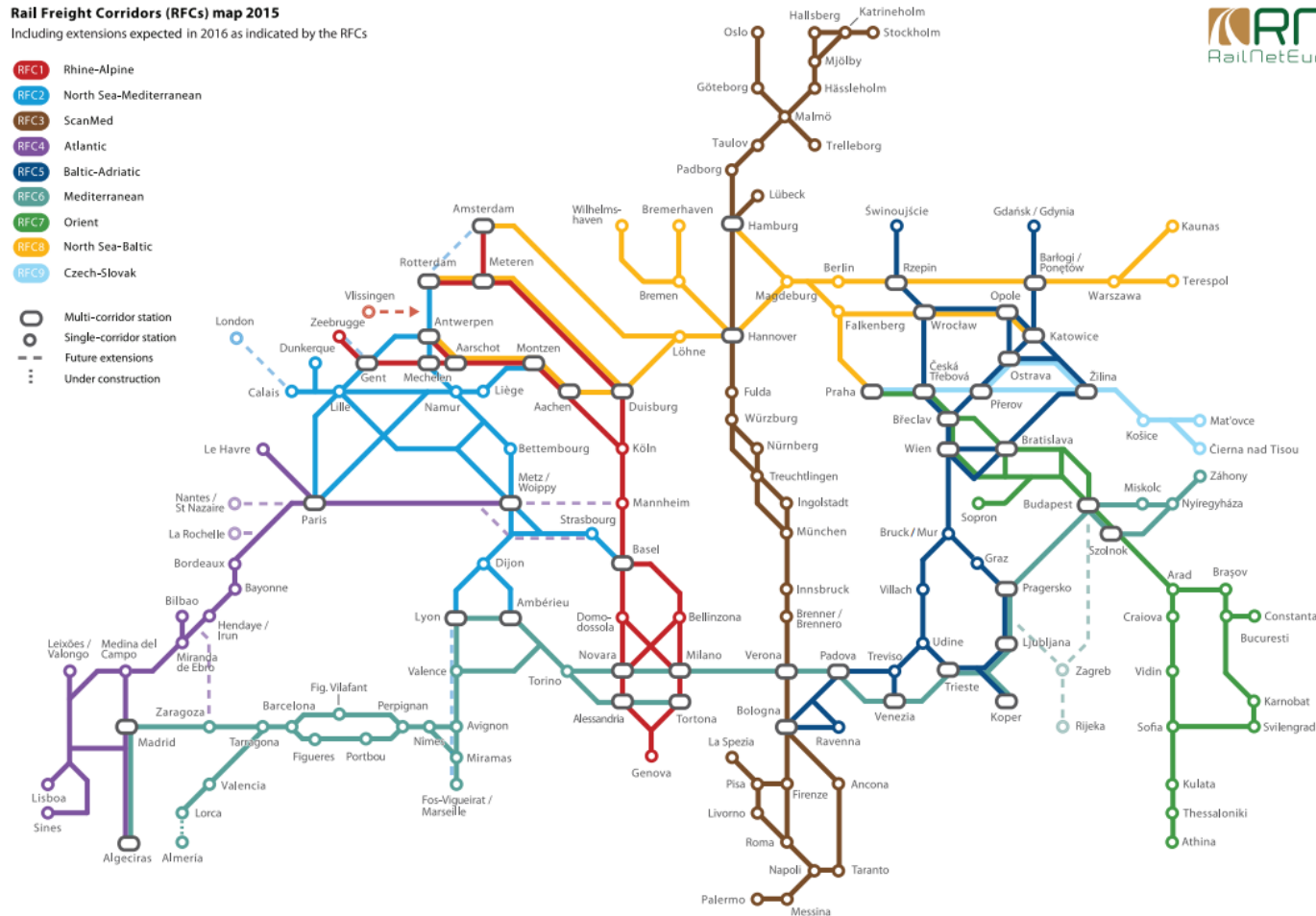
Frachtkorridore und Terminalstandorte

ScanMed Corridor (Auswahl)

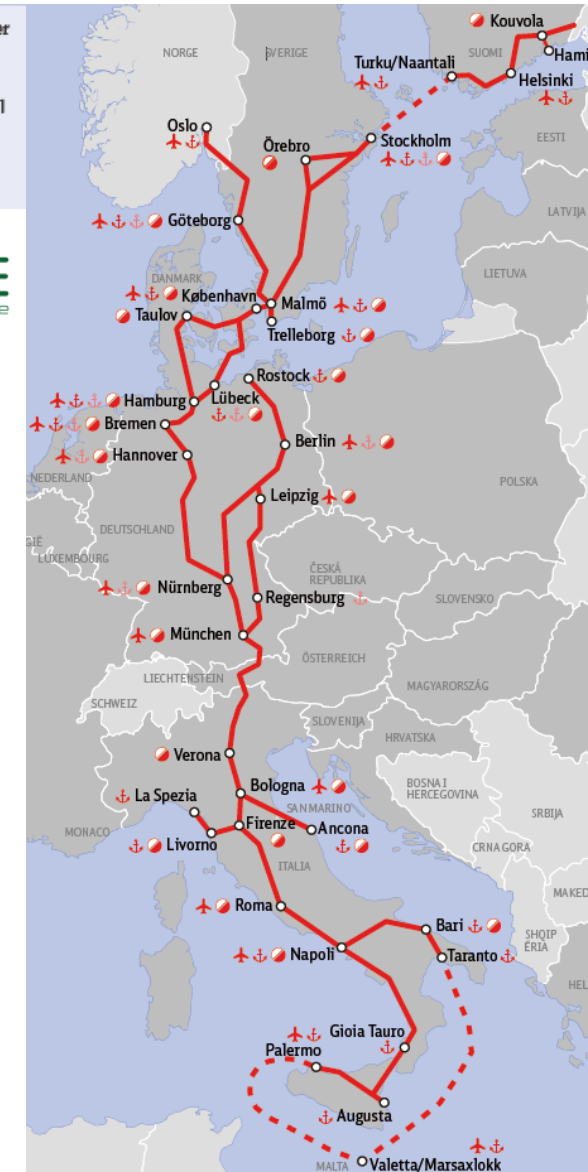
Rail Freight Corridors (RFCs) map 2015
Including extensions expected in 2016 as indicated by the RFCs

- 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 | | Aufkommen - in Mio. t | | Aufkommen - in Mio. t | | Aufkommen - in Mio. t | | Aufkommen - in Mio. t | | 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 Fertigwaren 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 | 62,9 | 61,9 | 58,0 | 57,9 | | | | | | | | |
| | 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 | 5,4 | 5,4 | 4,5 | 4,1 | 3,3 | | | | | | | | |
| Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren 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, Statistik der Bundesagentur für Statistik und Datenverarbeitung, Statistik der Bundesagentur für Statistik und Datenverarbeitung, Statistik der Bundesagentur für Statistik und Datenverarbeitung

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, Mineralölerzeugnisse |
| 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?

Grenz überschreitender Verkehr - Güterverkehr nach Hauptgütergruppen - Empfang

| Eisenbahnen ¹⁾ | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | |
|---|-------|-----------------------|------|-----------------------|------|-----------------------|------|-----------------------|--|-----------------------|--|-----------------------|--|-----------------------|--|
| Gütergruppen ²⁾ | | Aufkommen - in Mio. t | | Aufkommen - in Mio. t | | Aufkommen - in Mio. t | | Aufkommen - in Mio. t | | Aufkommen - in Mio. t | | 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 Fertigwaren 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 | | | | | | | | |
| | | 56,3 | 58,2 | 62,9 | 61,9 | 58,0 | 57,9 | | | | | | | | |
| | 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 | 6,6 | 6,3 | 6,5 | 5,8 | 6,0 | 6,1 | | | | | | | | |
| 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 Fertigwaren 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, BMVI

Grenz überschreitender 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.

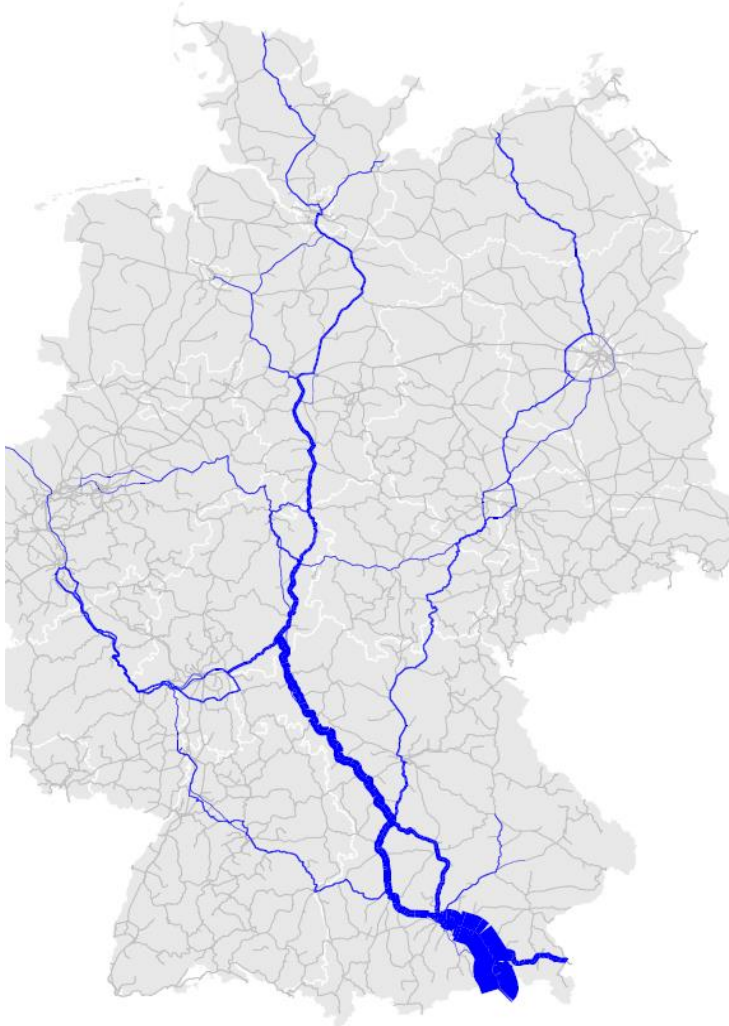
Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte, Fahrzeuge, Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte

Geräte für die Güterbeförderung, Umzugsgut, Sammelgut und unbekannte Güterarten



Schienengüterverkehrszüge am Grenzübergang Kiefersfelden

Zugzahlen SGV 2017 über Kiefersfelden¹

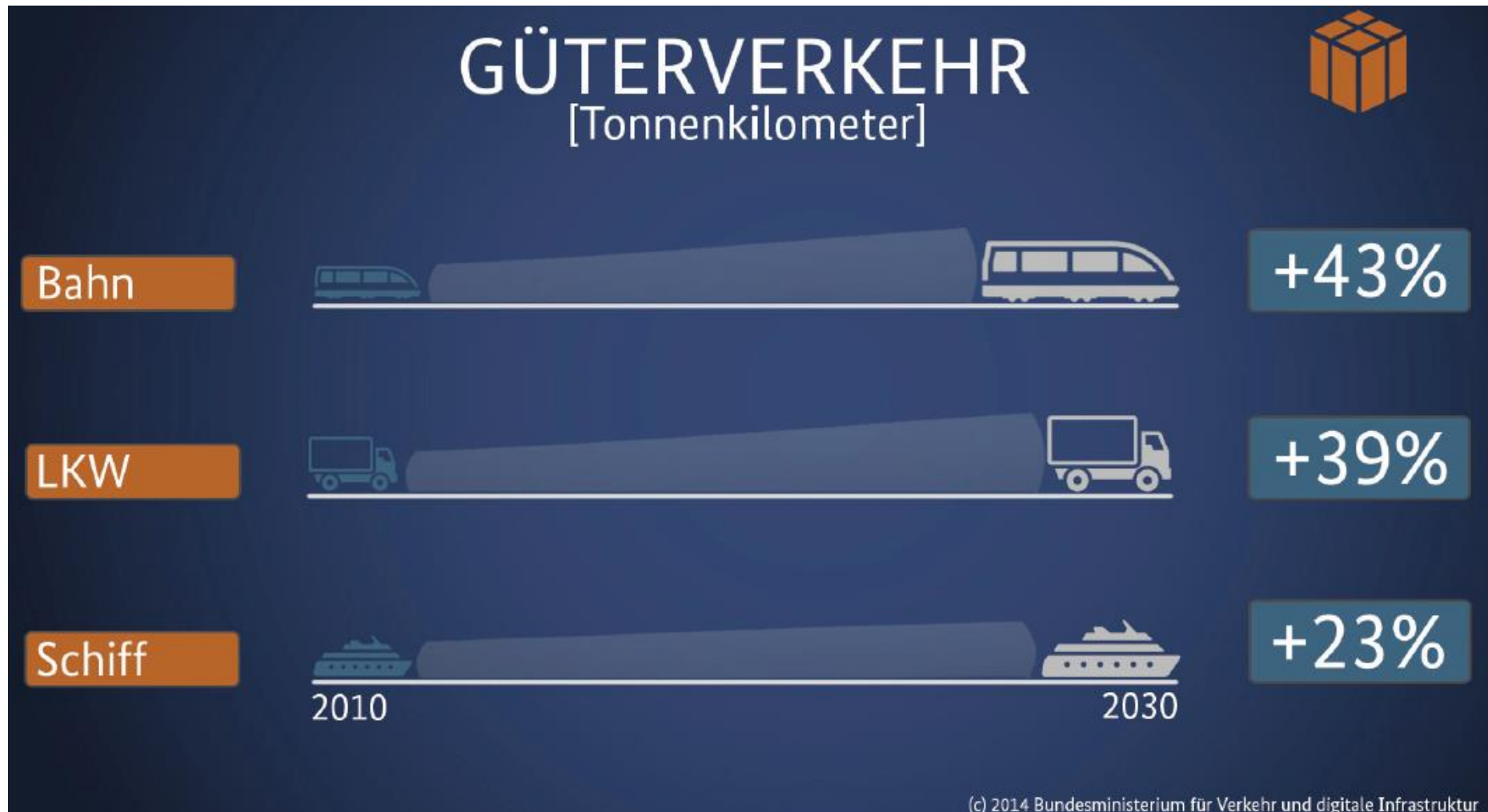


- Die Kapazität in Richtung München/Freilassing zur Abwicklung der aktuellen Zugzahlen über Kiefersfelden ist vorhanden
- Verteilung des Aufkommens
 - rd. 30 % in Richtung München
 - rd. 25 % Korridorverkehre über Rosenheim / Freilassing
 - rd. 20 % in Richtung Nord-Westen
 - rd. 25 % in Richtung Norden
- 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?



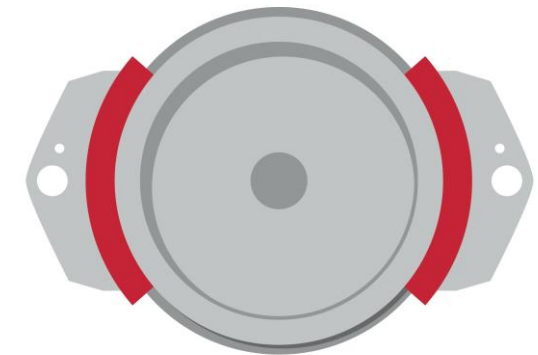
- Stahlrad auf Stahlschiene reduziert Rollwiderstand
- „Waggonschlange“ reduziert Luftwiderstand

Umweltfreundliche Schiene



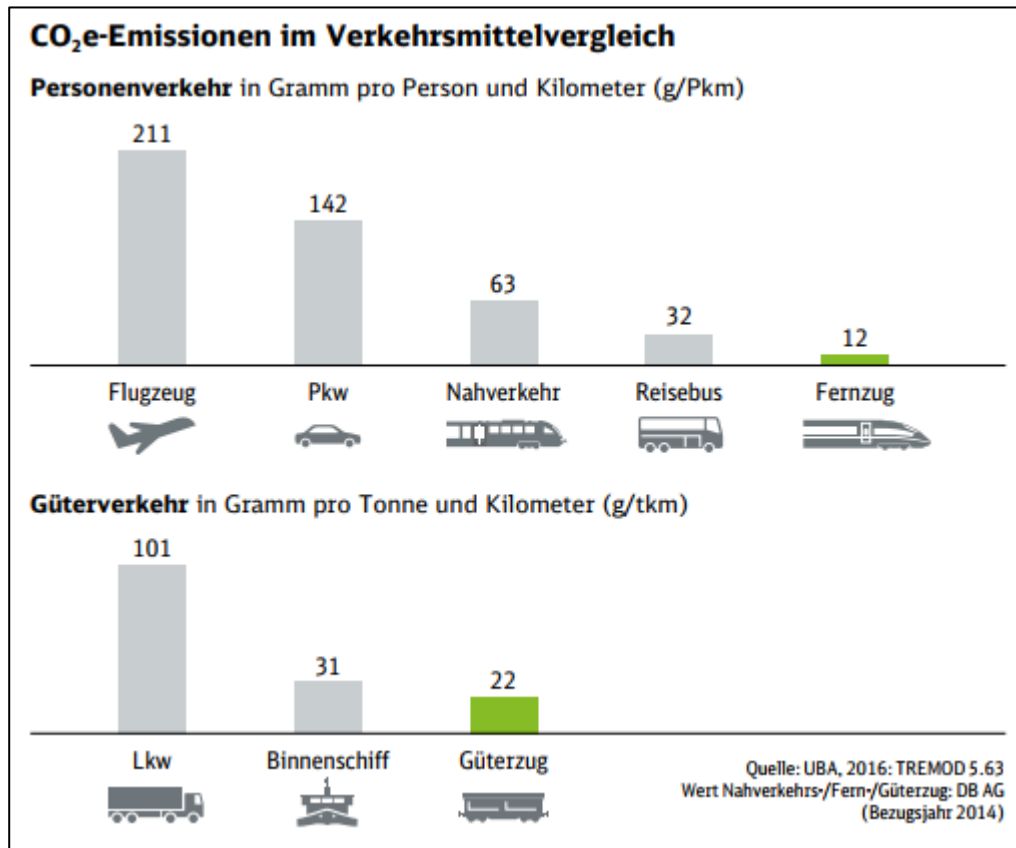
- Hohe Energieeffizienz durch elektrischen Antrieb
- Anteil erneuerbarer Energien bei 42 %

- 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

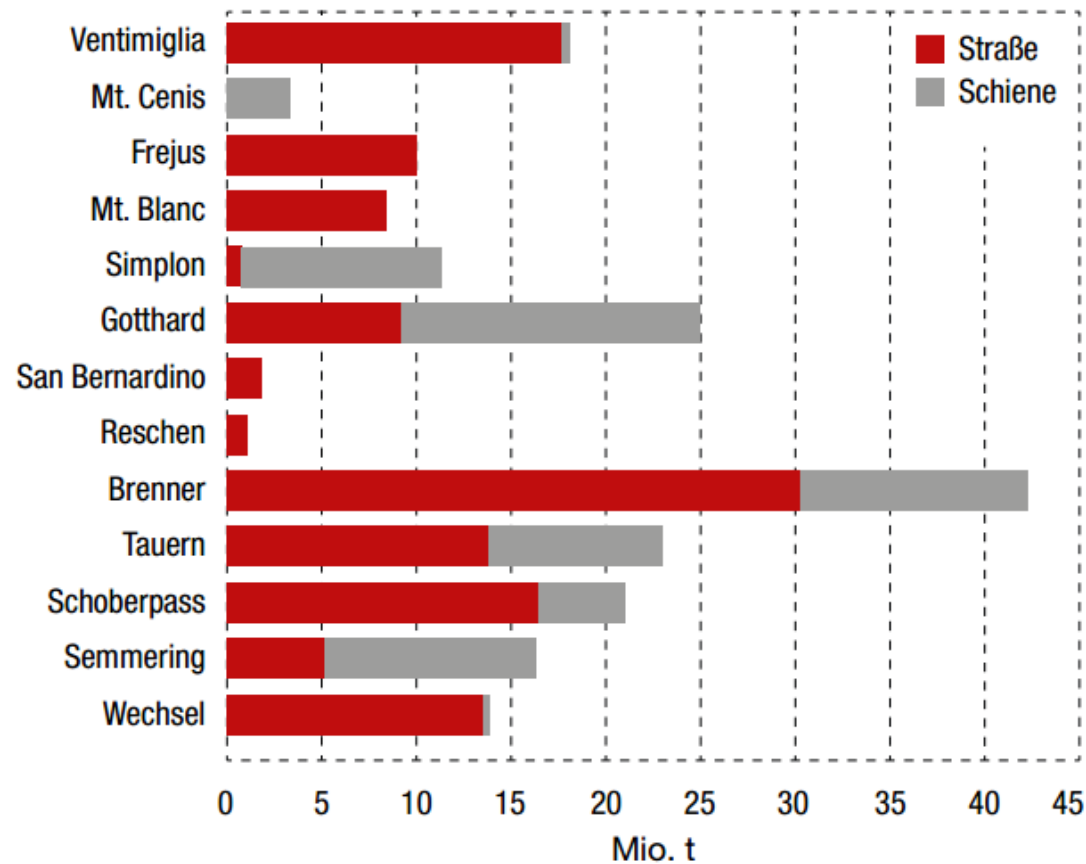
Informationsveranstaltung zu grundlegenden Projektinformationen

Tagesordnung

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

Alpenquerender Güterverkehr

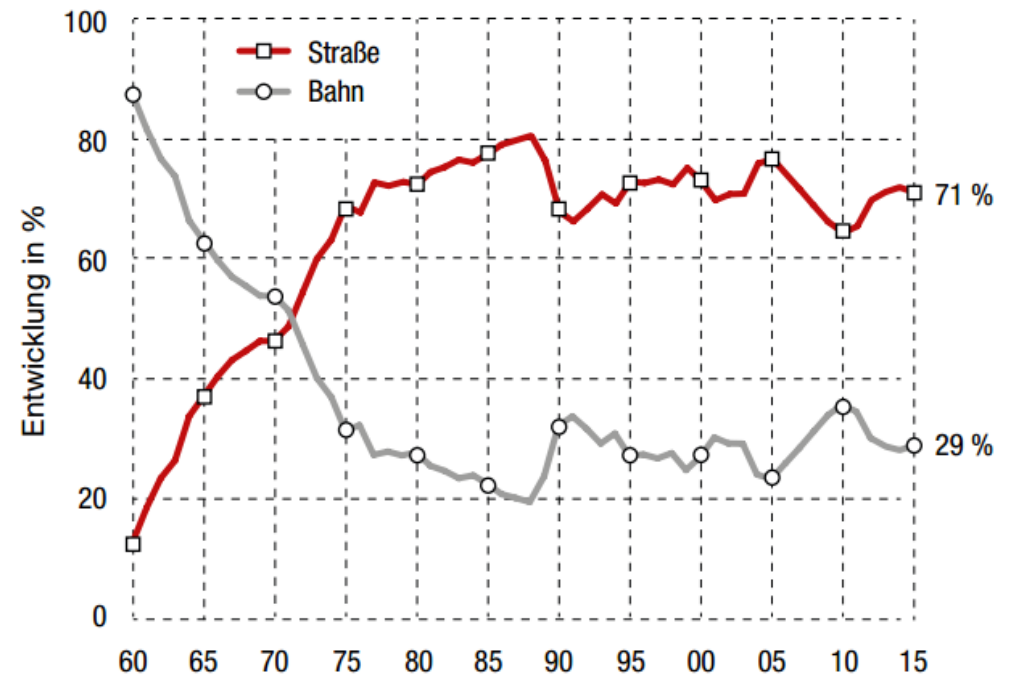
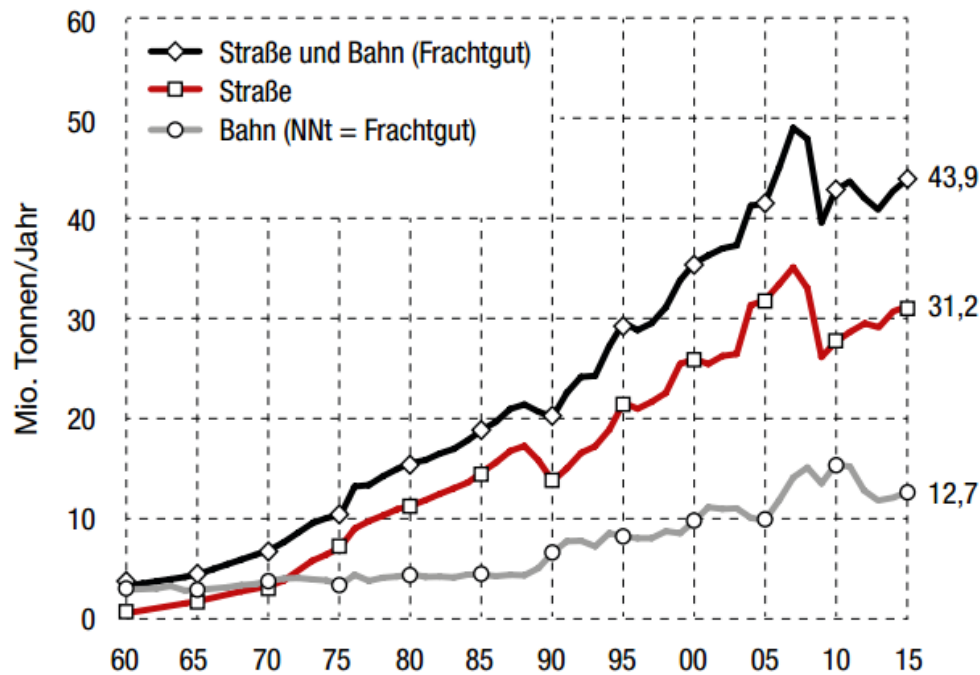
Alpenpässe 2014



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

Alpenquerender Güterverkehr

Güterverkehr Brenner 1960-2015



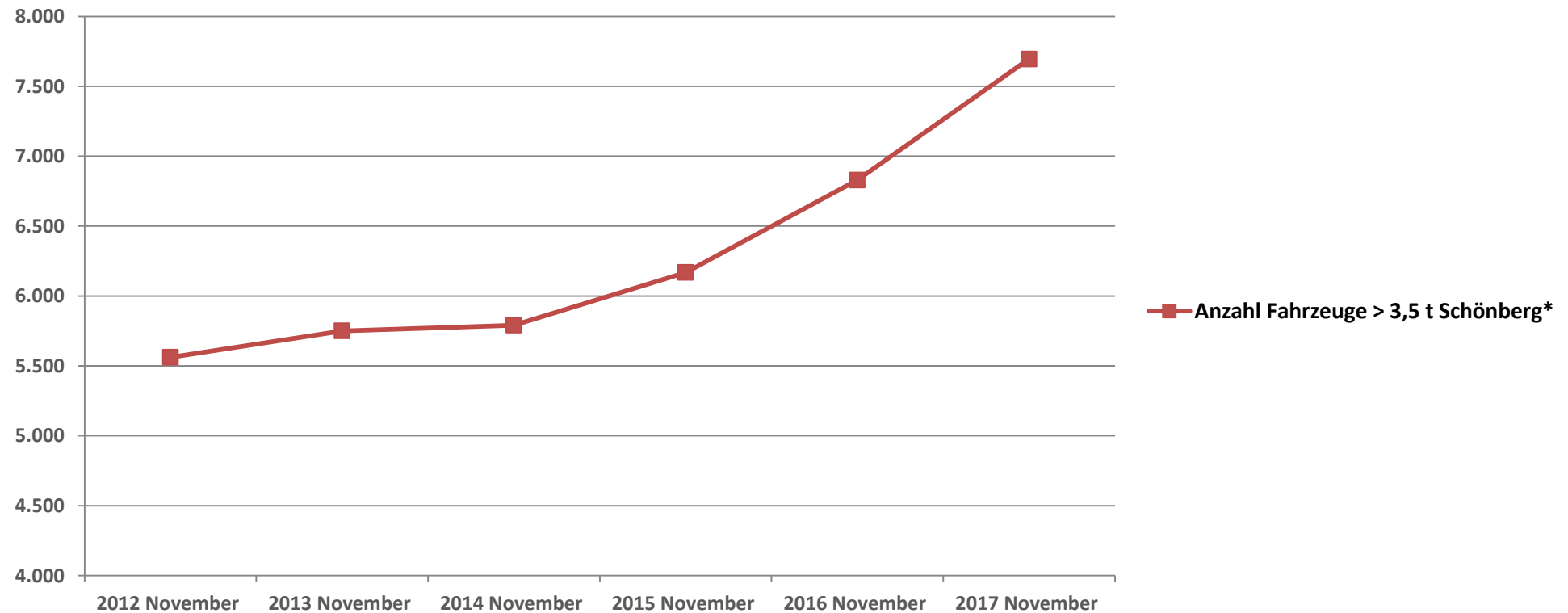
Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung – Sachgebiet Verkehrsplanung: Verkehr in Tirol - Bericht 2014/15, Innsbruck 2015, S. 11



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.

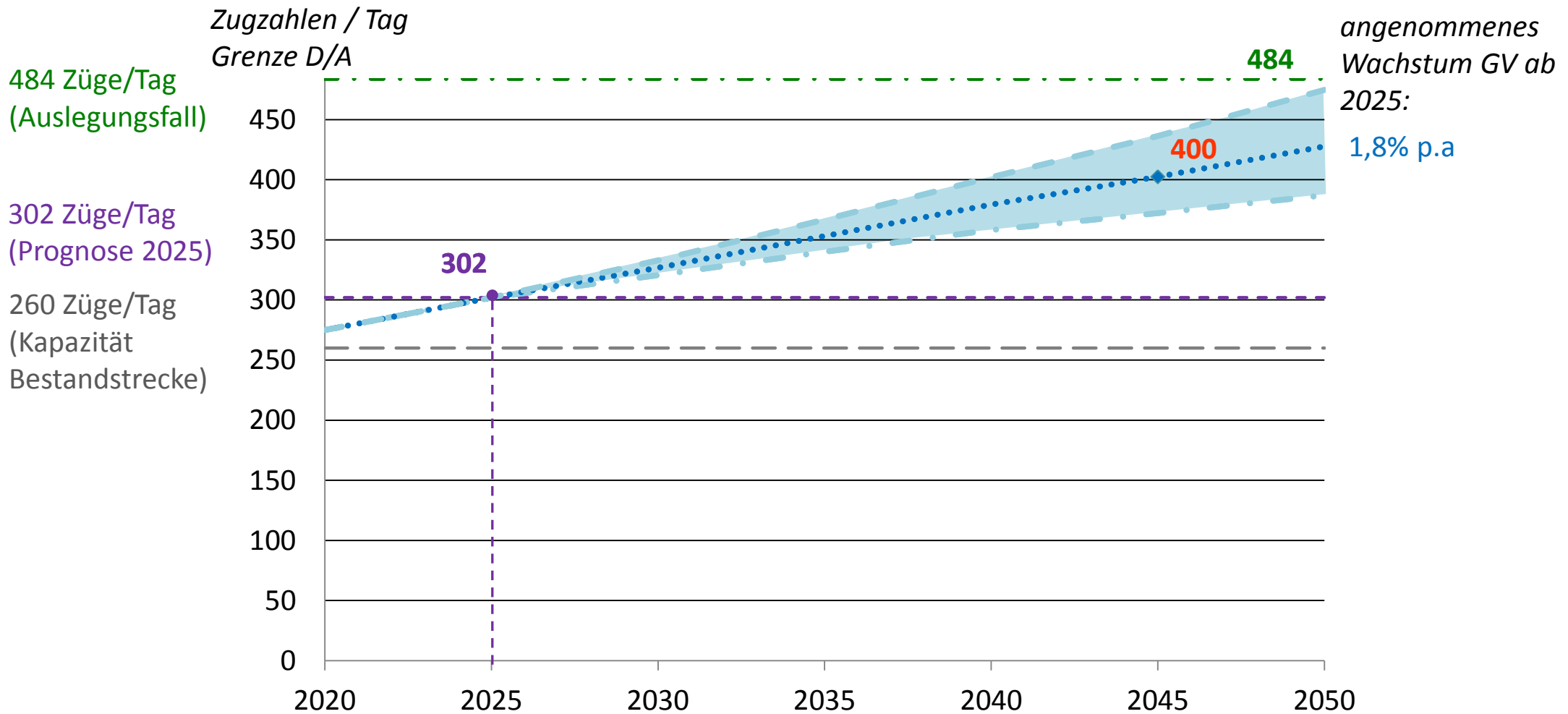
„Brennergipfel soll Frieden stiften“, Süddeutsche.de, 04.02.2018

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

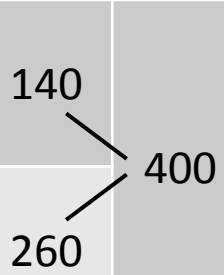
400 Züge an der Grenze D/A – Prämissen

- 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

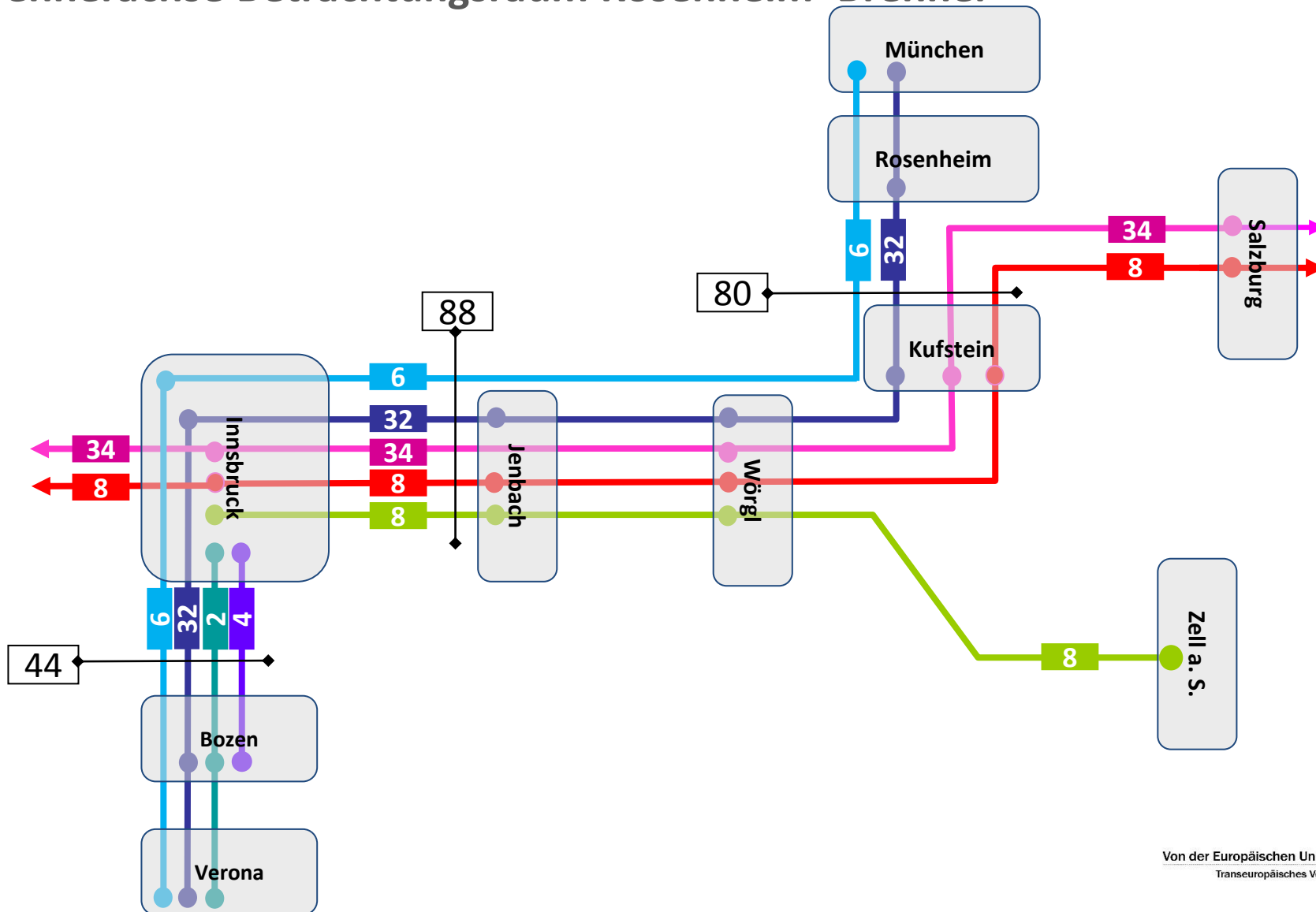
Zugzahlen an der Grenze D/A

| 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 | |



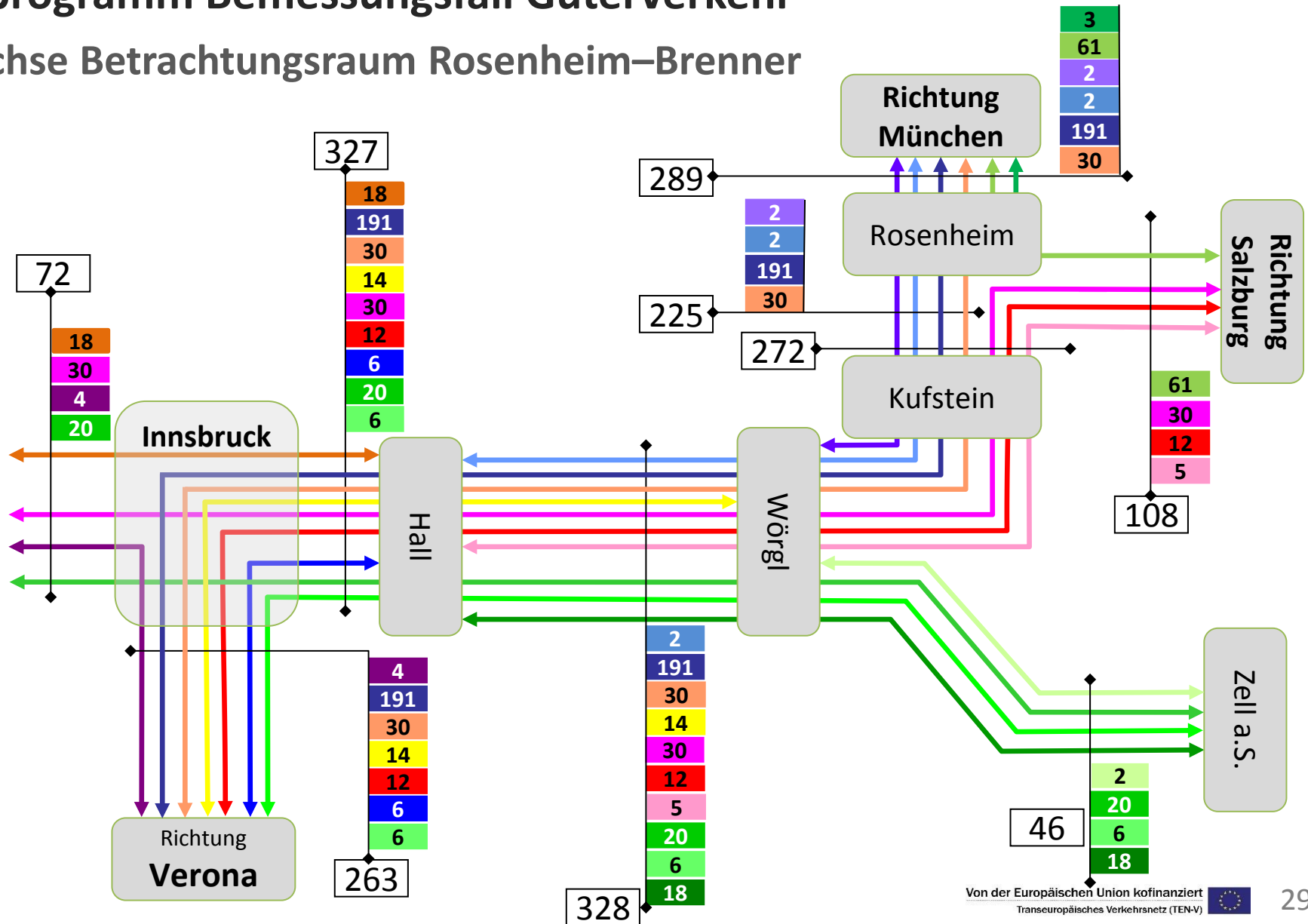
Betriebsprogramm Bemessungsfall Personenfernverkehr

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

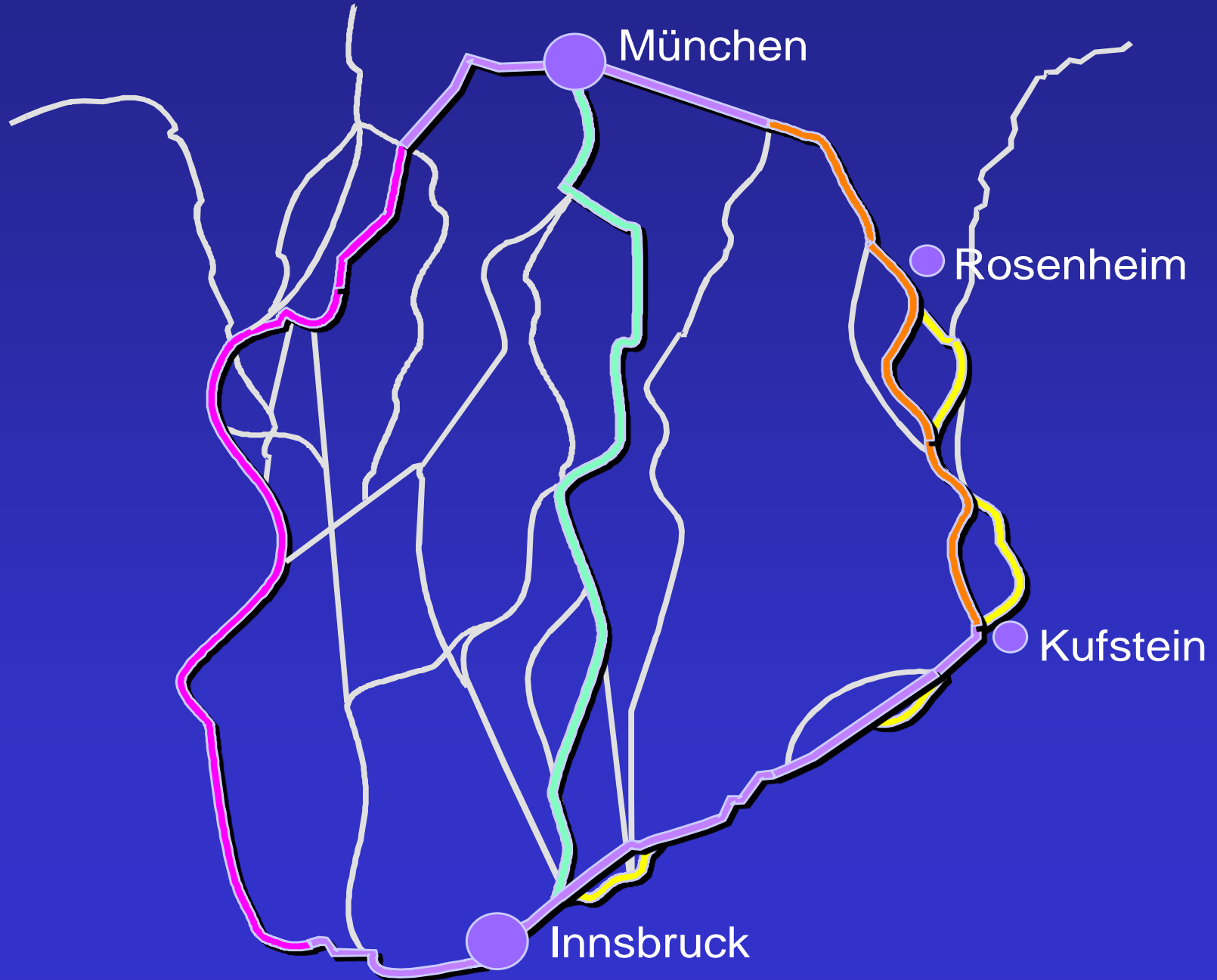
Machbarkeitsstudie

- **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

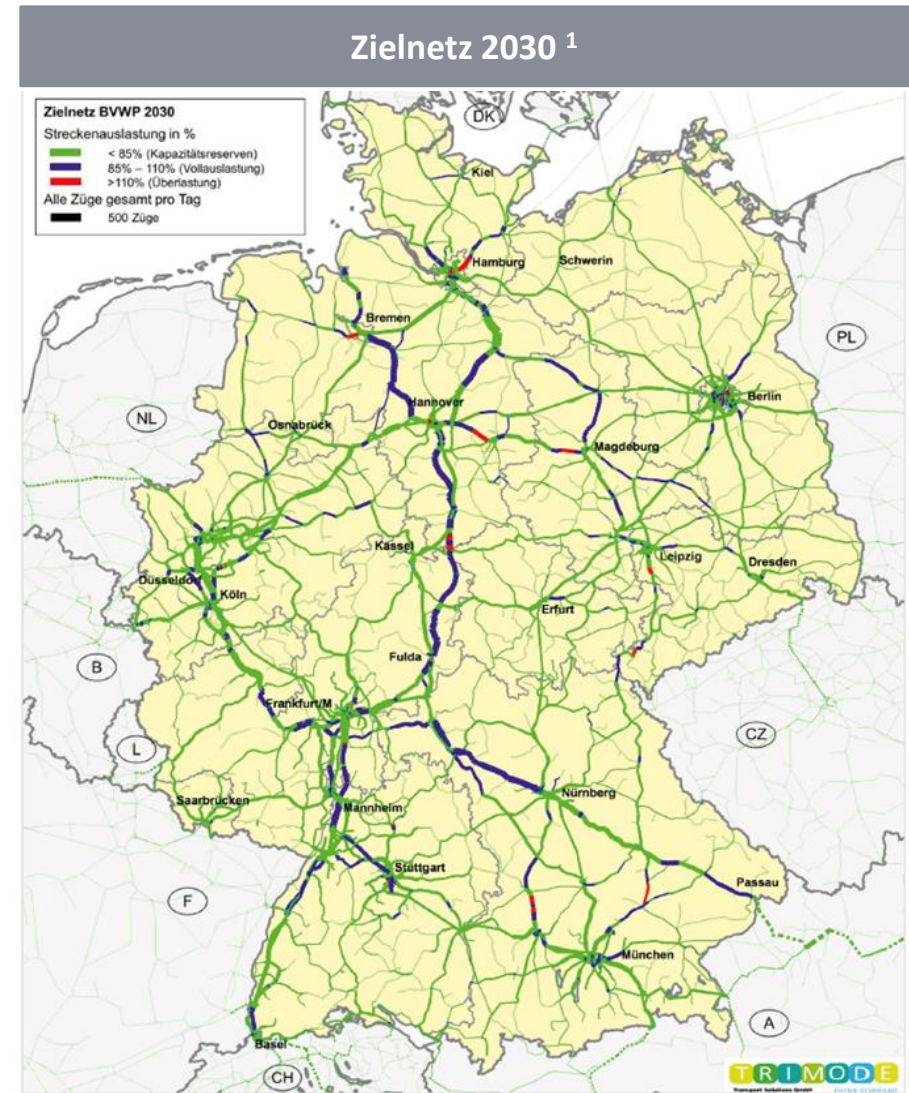
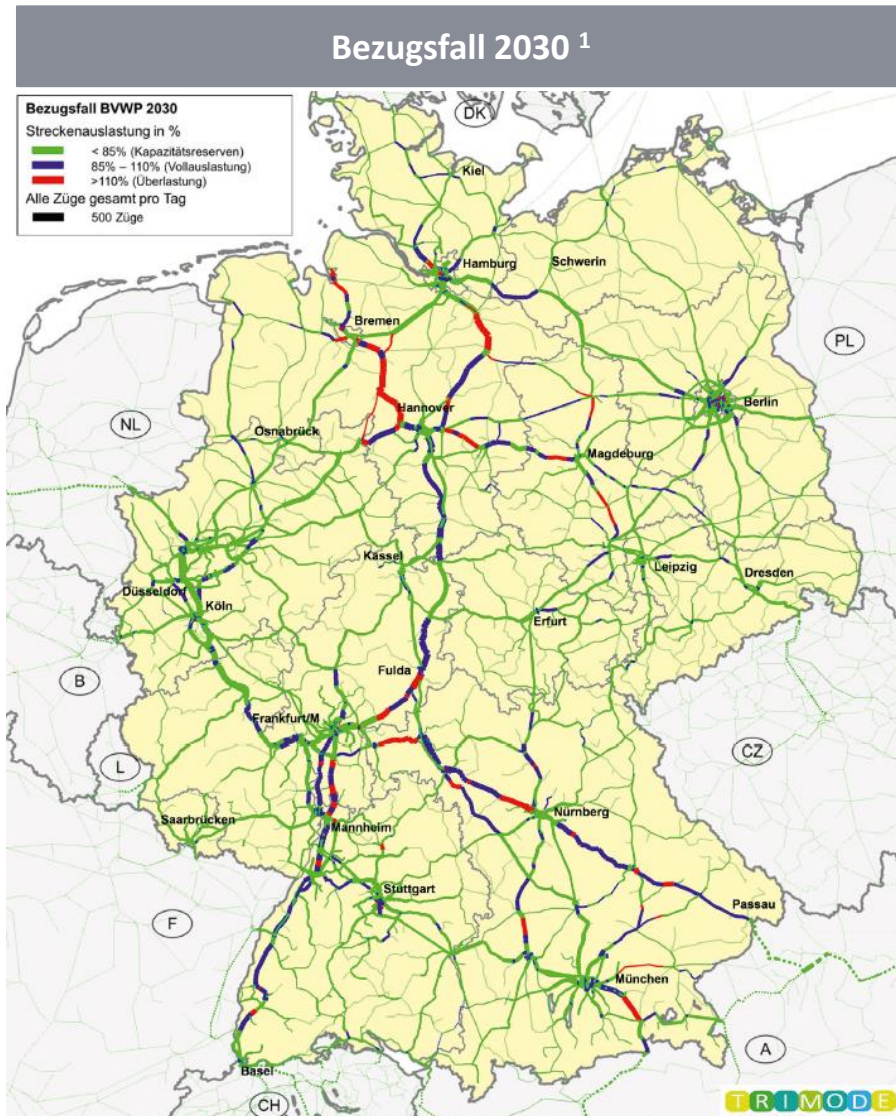
Neubaustrecke ⁽²⁾

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

⁽¹⁾ an der viergleisigen Bestandsstrecke (ABS)

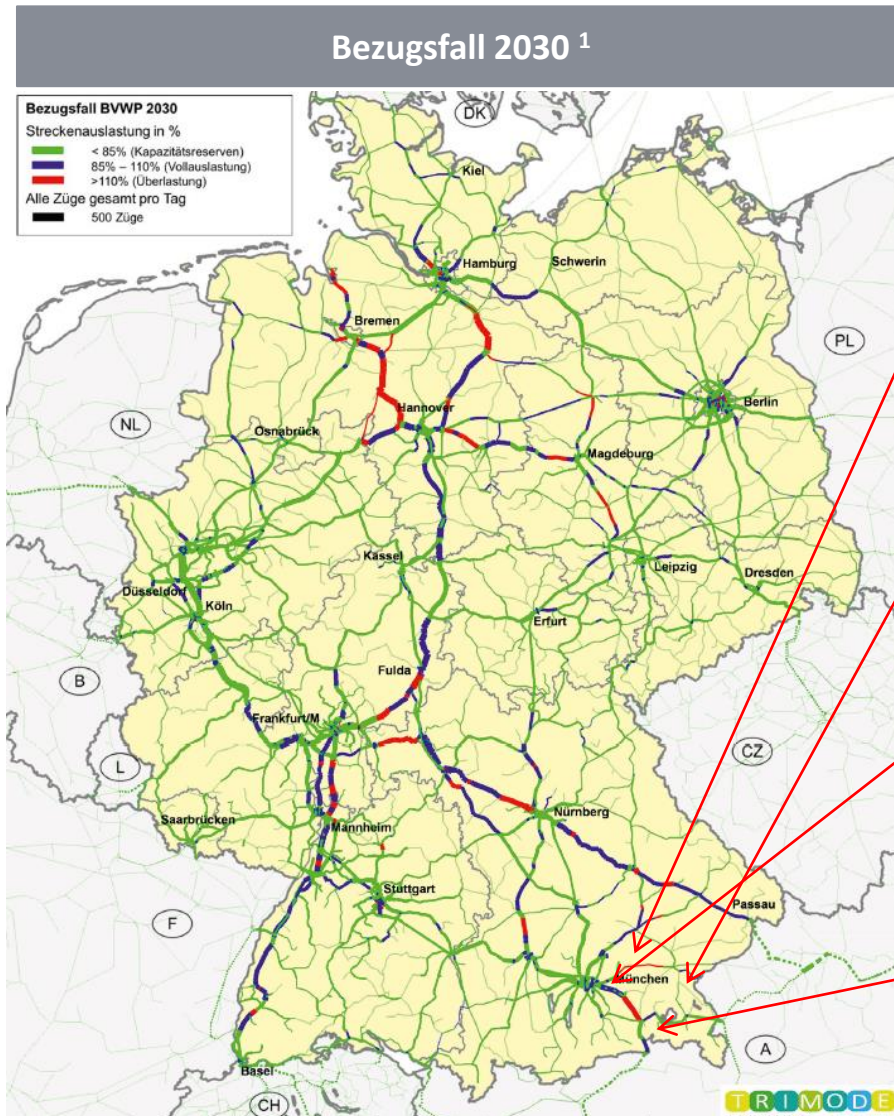
⁽²⁾ zusätzlich zur zweigleisigen Bestandsstrecke (NBS)

Engpassbeseitigung ist ein Schwerpunkt im BVWP 2030



¹ Quelle: BVWP 2030 Schlussbericht, August 2016

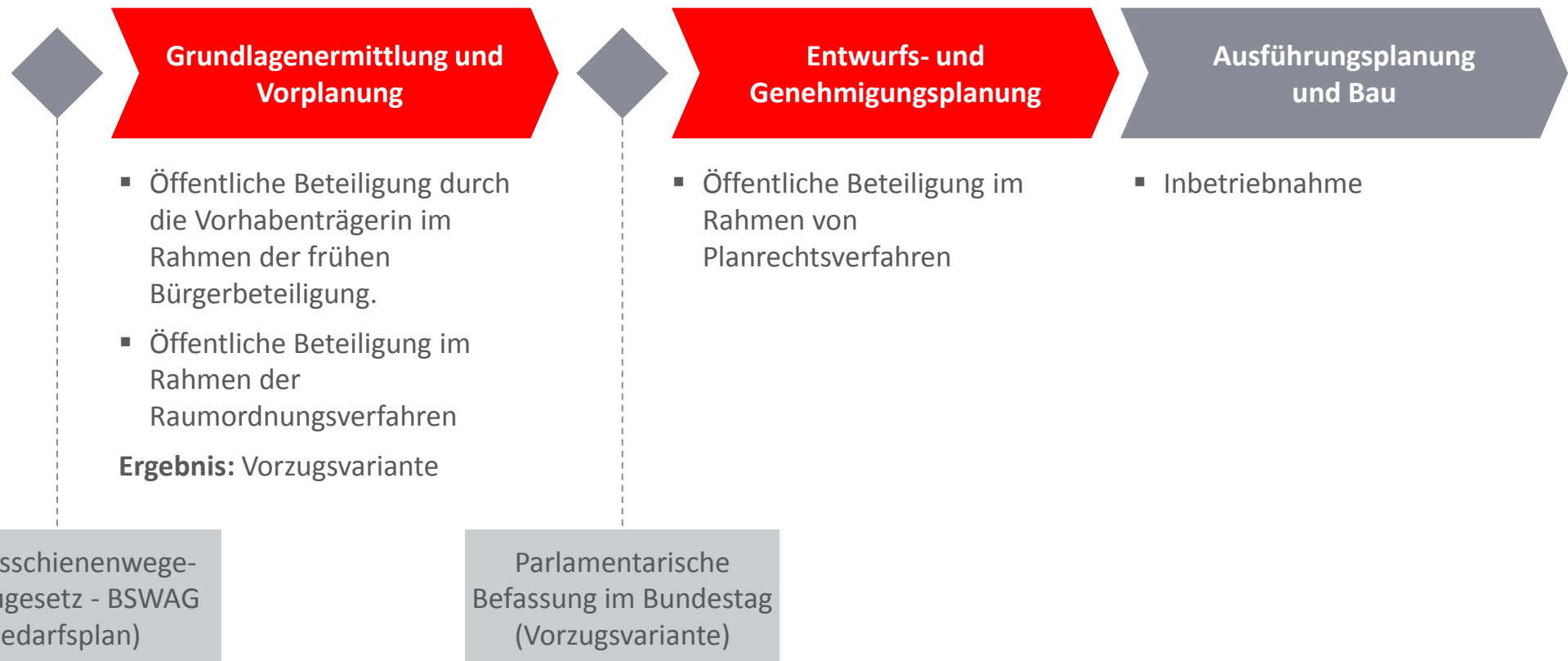
Engpassbeseitigung: Ermöglicht durch Maßnahmenpaket in Südostbayern



| 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