

Projekt Brenner-Nordzulauf:

Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen

Dialogforum

Protokoll

Thema:	7. Sitzung des Dialogforums zum Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen
Datum/Uhrzeit:	16.03.2022, 17:00 – 20:15 Uhr
Ort:	Online
Teilnehmende (ohne Titel)	Christian Bauer, Bürgermeister Grafing Thomas Bayer, Bürger Emmering Stefan Burger, Handwerkskammer Konrad Eibl, Bürger Aßling Hans Fent, Bürgermeister Aßling Nicole Fischer, Bayrischer Bauernverband Sebastian Hallmann, Landratsamt Ebersberg Susanne Höpler, Bürgerin Kirchseeon Gerhard Kippes, Landratsamt Rosenheim Eduard Koch, Bürgermeister Frauenneuharting Josef Lenz, Bürger Frauenneuharting Willi Messing, Pro Bahn Robert Niedergesäß, Landrat Ebersberg Günter Obergrusberger, Bürger Ebersberg Jan Paeplow, Bürgermeister Kirchseeon Ulrich Proske, Bürgermeister Ebersberg Rolf Schiener, Verkehrsclub Deutschland

Josef Schwäbl, Bürgermeister Bruck
Florian Solfrank, Bürger Grafing
Claudia Streu-Schütze, Bürgermeisterin Emmering
Josef Steingraber, Bayrischer Bauernverband
Hans Thiel, Bürger Tuntenhausen
Thomas Unger, Kreisjugendring
Georg Weigl, Bürgermeister Tuntenhausen
Benjamin Wirth, BUND Naturschutz

Alexander Buchner, PGBN
Ralf Eggert, ifok
Armin Franzke, DB Netz AG
Felix Hoffmann, ifok
Tim Huß, ifok
Franz Lindemair, DB Netz AG
Dieter Dt Müller, DB Netz AG
Matthias Neumaier, DB Netz AG
Birgit Reininger, PGBN
Bernd Reiter, DB Netz AG
Monika Rodermund, DB Netz AG
Sonja Surrer, DB Netz AG
Stephan Tischler, Experte
Christian Tradler, DB Netz AG

Andreas Brandmaier, Gast

Agenda

1. Begrüßung
2. Bericht aus dem Gesamtprojekt
3. Prüfung weiterer Trassenvorschläge
4. Blick in die Planungswerkstatt
5. Vorstellung der BCP-Studie
6. Ausblick

1. Begrüßung

- Moderator Ralf Eggert eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden. Heute dabei seien auch Armin Franzke von der DB Netz AG, der die zentralen Ergebnisse der BCP-Studie vorstellen werde, und Andreas Brandmaier, da ein von ihm eingereichter externer Trassenvorschlag thematisiert werde.
- Dieter Müller und Christian Tradler, Projektleiter bei der DB Netz AG, begrüßen ebenfalls die Teilnehmenden. Dieter Müller kündigt an, dass die nächste Sitzung nach Möglichkeit wieder in Präsenz stattfinden solle. Anschließend stellt er die Agenda vor.
- Ralf Eggert erinnert daran, dass ein Live-Protokoll erstellt wird, das am Ende der Sitzung abgestimmt wird.

2. Bericht aus dem Gesamtprojekt

Ralf Eggert berichtet, dass am 3. März auf Einladung des bayerischen Verkehrsministers Christian Bernreiter eine Online-Sitzung zum Brenner-Nordzulauf stattgefunden habe. Neben den politischen Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern sowie den Mitgliedern des Dialogforums sei auch die Bahn und ein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums eingeladen worden. Er fragt nach Eindrücken in die Runde.

- Ein Mitglied berichtet, dass beim Termin deutlich geworden sei, dass der Wunsch nach Aufnahme einer bestandsnahen Variante ins Trassenauswahlverfahren bestehe.

- Ein anderes Mitglied sagt, es sei deutlich geworden, dass der Minister aus der Kommunalpolitik komme. Man sei positiv überrascht gewesen.

Dieter Müller berichtet ebenfalls positiv vom Termin. Er ergänzt, dass das Bundesverkehrsministerium die Planungsprämissen bestätigt habe. Lediglich im Beschleunigungsbereich gebe es eine gewisse Flexibilität. Auch sei deutlich geworden, dass das Bundesverkehrsministerium nach einem Bericht des Rechnungsprüfungsausschusses des Bundestags nicht an Sitzungen des Dialogforums teilnehmen würde. Auch die Rollen seien nochmal deutlich geworden: Das Bundesverkehrsministerium gebe den Auftrag, die Bahn sei Vorhabenträgerin, die letzte Entscheidung liege beim Bundestag. Der Runde Tisch solle nach Aussage des bayerischen Verkehrsministers wiederholt werden.

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied geht davon aus, dass das Bundesverkehrsministerium nicht regelmäßig teilnehmen dürfe.
- Im Rahmen einer Einladung des Landesverkehrsministers nehme das Bundesverkehrsministerium aber punktuell an Terminen teil.
- Ein Mitglied wünscht sich, dass das Bundesverkehrsministerium zu besonderen Terminen eingeladen werde. Das Ministerium solle mehr Engagement und Präsenz zeigen.

3. Prüfung weiterer Trassenvorschläge

Dieter Müller berichtet, dass die externen Trassenvorschläge von Herrn Bürgermeister Schwäbl und Herrn Brandmeier geprüft worden seien. Im Dialog mit den Ideengebern sei daraus eine neue Variante entstanden. Dieter Müller bedankt sich herzlich bei Herrn Schwäbl und Herrn Brandmaier.

Alexander Buchner vom Planungsteam PGBN stellt die Prüfungsergebnisse der beiden externen Trassenvorschläge (Folie 7) vor. Im Falle des Vorschlags Grün habe das Planungsteam die Optionen der Begradigung der S-Kurve zwischen Schammach und Oberelkofen untersucht. Dabei zeige sich, dass erst bei einer Geschwindigkeit von 180 Stundenkilometer Eingriffe in Wohnbebauung ausblieben. Die großräumige Umlegung der Bestandsstrecke auf einer Länge von 2,5 Kilometern könne vermieden werden, wenn man mit 170 Stundenkilometern trassiere (Folien 8-11). Die Umfahrung des FFH-Teilgebiets und der Umbau des Bahnhofs sei mit einem

gewissen technischen Aufwand möglich (Folie 12). Aus dem Höhenverlauf würden sich einige Konflikte ergeben, die nur mit größeren baulichen Anpassungen lösbar seien (Folien 13-14). Die Prüfung des Vorschlags Blau habe ebenfalls ergeben, dass auftretende Konflikte grundsätzlich lösbar seien. Dies gelte insbesondere für den Umbau des Bahnhofs Aßling. Aufgrund der ohnehin notwendigen Umlegung der Bestandsstrecke sei nördlich von Oberelkofen eine Geschwindigkeit von 180 Stundenkilometern möglich (Folien 15-17). Allerdings zeige die Höhenrassierung, dass sich die Trasse nicht gut in die Landschaft eingliedert, was zur Notwendigkeit hoher Dämme und Brücken führe (Folie 18). Aus der Kombination der Ideen habe das Planungsteam eine eigenständige Variante Türkis entwickelt. Diese Variante sehe eine Umlegung der Bestandsstrecke, aber keinen Umbau des Bahnhofs Aßling vor. Sie orientiere sich nördlich von Eisendorf an der grünen, südlich davon an der blauen Variante und werde anschließend südlich an den Streckenverlauf der Variante Orange angebunden. Die Variante Türkis werde ins Trassenauswahlverfahren aufgenommen und gemeinsam mit den Varianten Pink, Limone, Rot und Orange untersucht (Folien 19-20).

Andreas Brandmaier sagt, dass aus den eingebrachten Ideen ein sehr guter Vorschlag der Bahn entstanden sei, der aus beiden Vorschlägen wesentliche Ideen aufgegriffen habe. Auch Josef Schwäbl bedankt sich für die ernsthafte Prüfung der Bahn und die östliche Trassenführung. Er findet es gut, dass die Variante ins weitere Verfahren aufgenommen werde.

Dieter Müller ergänzt, dass die Variante Türkis jetzt vertieft geplant werde. Die fünf Grobtrassen würden gleichwertig und ergebnisoffen geprüft.

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied sagt, dass die Variante für die Stadt Grafing eine brauchbare Lösung sei.
- Ein Mitglied fragt, wann der Flächenverbrauch ermittelt werde und ob die Lokalisierung der Verknüpfungsstelle Ostermünchen die Grobtrassen beeinflusse.
 - Dieter Müller antwortet, erst werde die Trasse ausgeplant, bevor sie bilanziert und verglichen werden könne. Zur Verknüpfungsstelle Ostermünchen erklärt er, dass auch im Falle einer potenziellen Nord-Verschiebung alle Grobtrassen an die Verknüpfungsstelle angeschlossen werden könnten.
- Ein Mitglied fragt, ob die verkehrlichen Zielvorgaben bei der Trasse Türkis erfüllt seien.

Brenner-Nordzulauf: Planungsabschnitt Grafing – Ostermünchen

- Dieter Müller bestätigt, dass die Zielvorgabe erfüllt sei, da die Flexibilität beim Beschleunigungsabschnitt genutzt worden sei. Geschwindigkeitseinbrüche dürfe es nicht geben und würden bei der Variante Türkis auch nicht auftreten.
- Ein Mitglied bedankt sich für die Fusion der externen Trassenvorschläge zur Variante Türkis. Das Mitglied fragt, ob das FFH-Teilgebiet noch Thema sei und inwiefern einer Inselbildung zwischen Aßling und Ostermünchen vorgebeugt werden könne.
 - Dieter Müller antwortet, dass die als FFH-Teilgebiet ausgewiesenen Kalktuffquellen europarechtlich streng geschützt seien. Bei einer östlichen Lage der Neubaustrecke seien derzeit keine unlösbaren Genehmigungsrisiken erkennbar. Zur zweiten Frage sagt er, es gehe jetzt darum, von den fünf Grobtrassen die geeignetste zu finden. Die potenzielle Inselbildung werden im Falle einer entsprechenden Auswahltrasse in einer späteren Planungsphase nochmal thematisiert.
- Ein weiteres Mitglied bewertet die Aufnahme der Variante Türkis ins Trassenauswahlverfahren ebenfalls positiv, wünscht sich aber mehr Tunnelanteile und kritisiert, dass keine Tunnel bei der Variante Türkis vorgesehen seien. Die Betroffenheit durch eine viergleisige Trasse für Aßling und das Atteltal sei sehr hoch.
- Ein Mitglied zeigt sich verwundert, dass die Bahn im Landkreis Ebersberg bereits plane, obwohl im Landkreis Rosenheim die Trasse noch nicht ausgeplant sei. So sei die Prüfung der Inn-Unterquerung noch nicht abgeschlossen. Außerdem sei nicht nachvollziehbar, warum Österreich einen deutlich höheren Tunnelanteil von 80 Prozent habe.
 - Dieter Müller antwortet, dass das Ergebnis der Prüfung der Inn-Unterquerung voraussichtlich im Sommer vorliege. Auch eine Beibehaltung des Bahnhofs Ostermünchen werde geprüft.
 - Christian Tradler ergänzt auf die Frage nach den Tunnelanteilen, dass die österreichische Bahn nach ähnlichen Prämissen plane wie die deutsche Bahn. Die jeweiligen Tunnelanteile seien mit der Topografie und den Siedlungen erklärbar.
 - Das Mitglied bewertet die offene Streckenführung südlich des Planungsabschnitts aus landwirtschaftlicher Sicht als nicht raumverträglich.
 - Ein anderes Mitglied wünscht sich ebenfalls mehr Tunnelanteile auch für den Abschnitt Grafing-Ostermünchen.

- Christian Tradler sagt, im Raumordnungsverfahren seien Maßgaben erlassen worden. Die Auswahltrasse sei mit Maßgaben als raumverträglich bewertet worden. Nach den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums müsse wirtschaftlich geplant werden.
- Ein Mitglied wünscht sich eine volle Untertunnelung. Wirtschaftlichkeit müsse auch Aspekte wie Lebensqualität und Landschaft berücksichtigen. Ein anderes Mitglied ergänzt, dass auch die Gesundheit der Anliegerinnen und Anlieger dazu zähle.
- Christian Tradler antwortet, dass alle genannten Aspekte im Kriterienkatalog bei der Trassenbewertung und der Trassenauswahl berücksichtigt würden. Eine erste Kostenschätzung erfolge ebenfalls.
- Ein Mitglied fragt, wann die vertiefte Planung abgeschlossen sei und wann es ein Raumordnungsverfahren gebe.
 - Dieter Müller antwortet, dass sich die Bahn mit der Regierung von Oberbayern in Gesprächen über das Raumordnungsverfahren für den Abschnitt Grafing-Ostermünchen befinde. Das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens werde für Sommer erwartet.
- Ein Mitglied sagt, dass die Variante Türkis in der Region positiv bewertet werde. Die Forderungen nach Tunnel und Lärmschutz nach Neubaustandards bestünden aber nach wie vor. Die Region werde sich dazu weiter abstimmen.
- Ralf Eggert fasst zusammen, dass die Aufnahme der Variante Türkis ins Trassenauswahlverfahren positiv bewertet werde. In der Diskussion seien aber sowohl Vor- als auch Nachteile deutlich geworden, weshalb die Bewertung anhand des Kriterienkatalogs wichtig sei. Die Wirtschaftlichkeit sei nach der Bundesvorgabe ebenfalls von Bedeutung.

4. Blick in die Planungswerkstatt

Als Blick in die Planungswerkstatt stellt Alexander Buchner das Gleisschema sowie den Lage- und den Höhenplan der Anbindung nördlich von Grafing vor. Für die höhenfreie Anbindung an die Bestandsstrecke sei ein Überwerfungsbauwerk mit langgezogenen Rampen notwendig. Der dafür notwendige Platz sei nur nördlich des Bahnhofs vorhanden (Folien 22-24).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied sieht ein Überwerfungsbauwerk in Siedlungsgebiete als nicht akzeptabel an. Es fragt, ob die Anbindung weiter südlich in unbesiedeltes Gebiet verlegt werden könne. Ein weiteres Mitglied fordert die Verschiebung des Überwerfungsbauwerks nach Süden.
 - Alexander Buchner antwortet, dass der Längenbedarf für eine höhenfreie Kreuzung hoch sei. Eine Lokalisierung südlich des Bahnhofs Grafing sei untersucht worden, der Platzbedarf könne hier nicht gedeckt werden.
 - Dieter Müller ergänzt, dass das eigentliche Überwerfungsbauwerk weiter von den Siedlungen entfernt liege als der in den Grobtrassenplänen in Gelb dargestellte Anbindungsbereich.
 - Das Mitglied bittet um einen genaueren Kartenabschnitt und weitere Informationen, warum genau an dieser Stelle angeschlossen werde. Auch beim Überwerfungsbauwerk seien Siedlungsgebiete vorhanden. Dieter Müller sagt zu, die Thematik in einem bilateralen Gespräch vertieft zu erörtern. Eine mögliche Optimierung bzw. die Feinplanung erfolge in späteren Leistungsphasen.

5. Vorstellung der BCP-Studien

Armin Franzke von der DB Netz AG stellt die zentralen Ergebnisse der Verkehrsstudien der Brenner Corridor Platform (BCP) vor. Diese seien von einer trilateralen Arbeitsgruppe (Deutschland, Österreich, Italien) erarbeitet worden und hätten eine Harmonisierung der prognostizierten Zahlen zum Personen- und Güterverkehr zwischen München und Verona zum Ziel (Folie 26). Demnach sei mit einem Anstieg der Gesamtgütermenge um 21,4 % bis 2030 und 39,5 % bis 2040 am Querschnitt Brenner zu rechnen (Folie 27). Auch beim Personenfernverkehr sei eine steigende Tendenz erwartbar, so könne mit 16 Zugpaaren bis 2030 und mit 20 Zugpaaren bis 2040 gerechnet werden (Folie 28). Im Ergebnis zeige die Studie steigende Verkehrspotentiale am Brenner auf. Das Potential zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sei da. Eine Betrachtung von Engpässen stehe aber noch aus (Folien 29-30).

Dieter Müller ergänzt, dass eine Prognose, wie sie für die Genehmigung bindend sei, erst im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans erstellt werde (Folie 31).

Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, ob die für 2030 angenommenen 32 Fernverkehrszüge alle über Rosenheim fahren würden.
 - Armin Franzke antwortet, dass die Betreiber über den Fahrplan entscheiden würden. Die Studie gehe davon aus, dass die Hälfte der Fernverkehrszüge über Rosenheim fahren werde.
- Ein Mitglied fragt, wie die Prognosezahlen mit den Ist-Zahlen zusammenpassen. In den letzten fünf Jahren habe der Güterverkehr nach Wörgl nicht zugenommen.
 - Armin Franzke antwortet, dass erst durch den Ausbau der Brennerachse eine erhöhte Nachfrage zu erwarten sei.
- Ein Mitglied macht sich Sorgen, da beim Abschnitt Trudering-Grafing mit der Verkehrsprognose 2030 gearbeitet werde. Dies habe Auswirkung auf den Lärmschutz.
 - Christian Tradler antwortet, dass auch für den Abschnitt Trudering-Grafing ausschließlich die dann aktuellen Prognosezahlen für die Genehmigung herangezogen würden. Im Genehmigungsverfahren sei zu klären, ob die Voraussetzungen für Lärmschutz nach Lärmvorsorge gegeben seien.

6. Ausblick

Dieter Müller teilt mit, dass die jetzt fünf Grobtrassen nun weiter vertieft geplant würden. Er kündigt an, dass am 6. April die nächste und damit 8. Sitzung des Dialogforums stattfinden werde, bei der über die Planungsfortschritte informiert werde. Es werde eine Präsenzsitzung angestrebt, sodass man endlich wieder persönlich zusammenkommen könne.

Fragen und Diskussion

- Zwei Mitglieder sagen, dass im Dialogforum politische Vertreterinnen und Vertreter aus der Region eingeladen werden sollten. Eine entsprechende Prüfung habe die Bahn zugesagt.
- Christian Tradler antwortet, dass im Dialogforum das „Wie“ der Planung diskutiert werde. Es könnten nicht die gesetzlichen Vorgaben diskutiert werden. Außerdem sei der Gesetzgeber nicht an Ergebnisse

des Dialogforums gebunden. Die Abgeordneten würden im Regionalen Projektbeirat beteiligt. Außerdem müssten in diesem Fall alle Fraktionen der beteiligten Kommunen und des Verkehrsausschusses des Bundestags eingeladen werden. Aus diesen Gründen halte die DB es nicht für sinnvoll, den Mitgliederkreis entsprechend zu erweitern.

- Ein Mitglied sagt, dass die letztendlichen Entscheider frühzeitig eingebunden werden müssten.
- Ein Mitglied schließt sich dem an und fragt, wer über die Zusammensetzung des Dialogforums entscheide.
- Christian Tradler antwortet, dass die Zusammensetzung des Dialogforums gemeinsam mit den kommunalen Vertreterinnen und Vertretern in Strukturierungsgesprächen abgestimmt worden seien. Zum jetzigen Zeitpunkt würden die Abgeordneten nicht entscheiden. Dies erfolge im Rahmen der Parlamentarischen Befassung. Der jetzige Dialog sei bewusst ein planungsbegleitender Dialog.
- Zwei Mitglieder sagen, dass sich die Haltungen in den Kommunen im Laufe des Dialogs geändert habe. Ein weiteres Mitglied sagt, die Politik und die Betroffenen müssten an einem Tisch sitzen.
- Ralf Eggert fasst zusammen, dass über die Frage der Änderung der Zusammensetzung keine Einigung bestehe. Für das Verfahren seien fachliche Beurteilungen notwendig.

Dieter Müller, Christian Tradler und Ralf Eggert bedanken sich für die Teilnahme und die konstruktive Diskussion und wünschen den Teilnehmenden einen schönen Abend.

Erstellt durch: Tim Huß, ifok

Abgestimmt mit den Teilnehmenden der Sitzung zum Ende der Sitzung

Anlagen

- Präsentation zur 7. Sitzung



Brenner-Nordzulauf

7. Dialogforum

Planungsraum
Grafiing-Ostermünchen

16.03.2022 | Videokonferenz



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Grafiing Bahnhof



- 1. Begrüßung**
- 2. Bericht aus dem Gesamtprojekt**
- 3. Prüfung weiterer Trassenvorschläge**
- 4. Blick in die Planungswerkstatt**
- 5. Vorstellung der BCP-Studie**
- 6. Ausblick**

1. Begrüßung

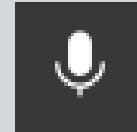
Herzlich willkommen zur Online-Sitzung

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

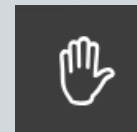
- **Stumm stellen** (Vermeidung von Hintergrundgeräuschen)
- **Keine Unterbrechung** des Vortrags
- **Fragerunde** am Ende jedes Blocks
 - **Wortmeldung** durch Handzeichen anmelden
 - Aufruf der Wortmeldungen erfolgt **chronologisch**
 - **Nennen Sie Ihren Namen und Ihre Organisation** am Anfang jeder Wortmeldung
 - Bei **Übertragungsproblemen**: Halten Sie Ihr E-Mail-Postfach im Auge



So sind Sie stumm gestellt
Normalzustand



So ist Ihr Mikrofon an
Bitte nur während Sie sprechen



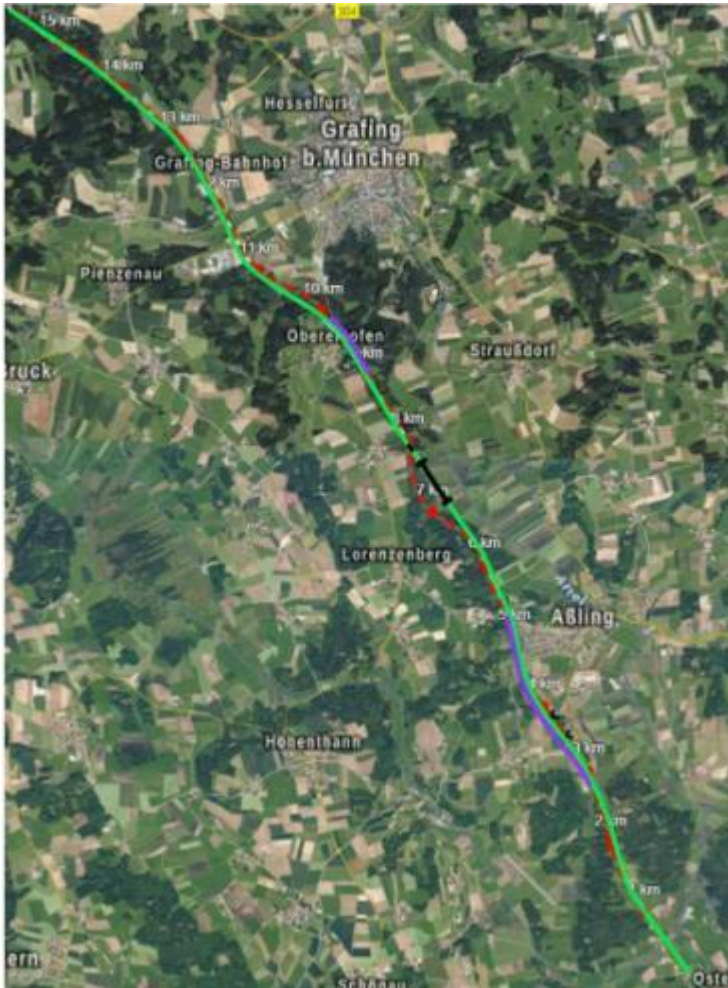
Aufzeigen für Wortmeldung

2. Bericht aus dem Gesamtprojekt

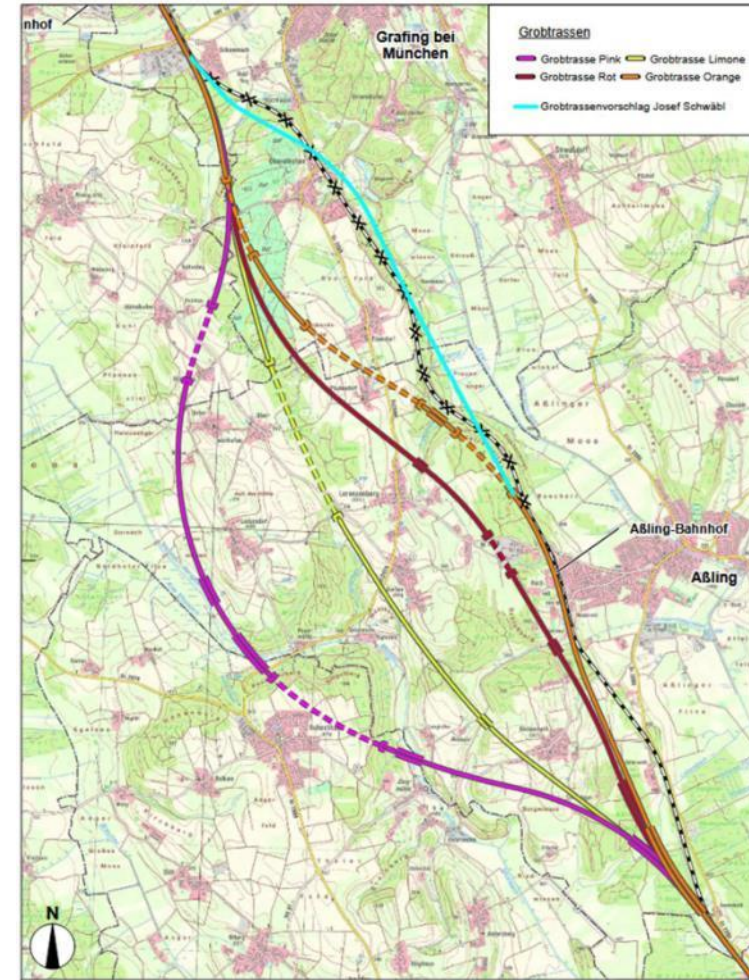
3. Prüfung weiterer Trassenvorschläge

Prüfung weiterer Trassenvorschläge

Vorschläge Grün und Blau



Trassenvorschlag Grün (Quelle: Hr. Brandmaier)



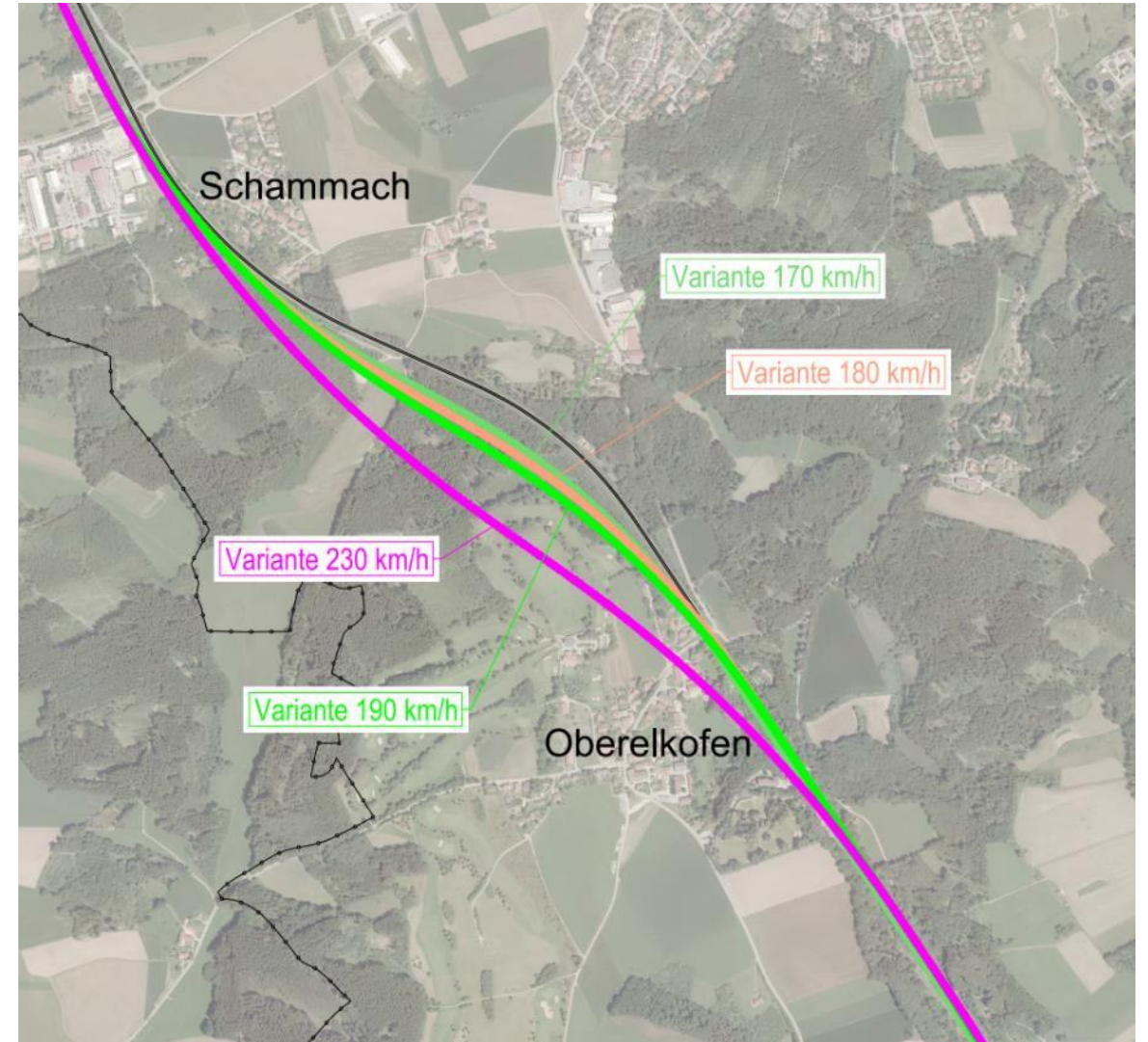
Trassenvorschlag Blau (Quelle: Hr. Schwäbl)

Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Grün

Prüfung Abschnitt Grafing–Oberelkofen–Eisendorf: Lagetrassierung

Überprüfung der Trassierung zwischen Grafing und Oberelkofen (Beschleunigungsbereich) mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten:

- 190 km/h gemäß Vorschlag
- Reduktion auf 180 km/h
- Reduktion auf 170 km/h
- 230 km/h als Vergleich



Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Grün

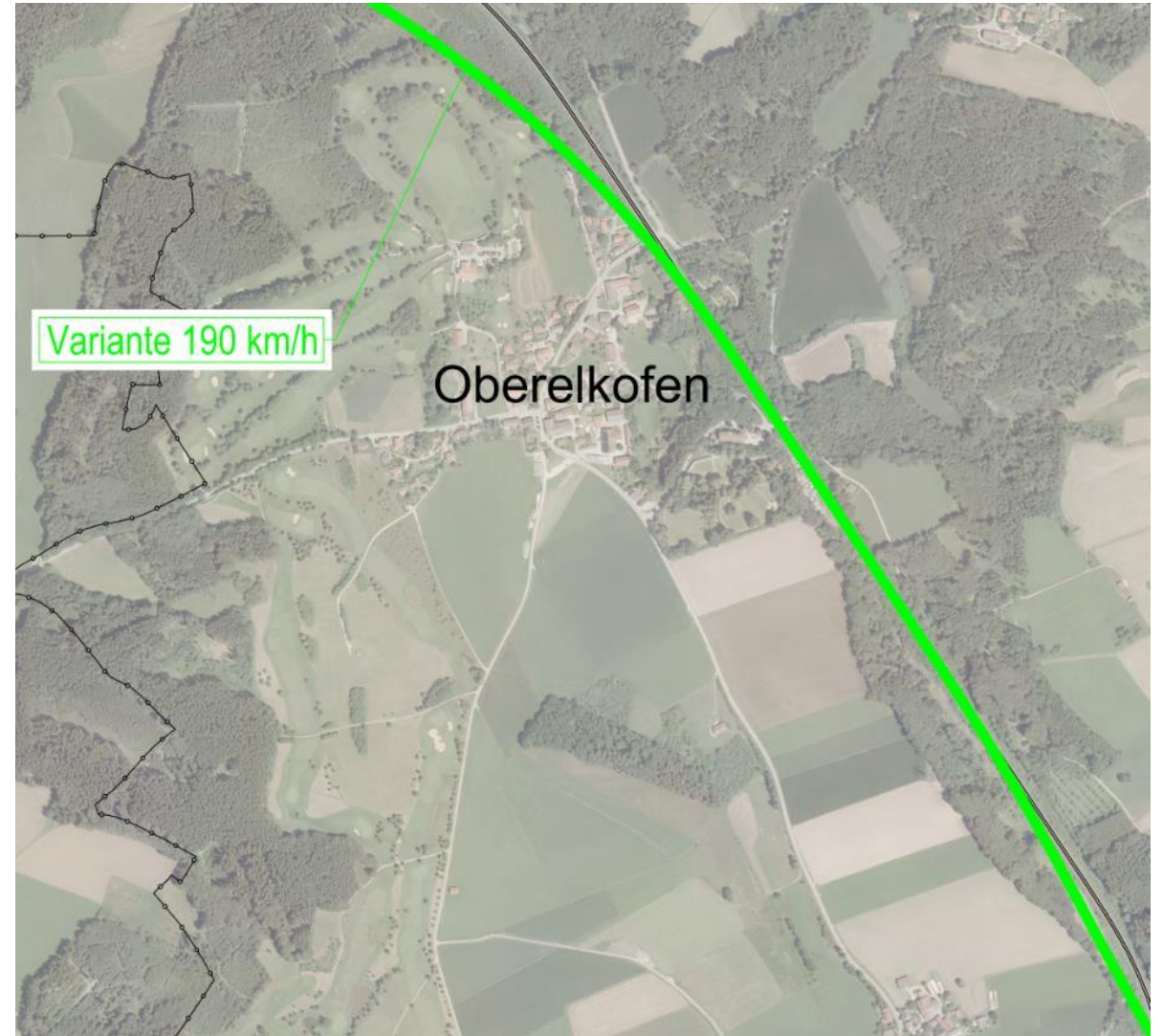
Prüfung Abschnitt Grafing–Oberelkofen–Eisendorf: Lagetrassierung

Überprüfung Trassierung mit 190 km/h:

- Trassierung würde zu Eingriffen in Wohnbebauung führen:



- Länge der Umlegung der Bestandsstrecke ist deutlich länger als 600 Meter (wie vorgeschlagen), nämlich etwa 2,5 Kilometer



Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Grün

Prüfung Abschnitt Grafing–Oberelkofen–Eisendorf: Lagetrassierung

Überprüfung Trassierung mit 180 km/h:

- Eingriffe in Wohnbebauung deutlich reduziert:



- weiterhin Umlegung der Bestandsstrecke erforderlich



Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Grün

Prüfung Abschnitt Grafing–Oberelkofen–Eisendorf: Lagetrassierung

Überprüfung Trassierung mit 170 km/h:

- Eingriffe in Wohnbebauung deutlich reduziert:



- Umlegung der Bestandsstrecke voraussichtlich nicht mehr erforderlich



Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Grün

Prüfung Abschnitt Eisendorf–Aßling: Lagestrassierung

Überprüfung Trassierung in der Lage:

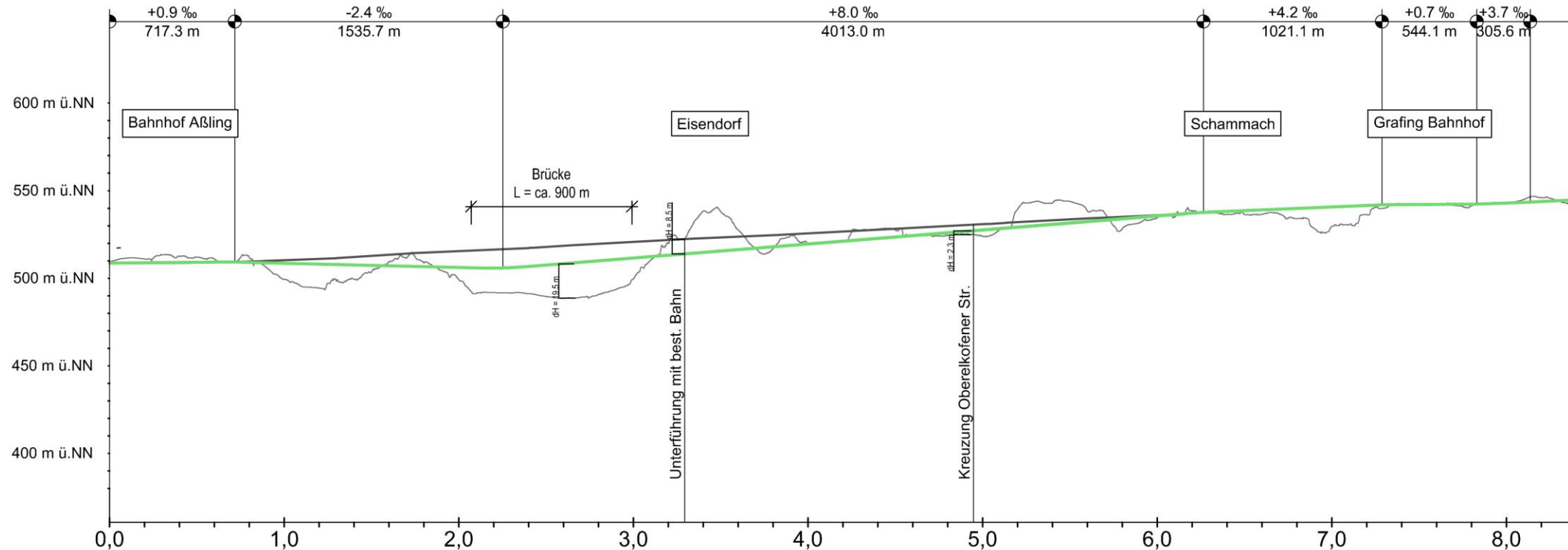
- Umfahrung des FFH-Teilgebiets trassierungstechnisch möglich: Umfahrung mittels Brücke
- Umbau Bahnhof ist auch unter Berücksichtigung des wiederherzustellenden Überholgleises möglich:
 - Neugestaltung des Bahnhofs
 - Zugang zu Bahnsteig nur mehr über Personenunterführung möglich (Inselbahnsteig)
 - große baubetriebliche Einschränkungen durch erforderliche Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs



Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Grün

Prüfung Abschnitt Grafing–Oberelkofen–Eisendorf: Höhentrassierung

- Vorschlag sieht eine Längsneigung von 12,5 Promille vor
- Gemäß Parameterstudie können auf der NBS maximal 8 Promille Längsneigung vorgesehen werden (ausgenommen kurze Rampen)
- Absenkbereich beginnt bereits kurz vor Schammach
- Brücke im Bereich FFH-Teilgebiet

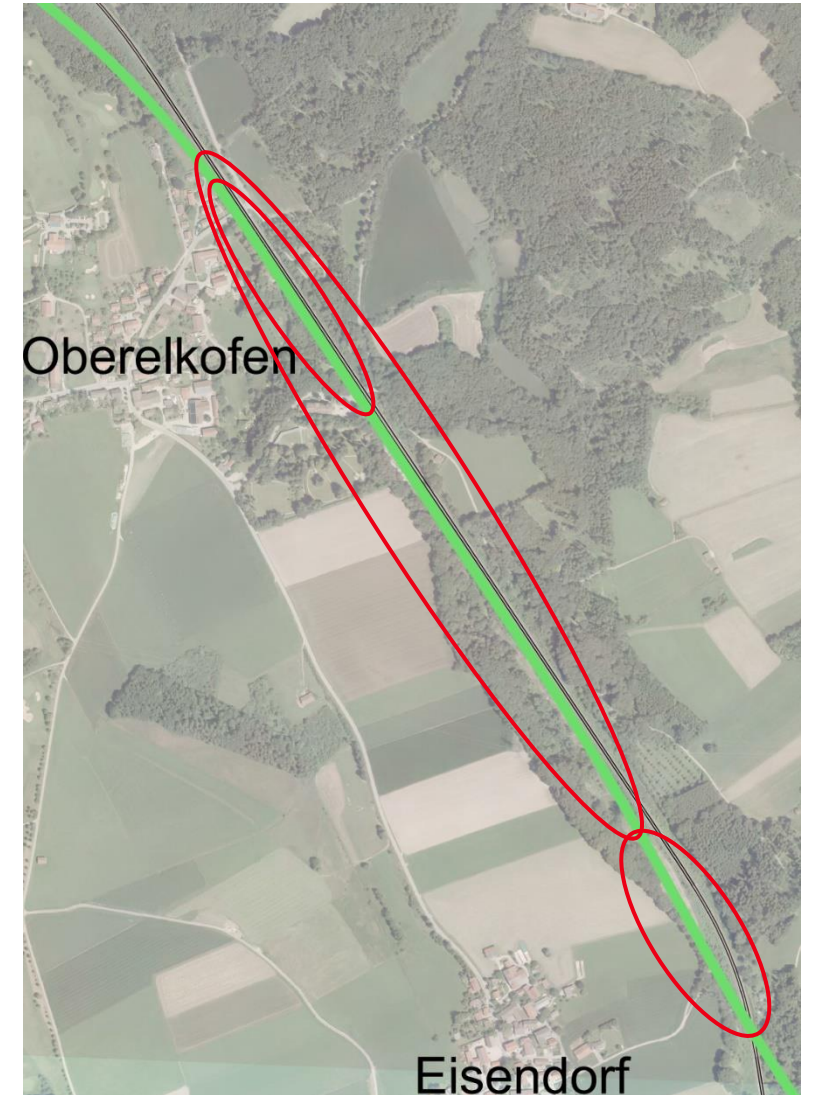
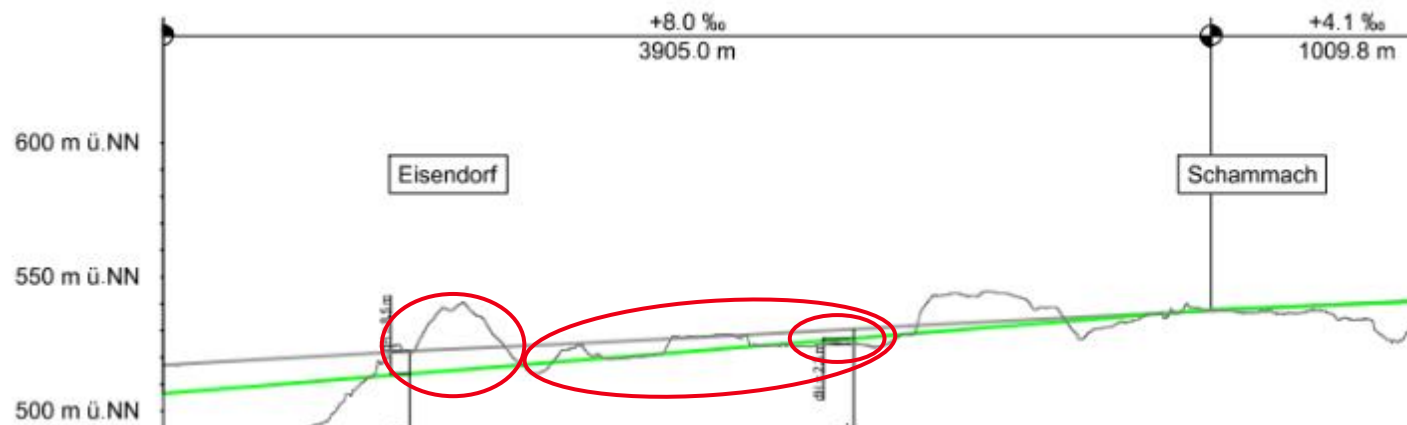


Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Grün

Prüfung Abschnitt Grafing–Aßling

Wesentliche Konflikte

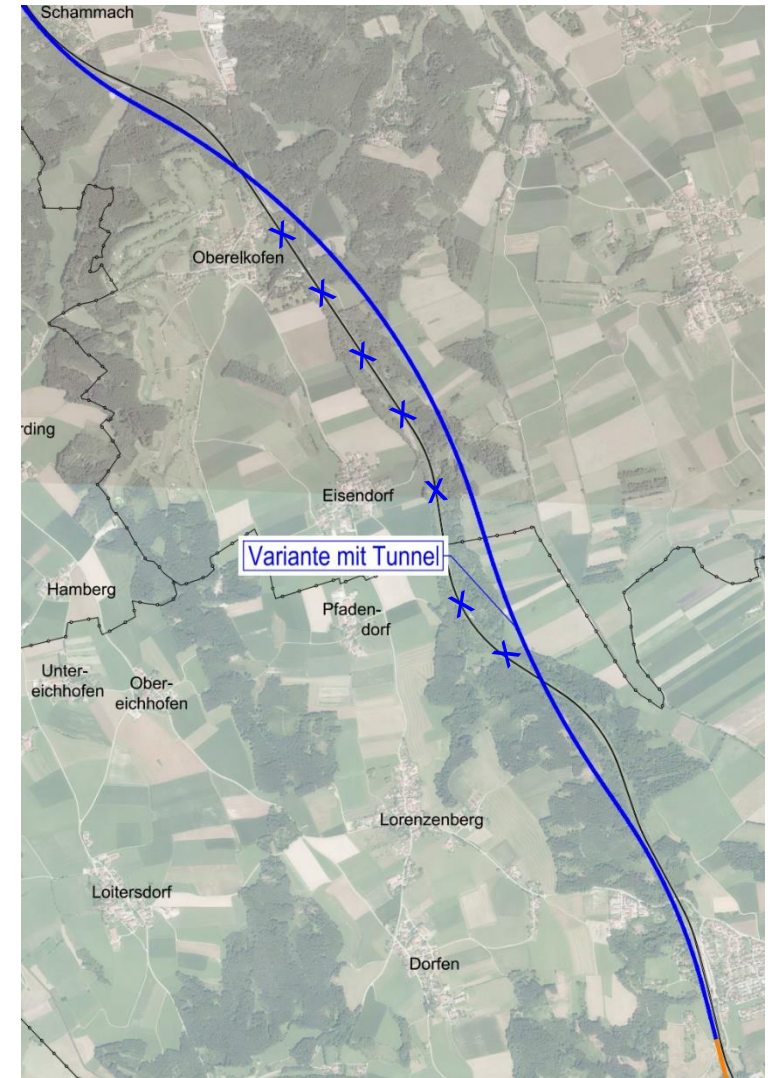
- Querende Straßen im Bereich Oberelkofen: Oberelkofener Straße (St2089) und Leitenstraße beim Landschulheim:
 - Neubaustrecke circa 3 Meter tiefer als bestehende Bahnstrecke
 - Tieferlegung der St2089 wegen angrenzender Bebauung nicht möglich
 - Großräumige Umlegung der St2089 erforderlich
- Zwischen Eisendorf und Oberelkofen durchgängig Stützwände zwischen den beiden Strecken notwendig, zusätzlich Stützwände auch westseitig
- Bei Eisendorf Errichtung als Tunnel erforderlich



Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Blau

Prüfung Abschnitt Grafing–Aßling: Lagestrassierung

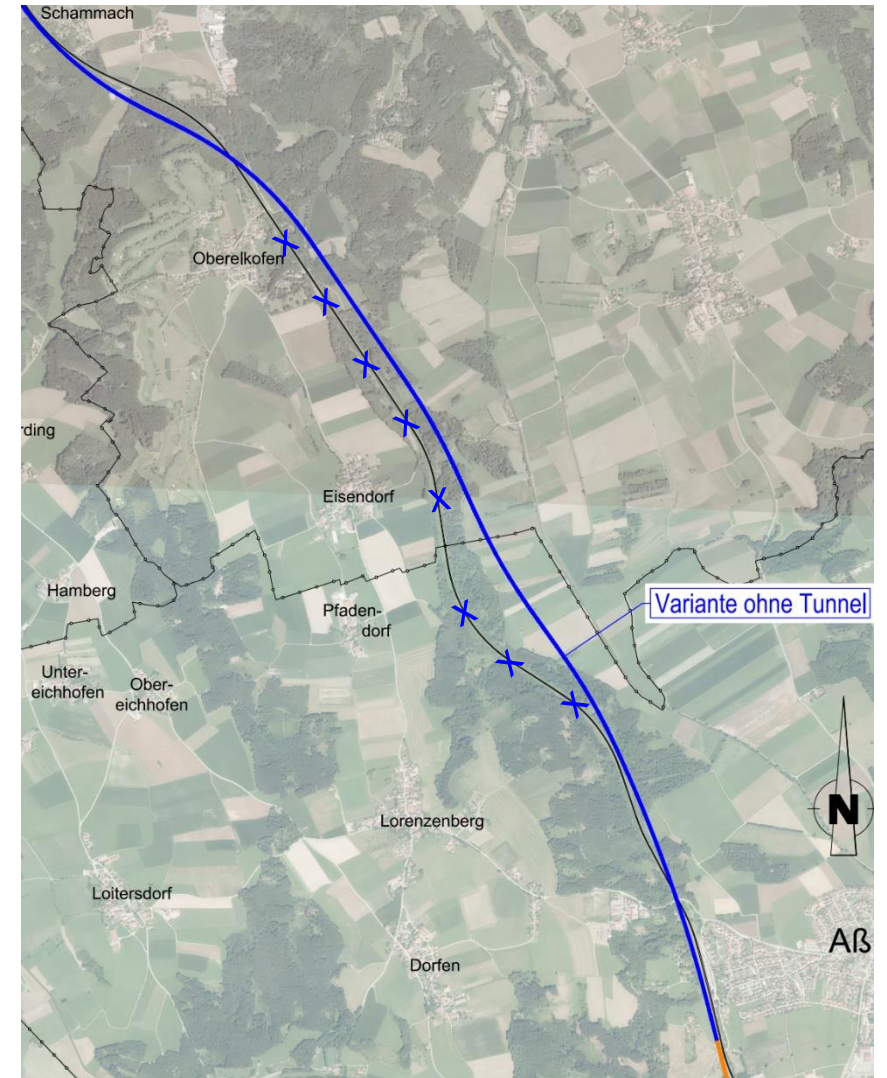
- Viergleisiger Neubau gemeinsam mit umgelegter Bestandsstrecke zwischen Oberelkofen und Aßling (circa 5 Kilometer)
- Vorschlag sieht Anbindung an die Variante Orange über einen Tunnel vor



Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Blau

Prüfung Abschnitt Grafing–Aßling: Lagestrassierung

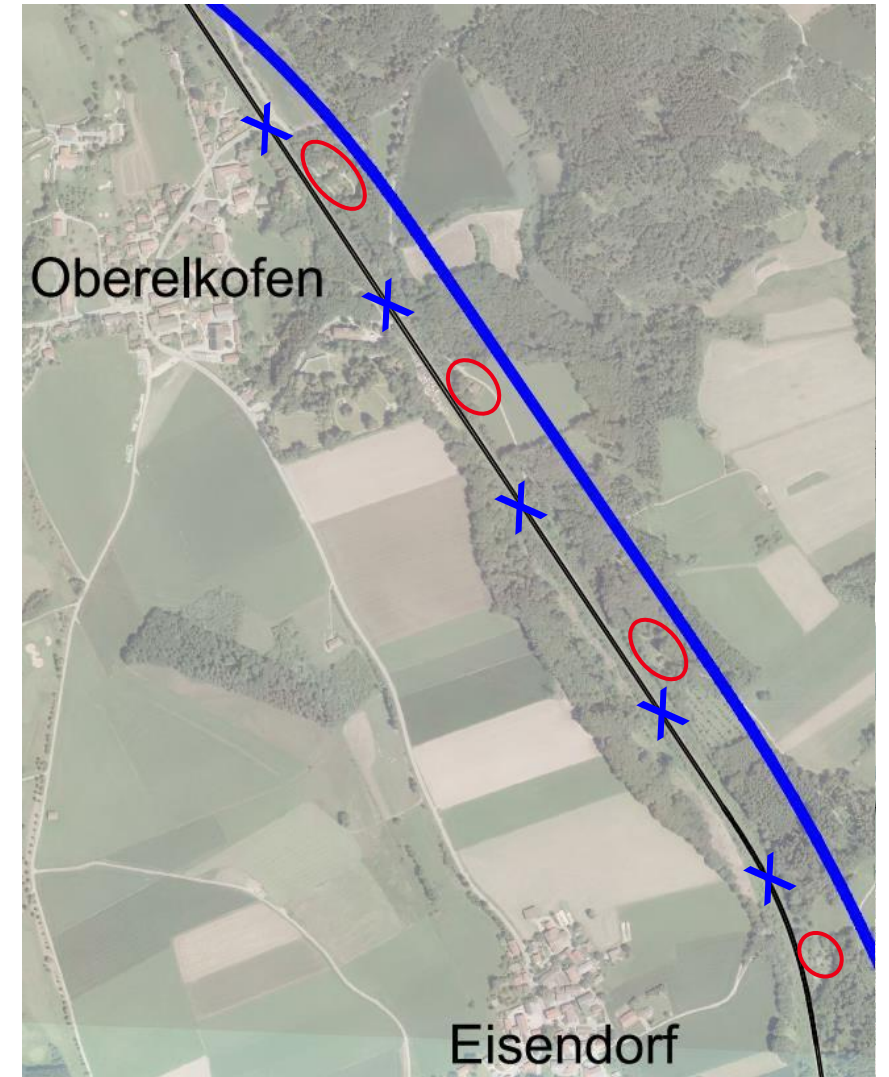
- Viergleisiger Neubau gemeinsam mit umgelegter Bestandsstrecke zwischen Oberelkofen und Aßling (circa 5 Kilometer)
- Vorschlag sieht Anbindung an die Variante Orange über einen Tunnel vor
- Alternativ ist auch eine Anbindung an Orange über eine Trassenführung weiter östlich möglich



Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Blau

Prüfung Abschnitt Grafing–Aßling: Lagestrassierung

- Viergleisiger Neubau gemeinsam mit umgelegter Bestandsstrecke zwischen Oberelkofen und Aßling (circa 5 Kilometer)
- Vorschlag sieht Anbindung an die Variante Orange über einen Tunnel vor
- Alternativ ist auch eine Anbindung an Orange über eine Trassenführung weiter östlich möglich
- Bahnhof Aßling kann mit Ausnahme des Nordkopfs unverändert bleiben
- Trassierung zwischen Schammach und Oberelkofen mit 180 km/h möglich
- Trasse zwischen Bebauung auf der Ostseite der Bestandsstrecke 5510 und Spiegelweiher
- Wegen mehrerer Einzelgebäude entlang der Bestandsstrecke ist keine Trasse weiter westlich möglich

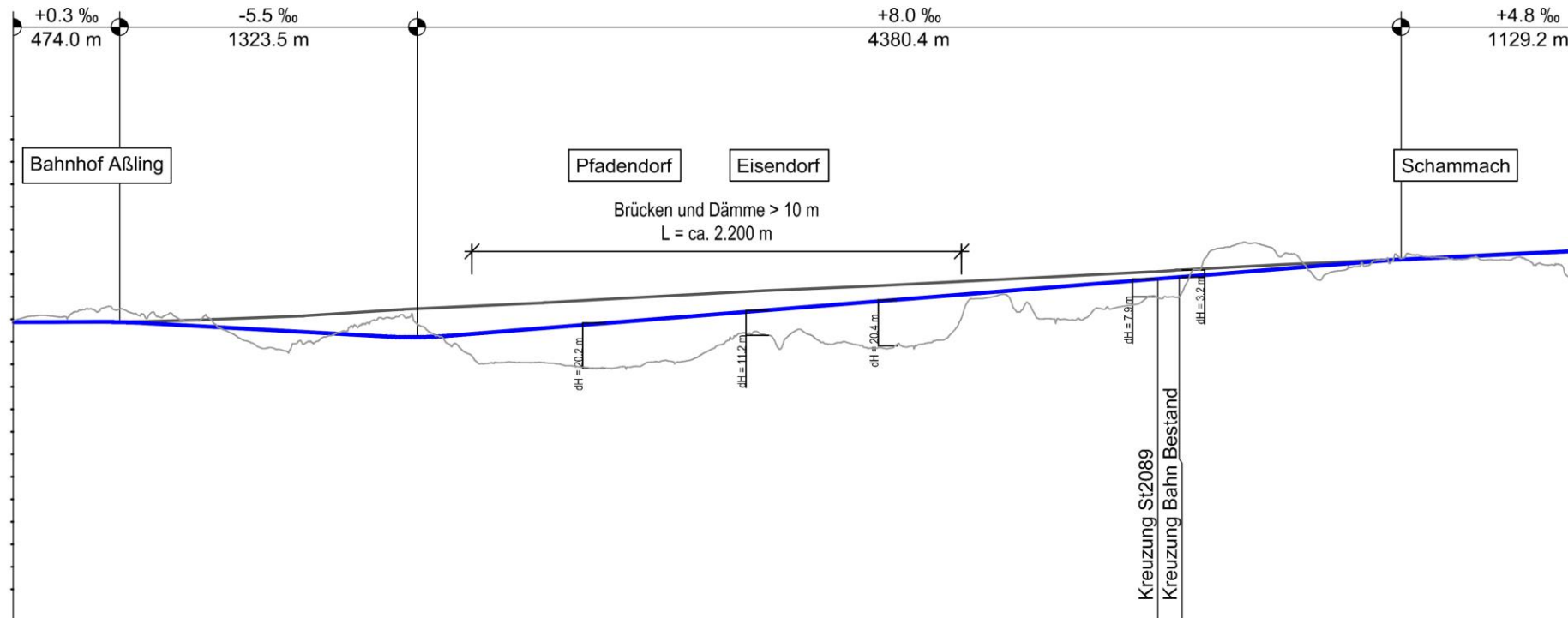


Prüfung weiterer Trassenvorschläge: Vorschlag Blau

Prüfung Abschnitt Grafing–Aßling: Höhenrassierung

Gelände fällt nach Osten deutlich ab, somit

- liegt die Gradiente der neuen viergleisigen Strecke abschnittsweise bis zu 20 Meter über Gelände.
- sind hohe Dämme (>10 Meter) und Brückenbauwerke notwendig.
- gliedert sich die neue Trasse sich nicht so gut in die Landschaft ein, wie die Bestandsstrecke 5510 (liegt an Hangkante)

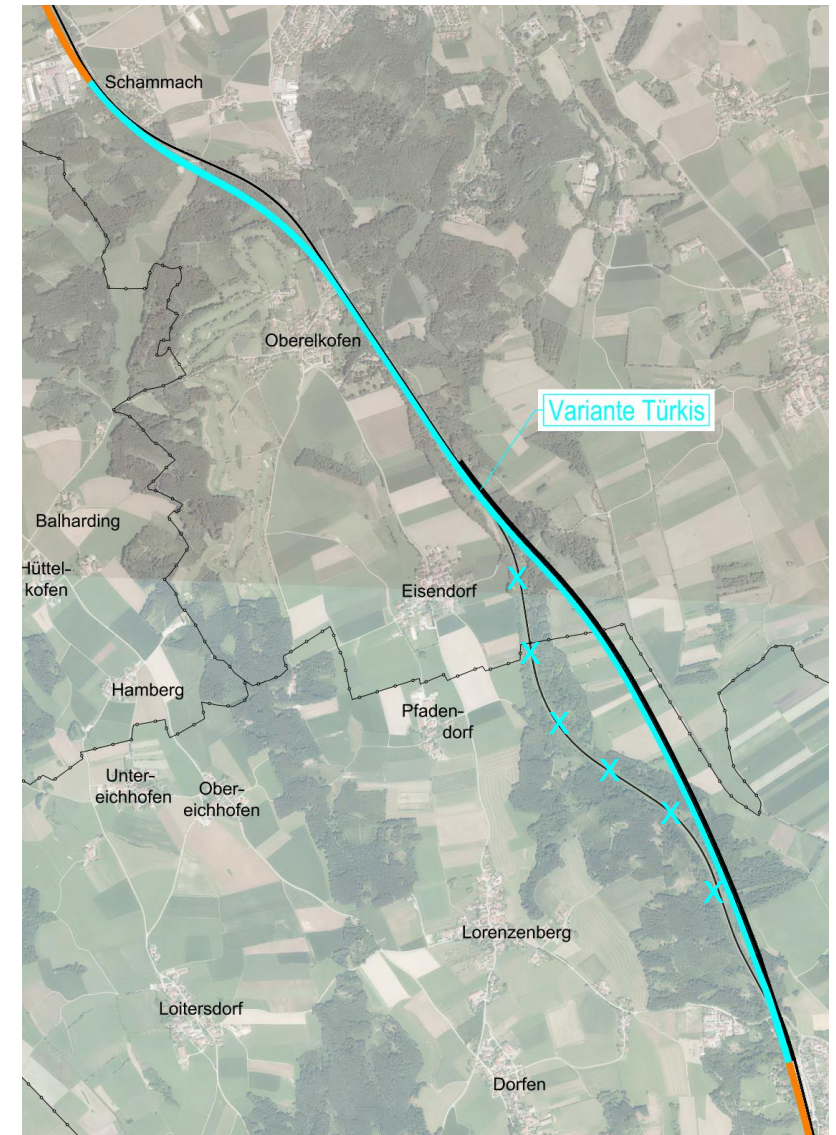


Prüfung weiterer Trassenvorschläge

Entwicklung einer neuen Variante: Türkis

Aus der Kombination von Ideen der Vorschläge Grün und Blau wurde gemeinsam mit den Einbringern und dem Planungsteam eine weitere Variante entwickelt.

- Trassenverlauf zwischen Schammach und Eisendorf wie Vorschlag Grün: Neubaustrecke liegt westlich der Bestandsstrecke 5510, jedoch keine Absenkung → Konfliktbereiche in diesem Abschnitt deutlich reduziert
- Viergleisige Errichtung der Neubaustrecke und der umgelegten Bestandsstrecke zwischen Eisendorf und Aßling entsprechend Vorschlag Blau
- Neubaustrecke im Bereich Bahnhof Aßling westlich des Bestands wie Vorschlag Blau → kein Umbau des Bahnhofs erforderlich
- Anschluss an Trasse Orange
- Trassierungsgeschwindigkeit im Beschleunigungsbereich südlich von Grafing 170 km/h, restliche Trasse durchgängig 230 km/h

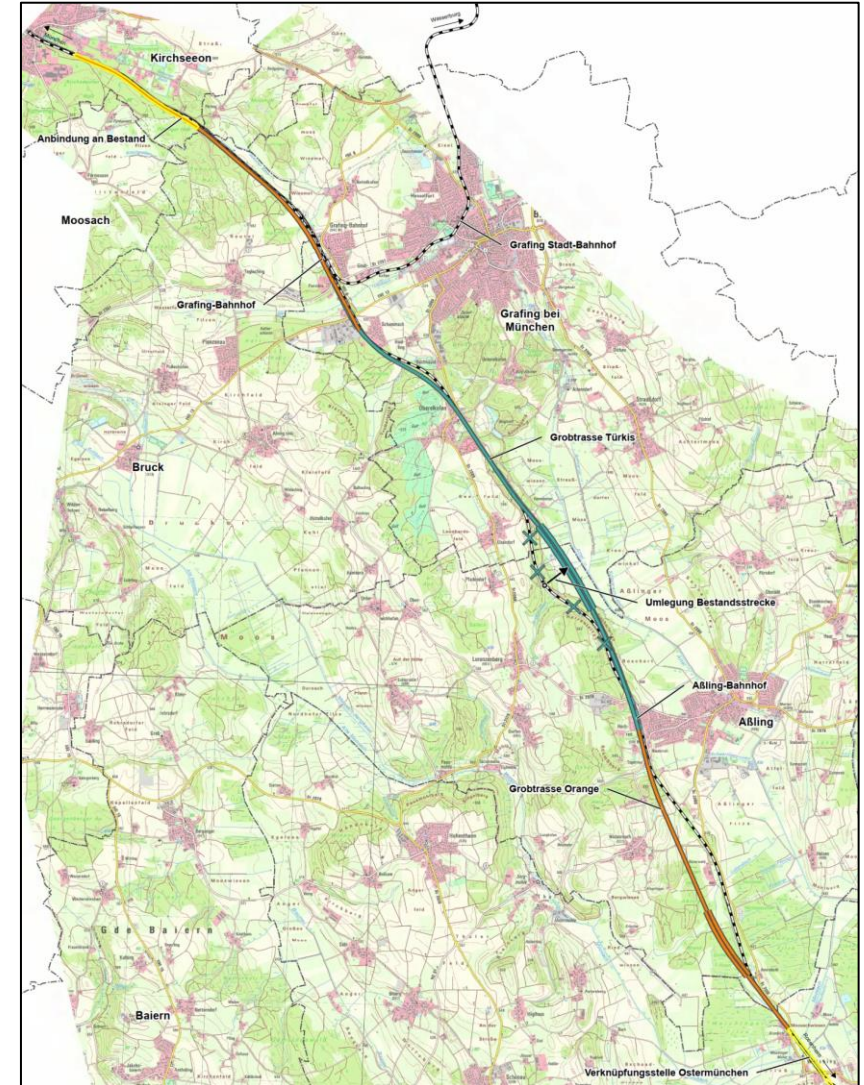


Prüfung weiterer Trassenvorschläge

Entwicklung einer neuen Variante: Türkis

Weitere Schritte:

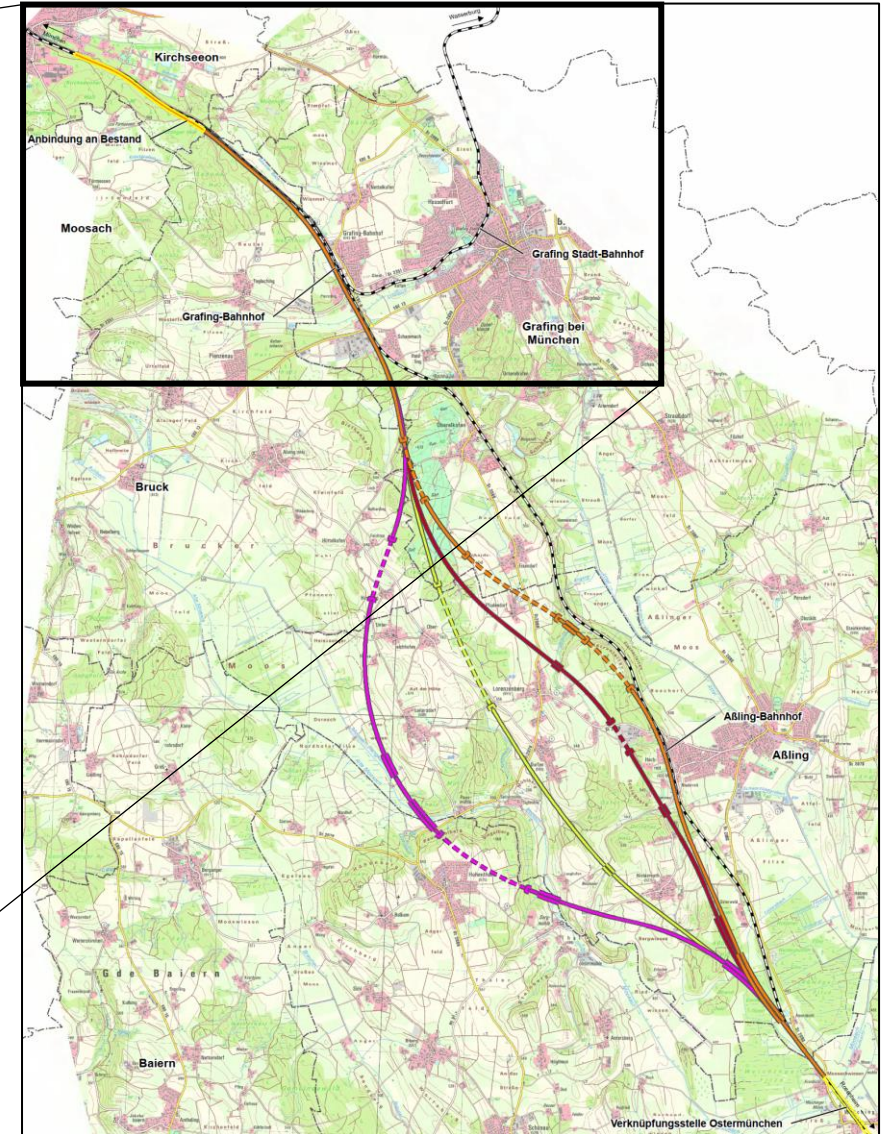
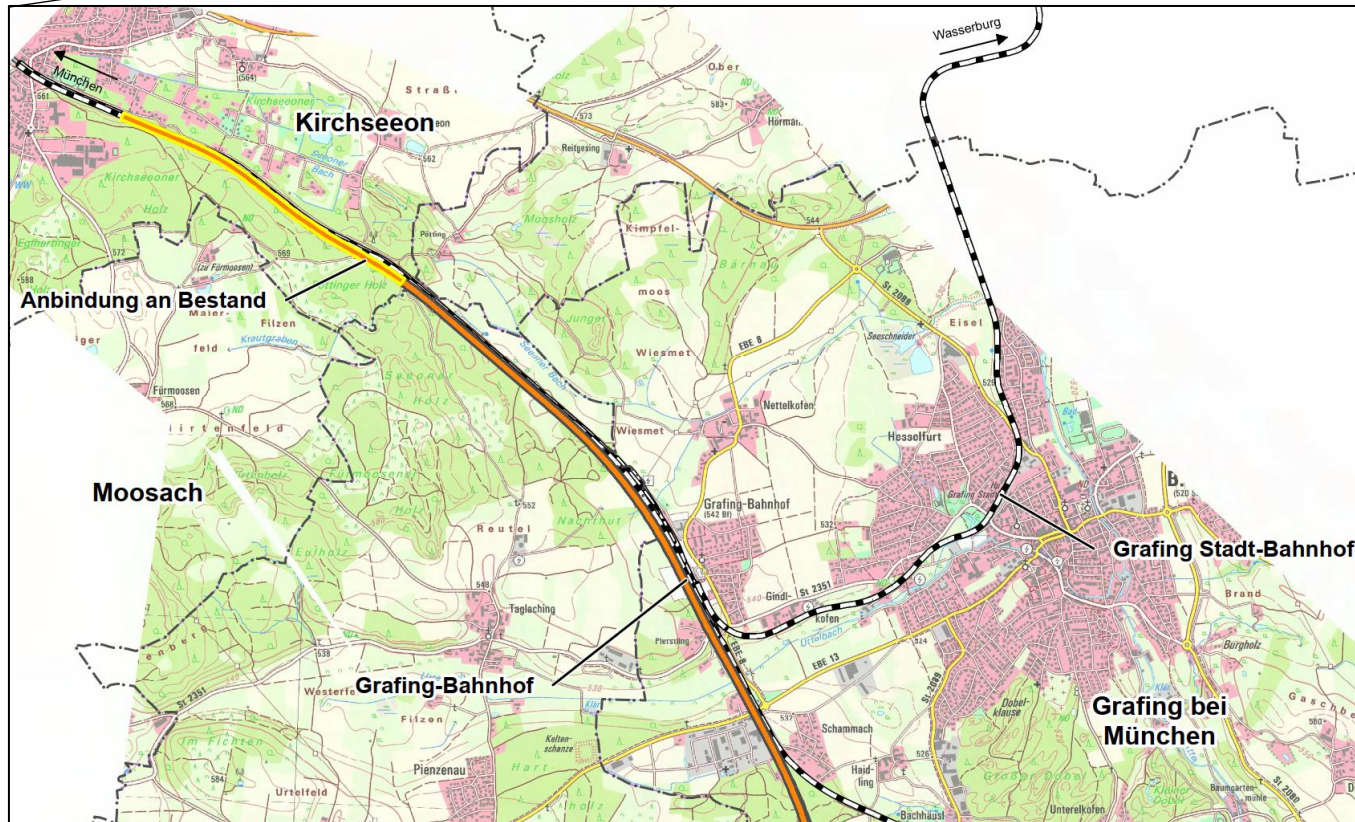
- Weiterentwicklung der Variante
- Vertiefte Planung im gleichen Tiefgang wie die anderen Varianten Pink, Limone, Rot und Orange
- Analyse und Bewertung aller fünf Varianten



4. Blick in die Planungswerkstatt

Blick in die Planungswerkstatt

Anbindung nördlich Grafing



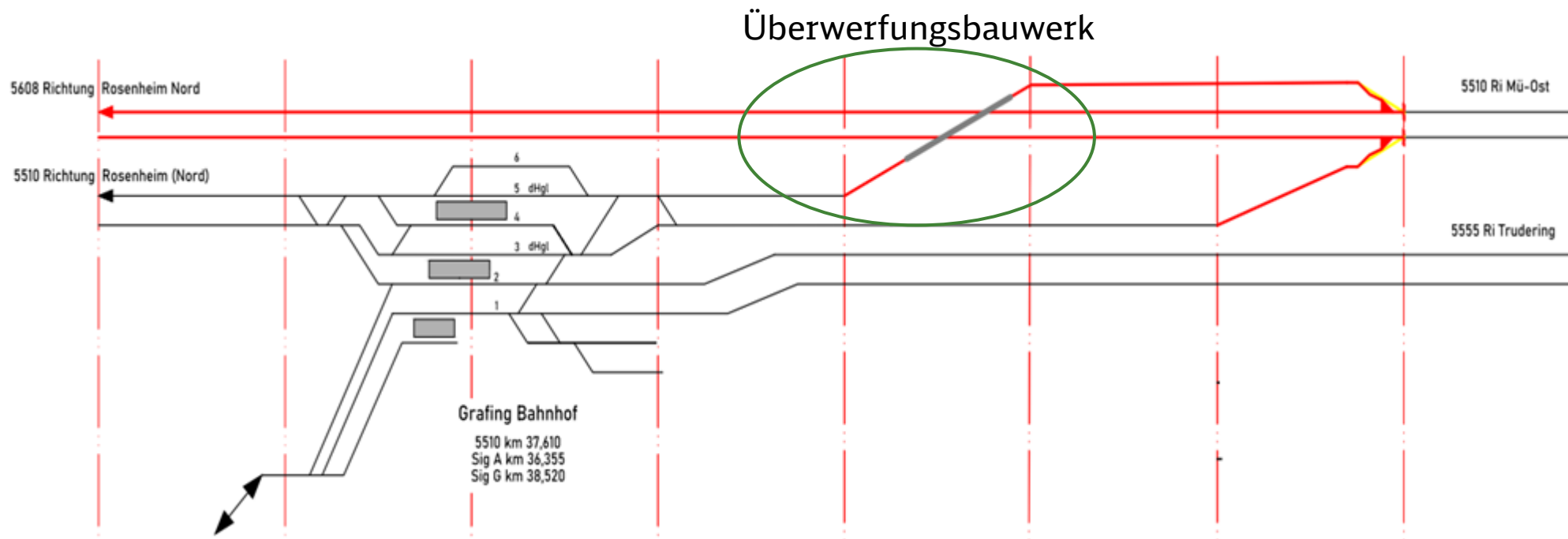
Blick in die Planungswerkstatt

Anbindung nördlich Grafing: Gleisschema

Grundsätze eines Gleisschemas:

1. Schematische Darstellung der Eisenbahninfrastruktur
2. Verdeutlichung der Fahrbeziehungen
3. Lage und Höhe ist nicht maßstäblich

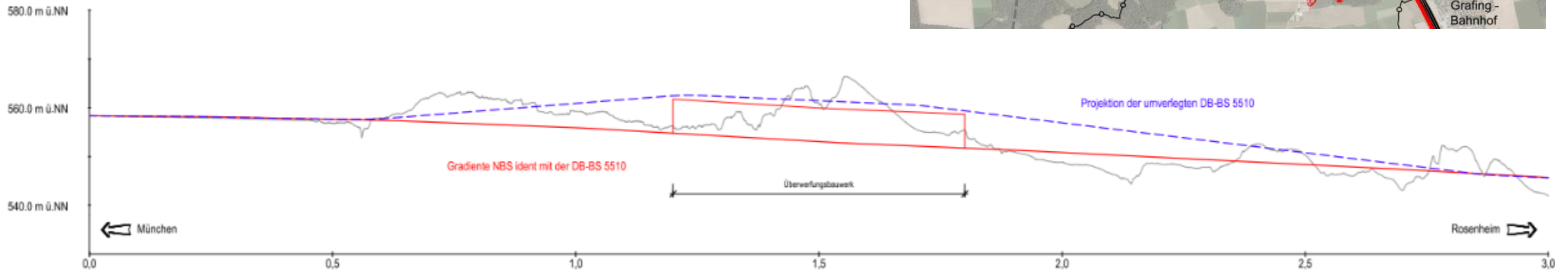
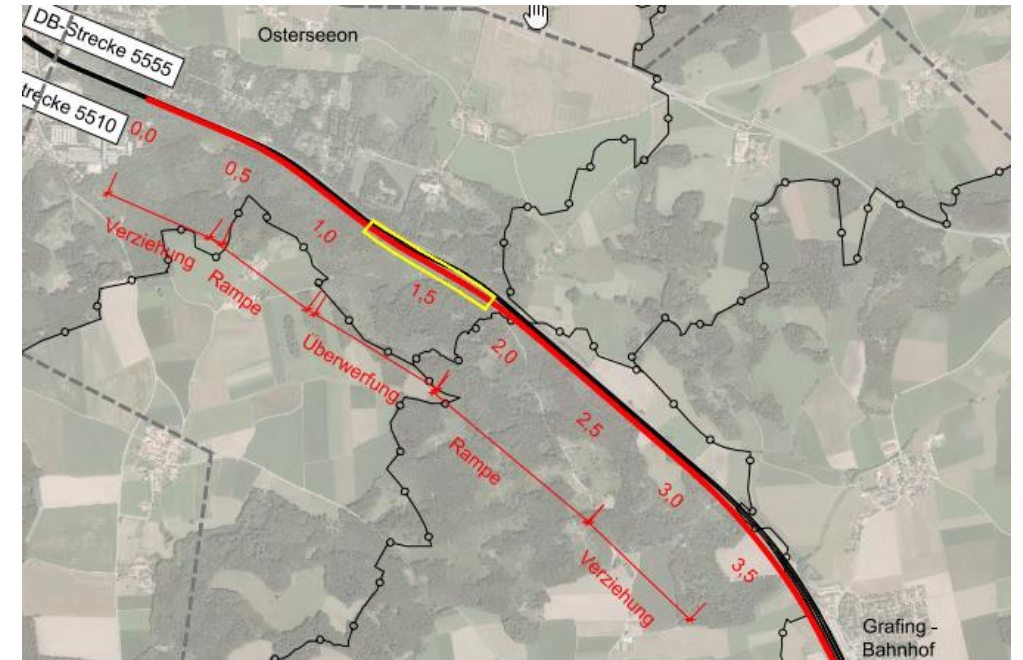
- Höhenfreie Anbindung an die Strecke 5510
- Bautechnisch und aufgrund der erforderlichen Ausdehnung nur nördlich des Bahnhofs möglich
- Keine Überleitung NBS zu S-Bahn Strecke 5555



Blick in die Planungswerkstatt

Anbindung nördlich Grafing: Höhen- und Lageplan

- NBS auf Höhe der bestehenden Strecke 5510
- Kreuzung mit dem westlichen Gleis der Bestandsstrecke 5510
- Aufgrund der Topographie drängt sich für die derzeitigen Planungsüberlegungen eine Überwerfung auf



5. Vorstellung der BCP-Studie

Vorstellung der BCP-Studie

Verkehrsstudien im Rahmen der BCP: Grundsätzliche Inhalte

- Trilaterale Arbeitsgruppe aus Ministerien, Infrastrukturbetreibern und Regionen
- 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
- Link zu den Verkehrsstudien:
www.bcplatform.eu/korridorstudien

Ziel

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

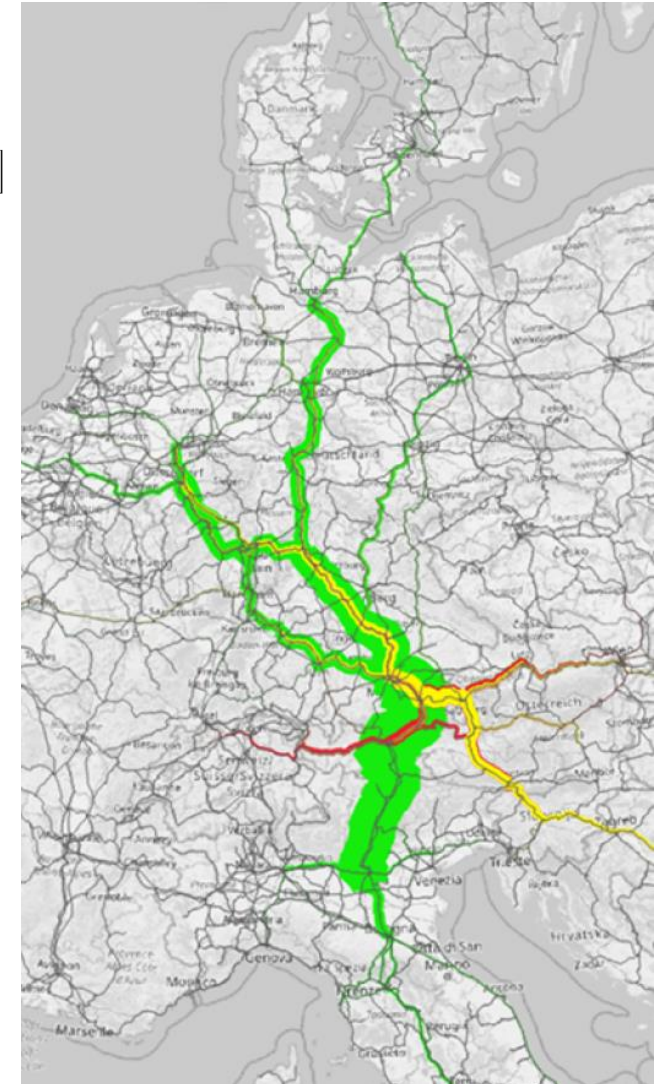
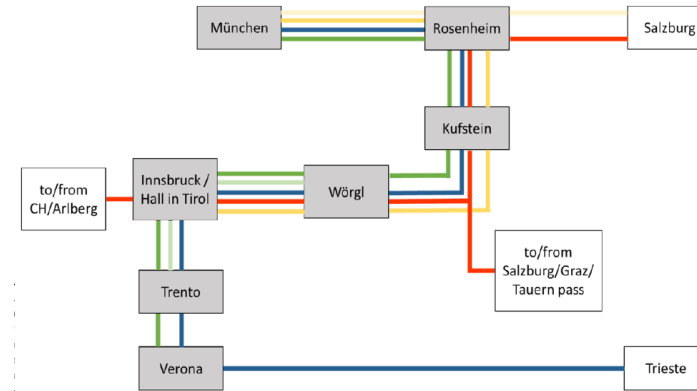
Vorstellung der BCP-Studie

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:

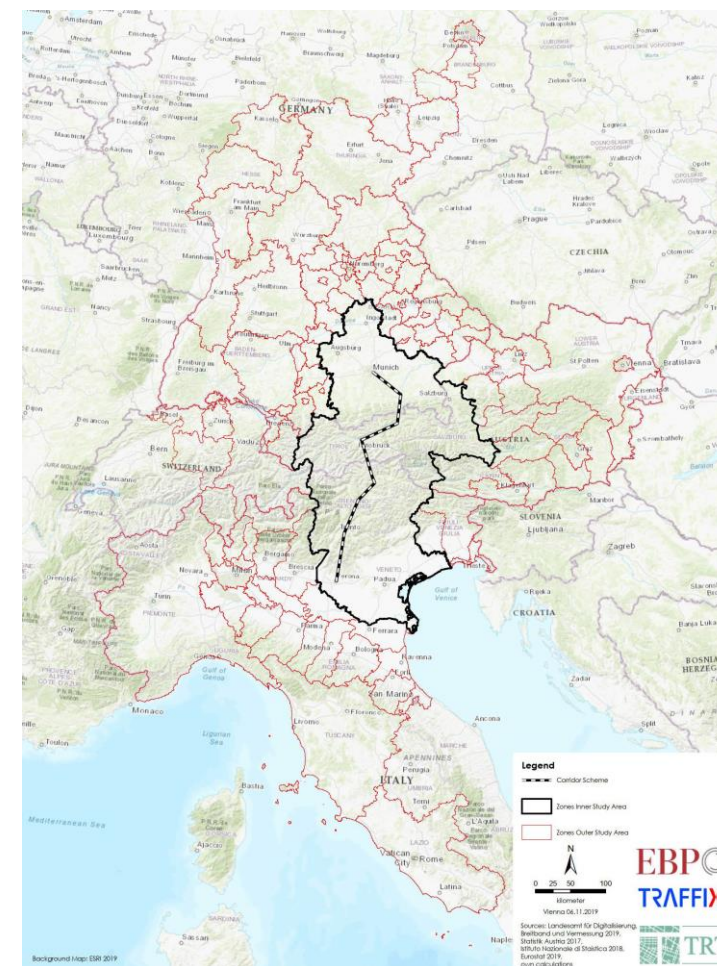
- Anstieg Volumen Güterverkehr Schiene und Straße am Brenner bis 2030 um +21,4% und bis 2040 +39,5% (Basisjahr 2016) unter gleichzeitiger Veränderung des Modal-Splits zugunsten der Schiene von 22,3% auf 36% (2030) bzw. 49,8% (2040) mit Schwerpunkt im kombinierten Verkehr
- Für 2040 wird ein Potenzial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

Vorstellung der BCP-Studie

Personenverkehrsstudie der BCP

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

Vorstellung der BCP-Studie

Zusammenfassung der BCP-Korridorstudien

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.



Vorstellung der BCP-Studie

Zusammenfassung der BCP-Korridorstudien

- 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

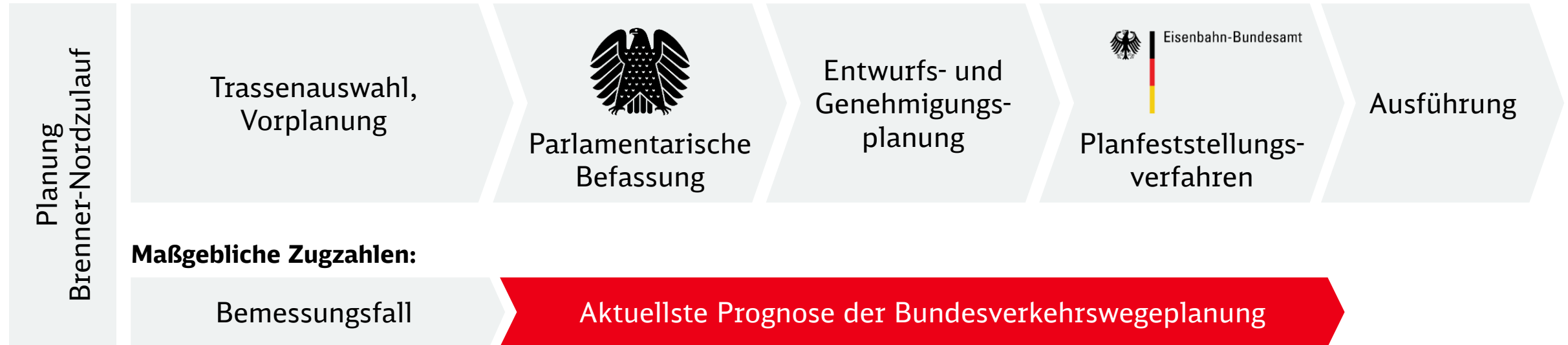
** gemäß der Übermittlung der Subgruppe an EBP 16/06/20

*** gemäß Deutschlandtakt

**** laut RFI-Studie (2017)

Vorstellung der BCP-Studie

Für die rechtlichen Verfahren gelten nur die Prognosen des BVWP



Externe Studien ohne direkten Einfluss auf die Planung:

Verkehrsstudien der
Brenner Corridor Platform

Szenarienstudie

...

6. Ausblick

Ausblick

Nächste Schritte und nächster Termin

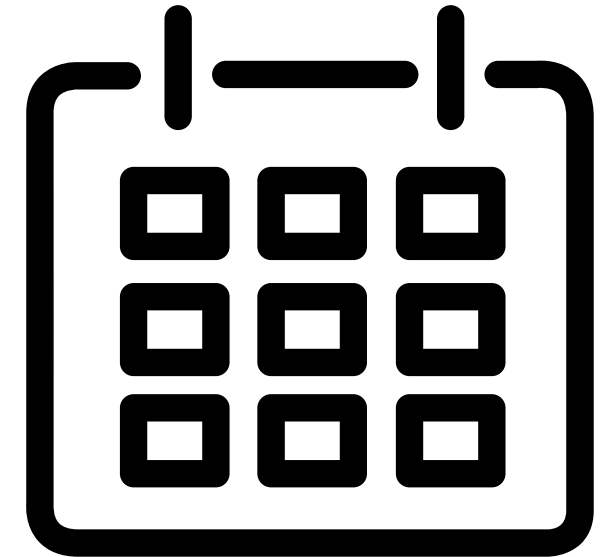
Nächste Schritte

- **Weiterentwicklung** der Variante Türkis
- **Vertiefte Planung** der Varianten Pink, Limone, Rot, Orange und Türkis

Nächster Termin

- Das nächste Dialogforum findet am **6. April 2022** voraussichtlich in Präsenz statt.

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







NETZE

Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!

 **Infobüro Rosenheim**
Salinstraße 1, 83022 Rosenheim

 info@brennernordzulauf.eu

 brennernordzulauf.eu