

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **16. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2**

Datum und Uhrzeit: 29.05.2019, 15:30-17:30 Uhr

Ort: Sitzungssaal, Gemeinde Kiefersfelden

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Hubert Wildgruber (Oberaudorf)
Max Resch (Oberaudorf)
Katharina Kern (Oberaudorf)
Stephanie von Keudell (Oberaudorf)
Bernhard Wenger (Oberaudorf)
Christian Ritzer (Oberaudorf)
Franz Ploner (Oberaudorf)
Hajo Gruber (Kiefersfelden)
Christian König (Kiefersfelden)
Andreas Wehner (Kiefersfelden)
Roland Schmidt (Kiefersfelden)
Georg Aicher-Hechenberger (Erl)
Alexander Buchner (IPBN)
Birgit Reiningger (IPBN)
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Sabine Volgger (clavis)
Mariella Schimatzek (clavis)

Agenda:

1. **Begrüßung**
 2. **Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung**
 3. **Verknüpfungsstellen**
Notwendigkeit, Funktionalität und Anforderungen
 4. **Grobtrassenentwürfe**
Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
 5. **Abschluss und Ausblick 2019**
-



1. Begrüßung

Hajo Gruber, erster Bürgermeister der Gemeinde Kiefersfelden, begrüßt zum 16. Gemeindeforum. Er betont, dass es immer interessanter und konkreter wird, und alle gespannt auf den 1.7. warten. Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 15. Sitzung

Zum Protokoll der 15. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Siehe Folien 5-9 der beiliegenden Präsentation

Die Projektleitung erläutert den Mitgliedern anhand der Folien Notwendigkeit, Funktionalität und Anforderungen der beiden Verknüpfungsstellen nördl. und südl. von Rosenheim am Brenner-Nordzulauf. Die Folien sind ein Exzerpt eines Argumentationspapiers, welches im Vorfeld an alle Mitglieder ausgeschickt wurde und auf der Projektwebsite veröffentlicht ist: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/publikationen/Verknuepfungsstellen_am_Brenner-Nordzulauf.pdf

Diskussion

Wäre der TGV in Frankreich ein Beispiel für ein anderes Personenverkehrskonzept?

- Der direkte Vergleich ist schwierig, da Frankreich zum Teil eigene Hochgeschwindigkeitsgleise/-strecken für den TGV hat. Auch der Oberbau der TGV-Strecken unterscheidet sich in Bereichen stark von denen einer Güter- oder Mischverkehrsstrecke.
- In Deutschland und Österreich gibt es bereits mehrere Hochleistungsstrecken, auf denen Mischverkehr sinnvoll geführt wird. Wenn ein Fernreisezug beispielsweise zwischen München und Bozen oder Verona mit bis zu 230 km/h fahren kann und sich die Reisezeit dadurch erheblich verkürzt, ist das natürlich attraktiv.

Könnte es auch negative Auswirkungen auf den Personennahverkehr geben, wenn beispielsweise der Güterverkehr auf der Bestandsstrecke fährt?

- Grundsätzlich müssen sich die Güterzüge nach den Personenzügen orientieren. Eine negative Entwicklung ist daher nicht wahrscheinlich. Es wird eher in eine positive Richtung gehen, da die beiden Strecken dann flexibler genutzt werden können.
- Das Ziel ist, den Güterverkehr so weit wie möglich auf der NBS abzuwickeln, und nur im Anlassfall kurzzeitig auf die Bestandsstrecke umzuleiten. Durch Verknüpfungsstellen in regelmäßigen und kurzen Abständen kann der Güterverkehr auch „schneller“ wieder auf die NBS zurückgeführt werden.

Auf der Strecke München-Berlin war auch Mischverkehr geplant. Trotzdem fährt bis heute kein einziger Güterzug. Wie kann das sein?

- Diese Strecke ist nur schwer mit dem Brenner-Nordzulauf vergleichbar. Sie wurde stärker für den Personenverkehr ausgelegt und hat dadurch etwas höhere Steigungen, die für den Güterverkehr schwieriger sind.
- Derzeit wird die Strecke für den Güterverkehr nachgerüstet. Die Arbeiten sollen noch in diesem Jahr abgeschlossen werden.

Welchen Flächenverbrauch hat eine Verknüpfungsstelle? Bestandsstrecke und NBS müssen dazu ja aneinander geführt werden.

- Das hängt von der Ausgestaltung ab. Der Bereich der Weichenverbindungen selbst ist mind. ca. 1 km lang. Davor und danach braucht es noch eine Entflechtungsstrecke. Insgesamt ist die Verknüpfungsstelle meist ca. 2-2,5 km lang.

Woher kommt die Vorgabe für Abstände von 20-25 Kilometer zwischen den Verknüpfungsstellen?

- Diese Erkenntnis basiert auf langjährigen Planungen, die von den Bahnen bilateral in Auftrag gegeben wurden. Dabei wurde der gesamte Bereich des Brenner-Nordzulauf untersucht und ein durchgängiges Konzept entwickelt. Ziel ist die Sicherstellung einer sinnvollen und durchgängigen Betriebsfähigkeit.
- Auch in den bisher realisierten bzw. geplanten Abschnitten in Tirol finden sich die Verknüpfungsstellen in ca. diesen Abständen.

Es ist nachvollziehbar, dass nicht vollständig auf eine Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim verzichtet werden kann. Daher wäre eine Integration der Verknüpfungsstelle im Bahnhof Rosenheim ideal. So können die schnellen Personenzüge gleich wieder auf die NBS fahren und die Bahnhöfe in Flintsbach und Brannenburg müssten nicht verlegt werden. Die Verknüpfungsstelle so weit südlich zu platzieren, wie in Kirnstein (Einöden), ist aus meiner Sicht nicht sinnvoll.

- Es gibt bereits ein ganzes Bündel an Vorschlägen zur Integration der Verknüpfungsstelle im Bahnhof Rosenheim. Dieses wird derzeit untersucht. Die Prüfung ist relativ aufwändig, da die Verknüpfungsstelle massive Auswirkungen auf den Bahnhof hätte. Dort laufen viele Strecken zusammen und es müssen alle Regelfahrbeziehungen aufrecht erhalten bleiben. Alle betrieblichen Anforderungen müssen zusätzlich in den Bahnhof integriert werden. Die Ergebnisse dazu werden am 1.7. präsentiert.
- Der Regelabstand zwischen den Verknüpfungsstellen beträgt ca. 20-25 Kilometer. Dieser Wert wird aber nicht strikt verfolgt, sondern es sind dabei auch andere Faktoren, wie örtliche Gegebenheiten etc., zu berücksichtigen. Daher gibt es mehrere Möglichkeiten für die Situierung der Verknüpfungsstellen. Einöden ist beispielsweise eher weiter im Süden, während der Bahnhof Rosenheim die nördlichste Möglichkeit darstellt. Beides hat Vor- und Nachteile. Wenn die Verknüpfungsstelle im Bahnhof Rosenheim liegt, ist der Abschnitt bis Schafftenau sehr lang und dies wird auch in der betrieblichen Bewertung berücksichtigt.

Wie viele Güterzüge fahren aktuell in Tirol auf dem viergleisigen Abschnitt?

- 2018 fahren auf der NBS in Tirol (Abschnitt Stans - Baumkirchen) im Durchschnitt 134 Güterzüge und 53 Personenschnellzüge pro Tag.

4. Grobtrassenentwürfe

Fragen und Diskussion zu den veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen

Siehe Folien 11-13 der beiliegenden Präsentation

Das Planungsteam erklärt anhand der Folien, dass die Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge bis auf jene, den Bahnhof Rosenheim betreffend, abgeschlossen ist. Die Ergebnisse sind auf der Projektwebsite veröffentlicht und wurden im Vorfeld an alle Mitglieder verschickt.

Die Moderation berichtet, dass im Forum Nord 1 wurde der Wunsch geäußert wurde, die positiv bewerteten Vorschläge in einem separaten Dokument aufzubereiten. Dieses wird an alle verschickt.

Diskussion

Im Vorfeld der Sitzung gab es Anfragen einiger Forenmitglieder zum Thema „Untersuchung der Bestandsstrecke“.

Die Projektleitung erklärt, dass dieser zusätzliche Auftrag aus dem Termin mit BVM Scheuer in Rosenheim kommt. Die Untersuchung der Bestandsstreckung erfolgt in 3 Paketen als separates Projekt und ist nicht Teil des Trassenauswahlverfahrens. Ein Ausbau der Bestandsstrecke kann nicht die Projektanforderungen einer NBS erfüllen und kann somit auch nicht mit den bisher entwickelten Grobtrassen verglichen werden. Die Untersuchung der Bestandsstrecke läuft derzeit noch. Am 1.7. wird es Aussagen dazu geben. Wie mit den Ergebnissen dann weiter vorgegangen wird, obliegt dem Ministerium.

Die Untersuchung der Bestandsstrecke läuft also parallel, aber ohne Transparenz wie beispielsweise die Gemeindeforen beim Trassenauswahlverfahren?

- In den Gemeindeforen wird natürlich über die Untersuchung der Bestandsstrecke informiert (siehe auch letzte Sitzung). Wenn es Fragen dazu gibt, können diese natürlich jederzeit gestellt werden.
- Die Zeitvorgaben sind sehr knapp und derzeit wird intensiv gearbeitet, um am 1.7. Ergebnisse präsentieren zu können. Ein ähnliches Vorgehen wie beim Trassenauswahlverfahren, mit umfangreichen Vorschlägen und deren Prüfung würde der Zeitplan nicht erlauben. Außerdem sind die Untersuchungspakete bereits sehr genau definiert und erlauben wenig Spielraum. Die Grundlagendaten sind für diese Strecke bereits vorhanden und es muss in der Planung nicht von ganz vorne begonnen werden.

Die Forenmitglieder von Oberaudorf möchten zum Ausdruck bringen, dass eine Ertüchtigung der Bestandsstrecke mit einem dritten Gleis für uns nach derzeitigem Kenntnisstand nicht in Frage kommt. Auch diverse Gutachten die bis zu 600 mögliche Züge auf der Bestandsstrecke prognostizieren sind für uns unrealistisch und nicht tragbar. Dass ein Ausbau der Bestandsstrecke für jene Gemeinden, die davon nicht betroffen sind, günstig erscheint ist klar. Die Gemeinden an der Bestandsstrecke sind aber bereits massiv belastet und werden auf die Barrikaden steigen, wenn dieses Vorhaben tatsächlich angedacht wird.

Ein weiteres Mitglied kann dies voll und ganz unterstützen. Ein Ausbau der Bestandsstrecke ist immer schlechter als eine NBS und kann deren Anforderungen, wie beispielsweise eine Geschwindigkeit von 230 km/h, nicht erfüllen. Meine Hoffnung war, dass dieses Vorhaben beendet wird, da ein Ausbau im Vergleich mit einer NBS immer schlechter abschneiden wird. Nun wissen wir, dass diese Entscheidung dem Ministerium obliegt.

- Die Bahn bzw. das Planungsteam wird die Ergebnisse der Untersuchung sachlich und nachvollziehbar aufbereiten und darstellen, was durch einen Ausbau möglich ist und was nicht. Es ist aber klar, dass die Bestandsstrecke kein Zukunftsprodukt für den Fernverkehr im Sinne einer NBS ist. Das Ministerium wird dann entscheiden, wie mit den Untersuchungsergebnissen weiter vorgegangen wird.
- Österreich beteiligt sich nicht an diesen Untersuchungen. Die Bestandsstrecke in Tirol ist bereits mit ETCS ausgerüstet und ein dreigleisiger Ausbau der Bestandsstrecke ist kein Thema. Die Untersuchung zur Ertüchtigung der Bestandsstrecke wird daher nur von Grafing bis Kiefersfelden (Grenze D/A) vorgenommen.

In Tirol wurden diesbezüglich ja schon gute Lösungen gefunden. Wenn an der Grenze eine dreigleisige Strecke viergleisig wird, muss ja irgendwie geprüft werden, wie diese verbunden werden.

- Eine Verbindung direkt an der Grenze bei Kufstein oder Kiefersfelden ist eher nicht realistisch. Dies müsste eher im Bereich einer Betriebsstelle passieren. Dazu gibt es aber jetzt noch keine Untersuchungsergebnisse.

Das Problem, dass Deutschland sich nicht an die vereinbarte Vorgehensweise gehalten hat, gab es ja auch beim Gotthard-Tunnel.

Wie kommt es zu dem Vorprüfungsergebnis des Vorschlags Nr. 83 (Tunnel Jochstein)?

- Dieser Vorschlag wurde vom Planer IPBN eingereicht, nachdem sich die ursprünglichen Tunnelvarianten „Kitzwand“ und „Jochstein“ aufgrund des hohen Wasserdrucks im Bereich westlich des Hechtsee als genehmigungstechnisch sehr riskant herausstellten.
- Die neue Tunnelführung östlich des Hechtsees befindet sich quasi auf der abgewandten Seite des Grundwasserstroms. Auch dort gibt es einen hohen Wasserdruck, aber nicht in dem Ausmaß wie an der Westseite und daher ist dort aus derzeitiger Sicht die Genehmigungsfähigkeit eher wahrscheinlich.

Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion

Siehe Folien 15-22 der beiliegenden Präsentation

Das Planungsteam erläutert das Vorgehen zur Reduzierung der Grobtrassen. Die Grobtrassen werden in sogenannten Variantenabschnitten vergleichend bewertet, wobei mit den kleineren Abschnitten begonnen wird. Zwischen den Variantenabschnitten liegen sogenannte Gelenkpunkte, an denen sich die Grobtrassen verzweigen. Der Variantenvergleich ist sehr komplex und erfordert daher eine spezifische Vorgehensweise. Die Analyse erfolgt anhand von Sachkriterien wie beispielsweise Siedlungsgebiete, eine Kirche oder ein Moorboden. Dabei werden die Kriterien aus dem Kriterienkatalog herangezogen, soweit diese bei der jetzigen Planungstiefe anwendbar sind. Die Planung befindet sich nach wie vor auf Grobtrassenniveau. Kriterien wie beispielsweise das Mikroklima können jetzt noch nicht geprüft werden. Der vollständige Kriterienkatalog wird dann in der Feinplanung angewandt.

Diskussion

Dieses Vorgehen ist meiner Ansicht nach unseriös. Wenn noch keine Höhenlagen o.Ä. bekannt sind, können die Auswirkungen auf Mensch und Natur ja nicht genau bewertet werden. Wie wird die Verträglichkeit einer Grobtrasse mit dieser geringen Planungstiefe geprüft?

- Es stimmt, dass sich die Planung derzeit auf Grobtrassenniveau befindet und genaue Ausgestaltungen und Höhenlagen noch nicht feststehen. Der ungefähre Trassenverlauf ist aber bekannt und so kann beispielsweise festgestellt werden, ob dieser nahe an einer Siedlung vorbeiführt oder ob eine Querung vorhandener Infrastruktur notwendig ist.
- Um dieser Unschärfe Rechnung zu tragen wird das vereinfachte Bewertungssystem angewandt. Wenn im Abschnittvergleich keine der beiden Grobtrassen eindeutig besser abschneidet, werden diese als indifferent bewertet. Nur wenn mit derzeitigem Planungsstand eindeutig festgestellt werden kann, dass eine Variante besser abschneidet als die andere, erfolgt eine entsprechende Reduzierung. Ansonsten werden beide Varianten weiter verfolgt.
- Das vereinfachte Verfahren ist für die Reduzierung der Grobtrassen entwickelt. Es ist aber aufgrund der möglichen Indifferenz zwischen zwei Varianten nicht zur Bestimmung einer einzigen Trassenempfehlung am Ende des Auswahlverfahrens geeignet.

Werden in diesem vereinfachten Verfahren auch schon die von uns erarbeiteten Gewichtungen angewandt? Oder kommen diese erst später zum Tragen?

- Der vollständige Kriterienkatalog und die dazugehörige Gewichtung werden erst in der Feinplanung angewandt.

Wird es für die reduzierten Grobtrassen dann auch einzelne Darstellungen auf Plänen geben?

- Die am 1.7. vorgestellten Varianten sind noch Grobtrassen. Es wird hierfür Pläne mit einzelnen durchgehenden Varianten geben. Diese Grobtrassen werden in Folge vertieft geplant und dann wird es auch genauere Pläne für die jeweiligen Varianten geben.

Wenn die Kosten in der vergleichenden Bewertung nicht berücksichtigt werden, müsste ja ein Tunnel immer besser abschneiden, und schlussendlich keine offene Trasse mehr übrigbleiben.

- Das ist korrekt. Daher werden in der derzeitigen Bewertung keine offenen Strecken mit einem Tunnel verglichen. Unterirdische Abschnitte werden beispielsweise nur mit anderen unterirdischen Strecken verglichen. Daher kann es durchaus sein, dass bei den reduzierten Grobtrassen zu einer offenen Strecke eine äquivalente Tunnellösung für die gleiche Strecke bestehen bleibt. In der Feinplanung werden die Kosten dann mit einbezogen.

5. Abschluss und Ausblick 2019

Siehe Folien 24-25 der beiliegenden Präsentation

Am 1.7.2019 gibt es eine Infoveranstaltung für alle Forenmitglieder, bei der die reduzierten Grobtrassen präsentiert werden. Diese wird in Rosenheim, vrstl. am Nachmittag, stattfinden. Die Einladung dazu wird noch versandt. Am selben Tag werden auch die Mitglieder des regionalen Projektbeirates und des Regionalforums sowie die Medien informiert.

Das nächste Gemeindeforum Süd 2 findet am 10.07.2019 statt. Inhalt dieser Sitzung wird die Diskussion der am 1.7. präsentierten, reduzierten Grobtrassen sein. Die Mitglieder erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Im Juli und August werden wieder Infoveranstaltungen in den Gemeinden beider Planungsräume stattfinden. Die Einladungen dazu werden per Postwurf versandt. Alle Termine werden auch auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Diskussion

Wie werden die Bürgerinitiativen informiert?

- Für alle jene, die in den Gemeindeforen oder im Regionalforum vertreten sind, gibt es die Präsentationstermine am 1.7. Diejenigen, die nicht in den Foren vertreten sind, aber in den entsprechenden Gemeinden wohnen, werden per Postwurf zu den jeweiligen Infoveranstaltungen eingeladen. Alle Infoveranstaltungen sind offen, und es steht jedem frei, welchen Termin man besuchen möchte.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Für einige Mitglieder waren heute interessante Neuigkeiten dabei, während der Großteil gespannt auf die Präsentation am 1.7. blickt. Das potentielle dritte Gleis an der Bestandsstrecke beschäftigt die Gemeinden und es wird davon ausgegangen, dass dieses nicht realisiert wird. Andere Mitglieder fordern mehr Solidarität zwischen Bayern und Tirol.

Das Planungsteam erklärt, derzeit intensiv an den reduzierten Grobtrassen zu arbeiten.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und das gute Gesprächsklima und ist ebenfalls gespannt auf den 1.7.

Zusammengestellt am 04.06.2019

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 2 vom 29.05.2019
- Anwesenheitsliste

16. GEMEINDEFORUM SÜD 2

29. MAI 2019, KIEFERSFELDEN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ **Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität**
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

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)

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
 - **Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen**
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

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

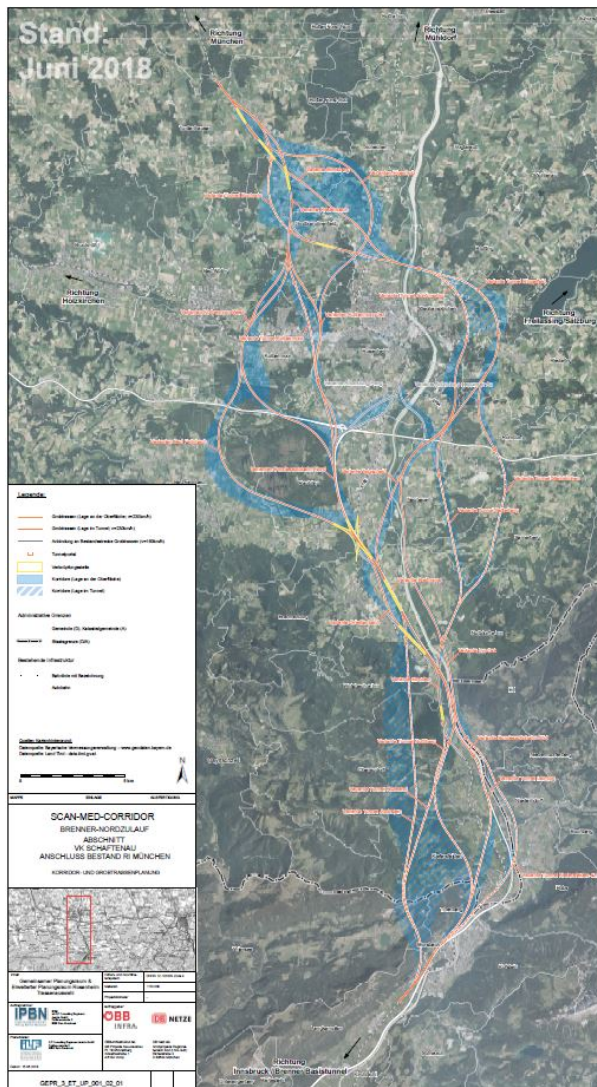
Alle Grobtrassenentwürfe die neue Trassenführungen darstellen werden nach denselben Randbedingungen und im selben Tiefgang wie die „Grobtrassen Stand Juni 2018“ entwickelt und anschließend im Zuge der Reduktion mit diesen verglichen.

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

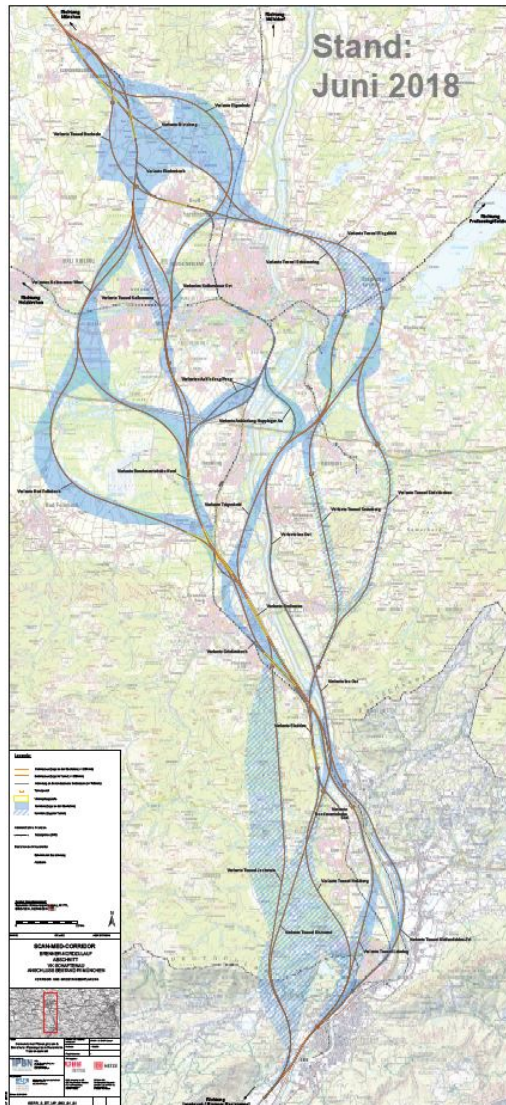
- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - **Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion**
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

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

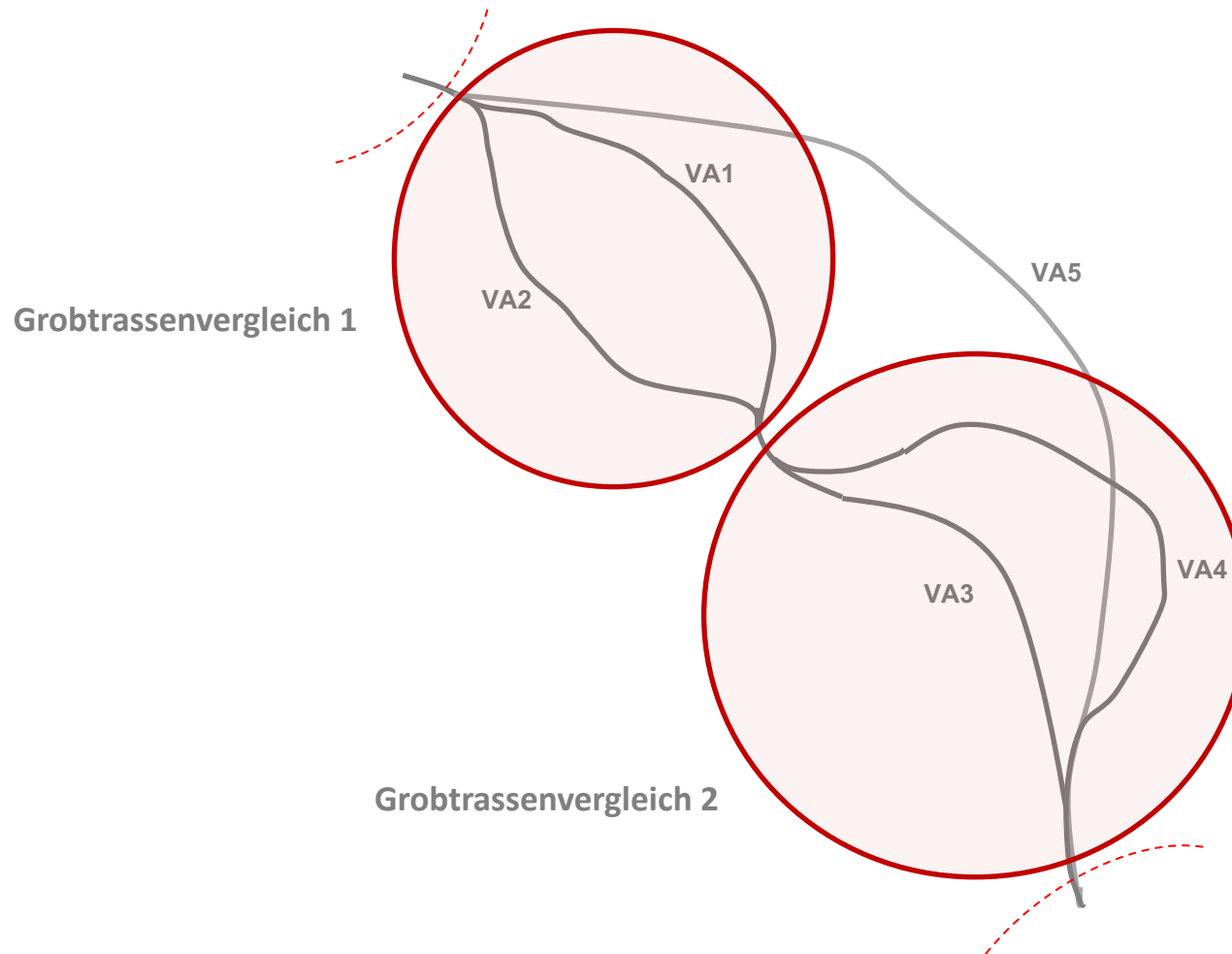
Reduzierung Grobtrassen – Grundsätzliches zum methodischen Vorgehen bei der vereinfachten Bewertung



- ❖ 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

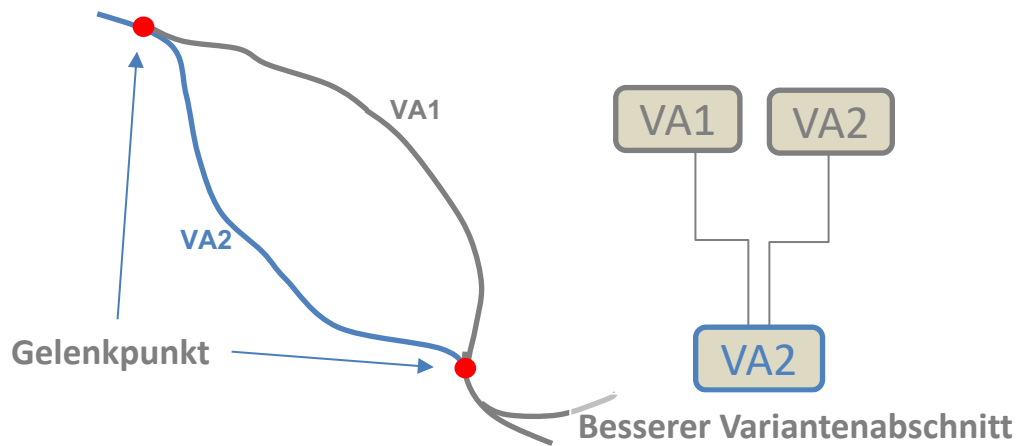
- ❖ Der Vergleich erfolgt immer paarweise (modellhafte Darstellung)



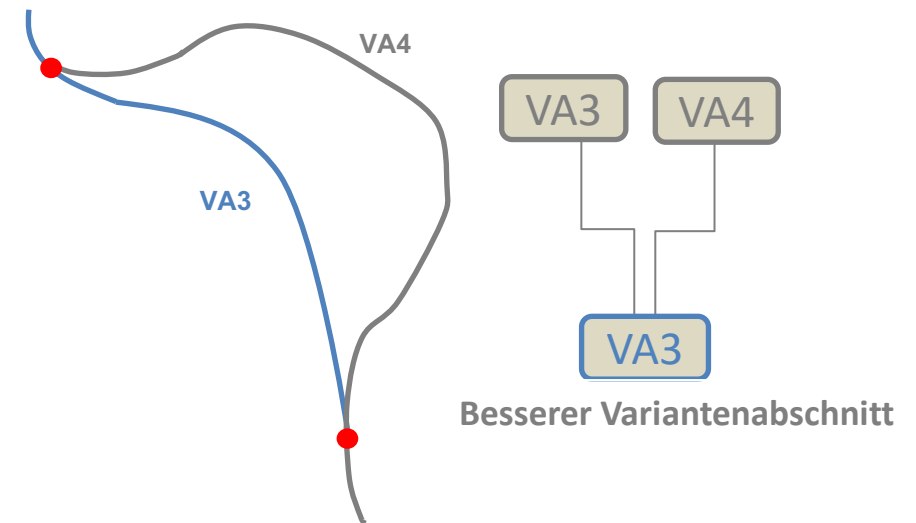
Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

❖ Erster Schritt: Vergleich kurzer Variantenabschnitte

Grobtrassenvergleich 1

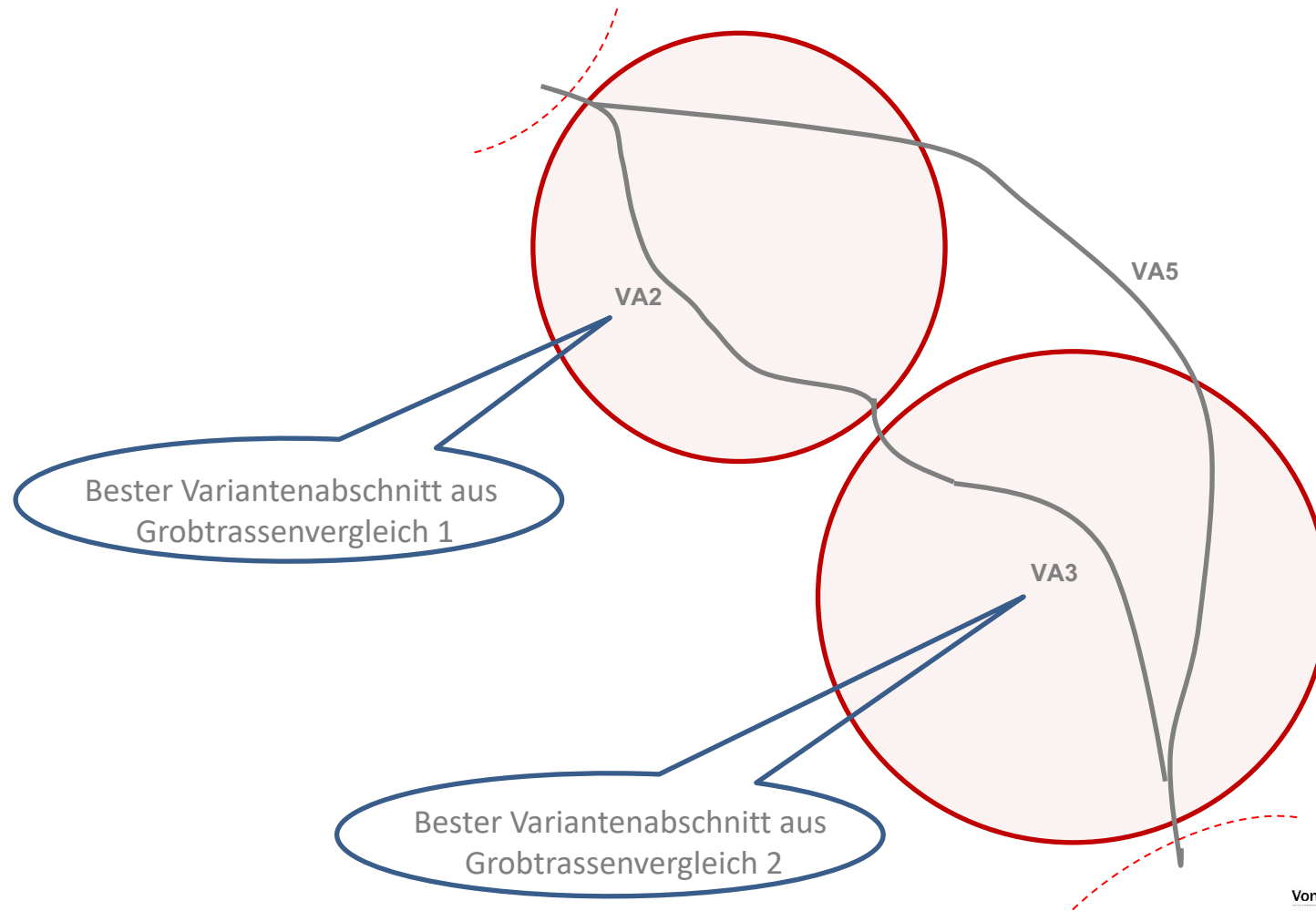


Grobtrassenvergleich 2



Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

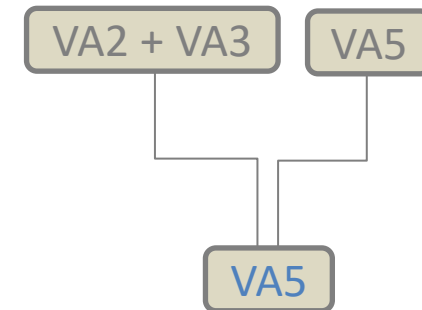
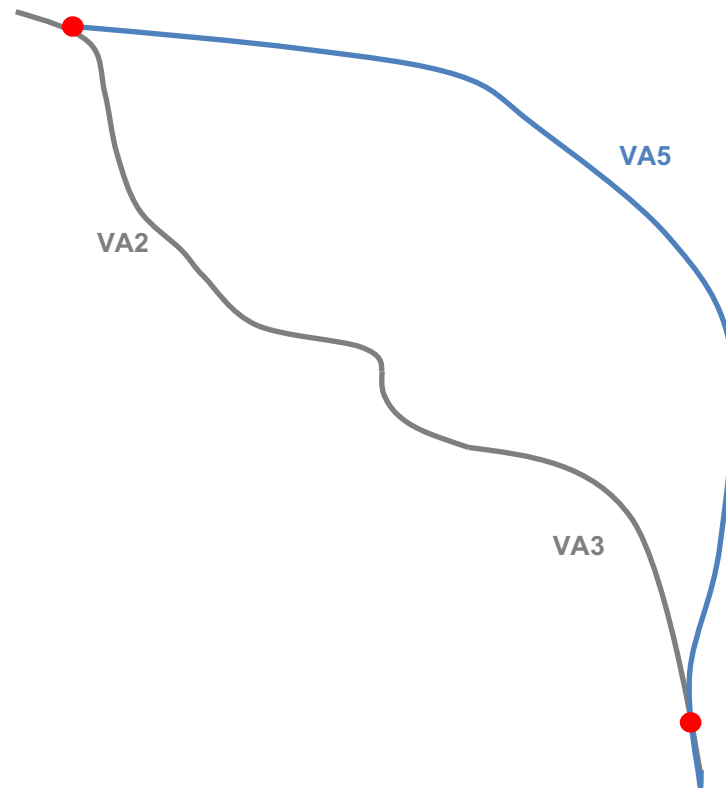
- ❖ Beispiel zusammengesetzte Variantenabschnitte: VA2 + VA3



Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von zusammengesetzten Variantenabschnitten

❖ Zweiter Schritt: Vergleich längerer Variantenabschnitte

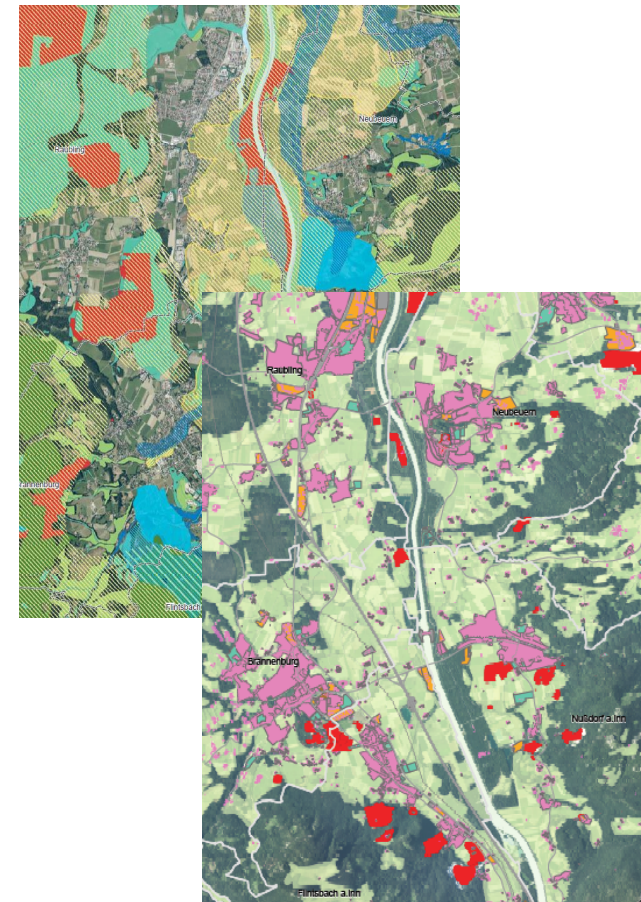
Grobtrassenvergleich 3



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**

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ **Abschluss und Ausblick 2019**

Ausblick und Abschluss

Nächste Termine

- ❖ 1. Juli 2019 : Informationsveranstaltung - Vorstellung Grobtrassen
- ❖ 10. Juli 2019 : 17. Gemeindeforum Süd 2
- ❖ 25. September: 18. Gemeindeforum Süd 2

Präsentation und Vorprüfungsergebnisse werden auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.

Ausblick und Abschluss

Termine Infoveranstaltungen GPR (vsrtl.)

- ❖ 04.07. in Kufstein (Kufstein, Langkampfen)
- ❖ 12.07. in Niederndorf (Niederndorf, Oberaudorf, Erl)
- ❖ 15.07. in Brannenburg (Brannenburg, Bad Feilnbach)
- ❖ 22.07. in Nussdorf (Nussdorf, Samerberg)
- ❖ 23.07. in Flintsbach (Flintsbach)
- ❖ 29.07. in Rohrdorf (Rohrdorf, Neubeuern)
- ❖ 31.07. in Kiefersfelden (Kiefersfelden, Ebbs)
- ❖ 01.08. in Raubling (Raubling)

-> jeweils von 16.00 – 20.00 Uhr

-> Einladungen werden zeitnah verschickt

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM