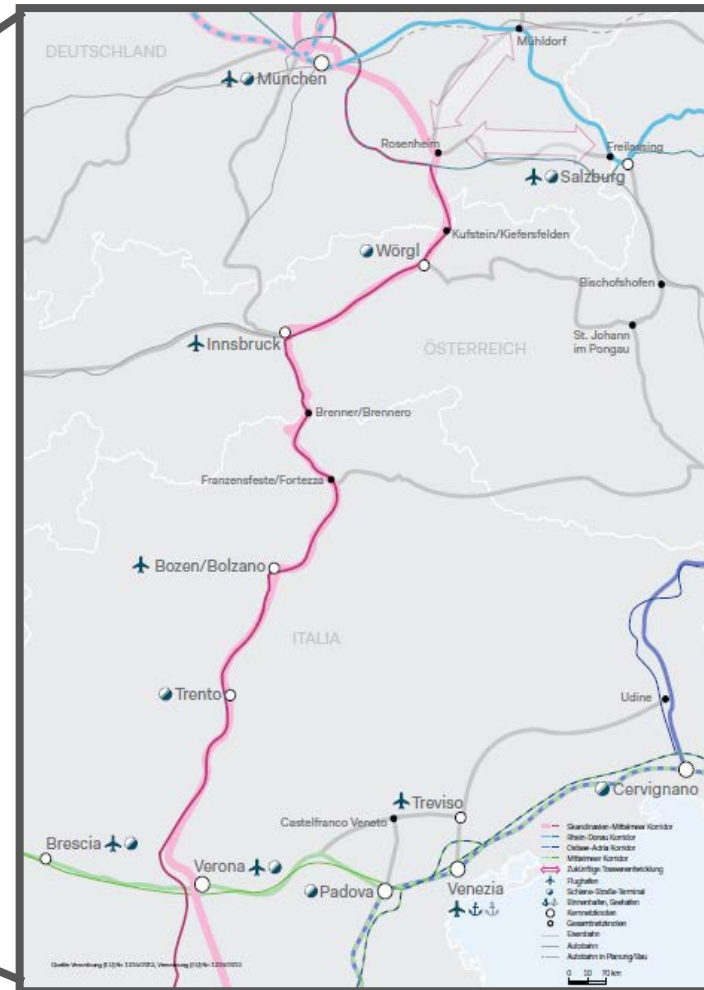
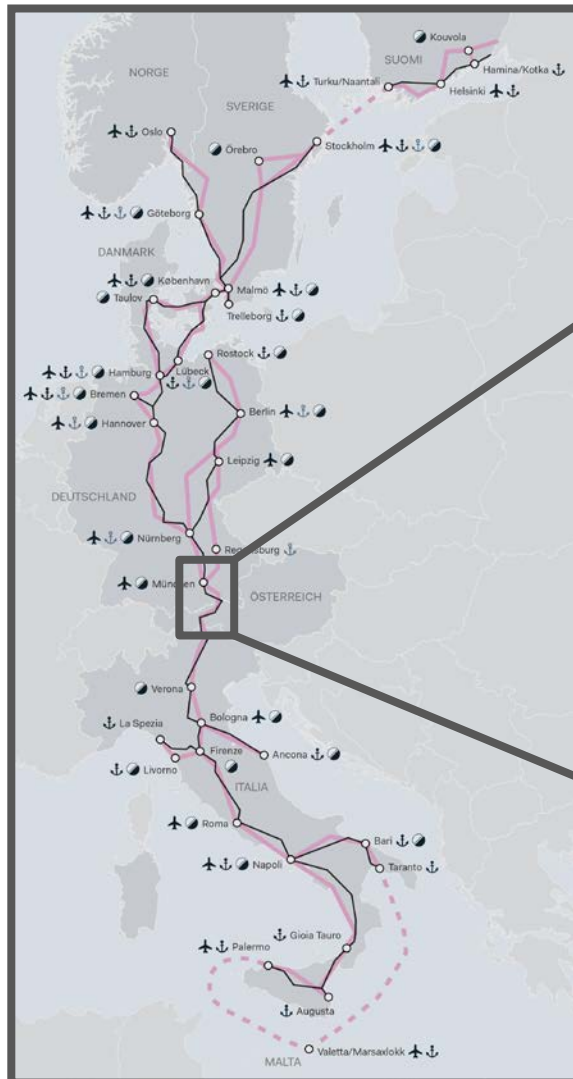


IHK-VERKEHRSAUSSCHUSS BRENNER-NORDZULAUF

26.10.2018, MÜNCHEN

BRENNER-NORDZULAUF

Überblick zum Brenner-Nordzulauf Skandinavien-Mittelmeer Korridor



Brennerachse

Kennzahlen Alpenquerender Güterverkehr 2017

Straße/Schiene

- Generell:
 - Wachstum des Aufkommens im AQGV geht weiter
 - 2017: neues Rekordaufkommen mit 216.2 Mio. t
 - Zunahme um 6,8 Mio. t (+3,3%)
 - Vergleich 2007: 208.9 Mio. t

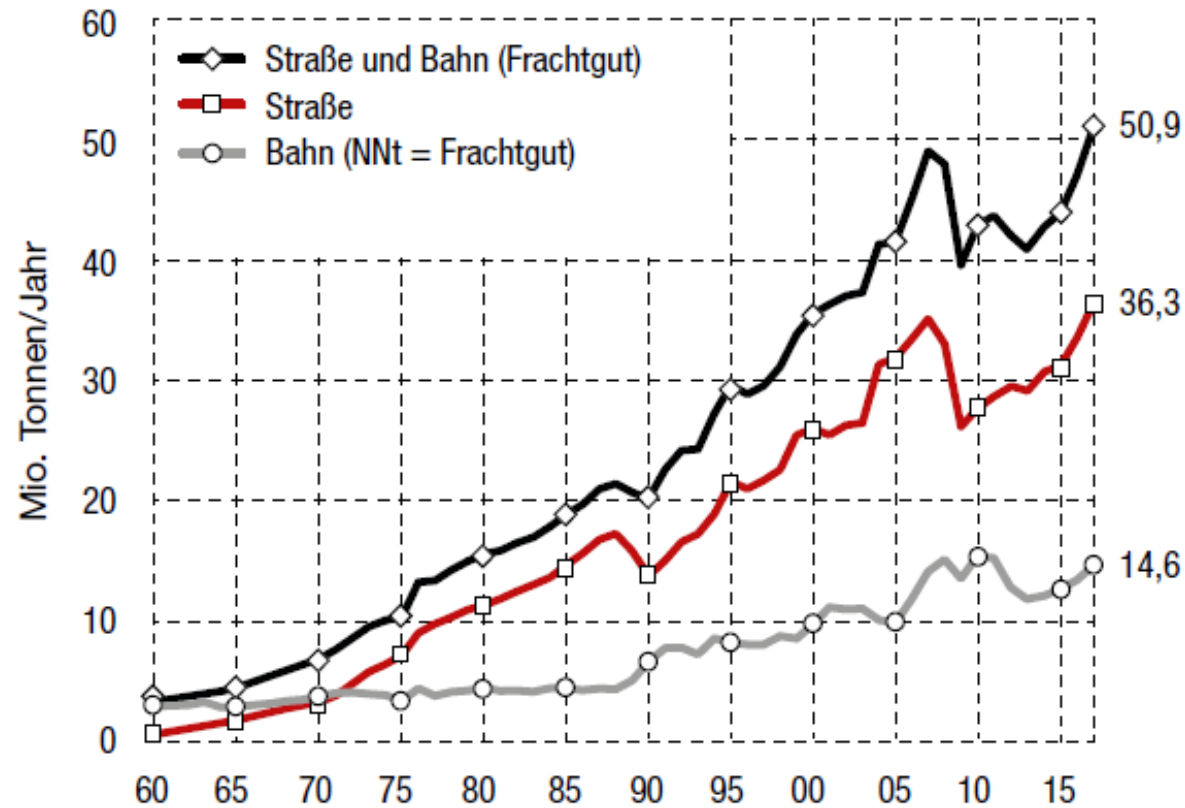
- Straße:
 - Neuer Rekord bei alpenquerendem Strassengüterverkehr: 10.9 Mio. SGF (+4.3% ggü. 2007).
 - AT + 5.5%, FR +3.7%, CH -2.1%
 - Brenner bleibt mit Abstand wichtigster Alpenübergang 2017: 2.3 Mio. SGF

- Schiene:
 - 2016: Rekordjahr Schiene mit 70.3 Mio. NT
 - 2017: leichter Rückgang um -0.1%
 - Rückgang in CH, Brenner hat in etwa gleiches Transportvolumen wie Gotthard (14-15 Mio NT)

Quelle: Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesamt für Verkehr; erste Zahlen 2017

Güterverkehr am Brenner

1960-2017



Quelle: Land Tirol, Verkehrsbericht 2017



Planungsräume

München

VORGESPRÄCHE

Verknüpfung nördl. Rosenheim

TRASSENAUSWAHL- VERFAHREN

Gemäß Festlegungen vom 06.03.2017

Verknüpfung deutsches Inntal

TRASSENAUSWAHL- VERFAHREN

Gemeinsame Durchführung Planung gemäß Vereinbarung Ministerien vom 15.6.2012

Verknüpfung Schaftenau

UMWELT- VERTRÄGLICHKEITS- ERKLÄRUNG

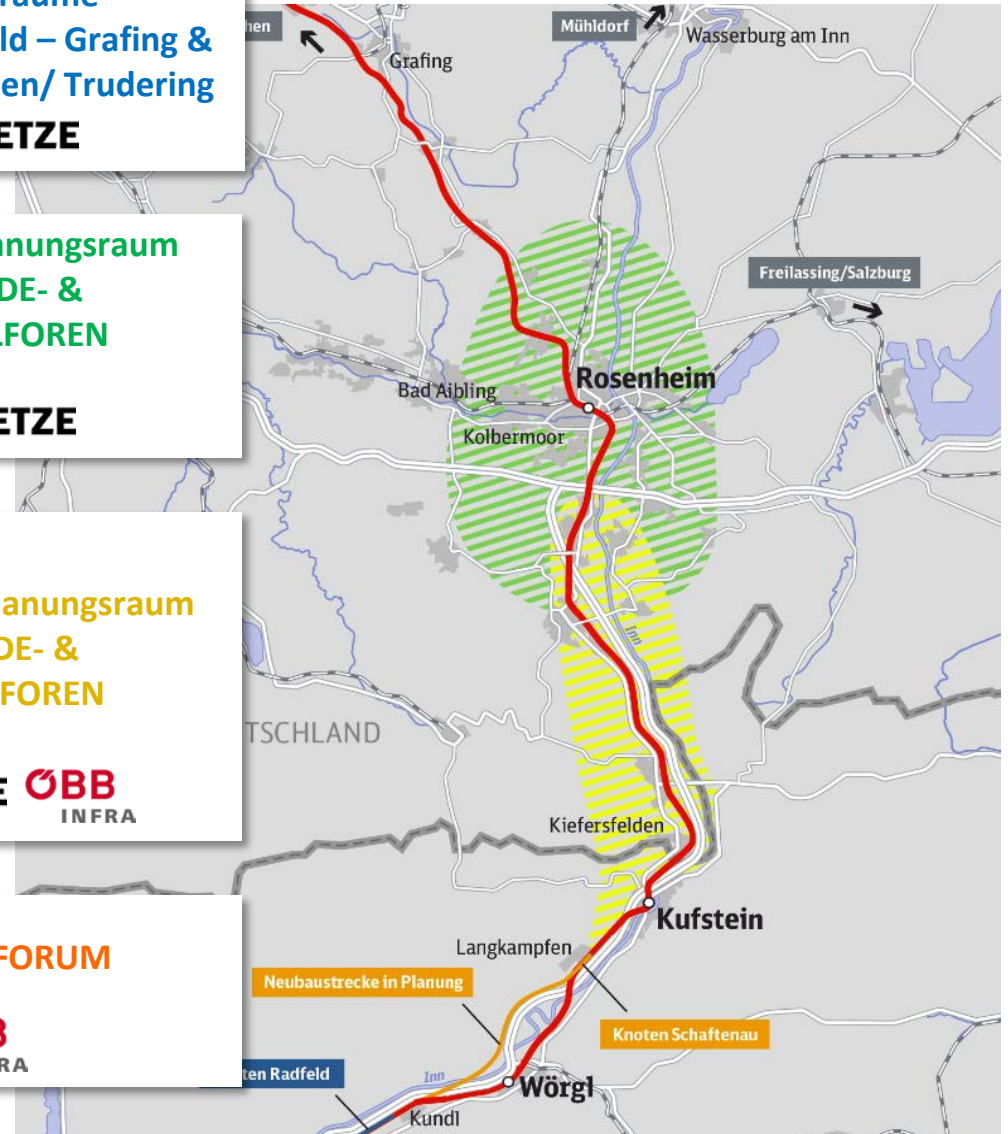
Verknüpfung Kundl/Radfeld

Planungsräume
Großkarolinenfeld – Grafing &
Grafing – München/ Trudering
DB NETZE

Erweiterter Planungsraum
GEMEINDE- &
REGIONALFOREN
DB NETZE

Gemeinsamer Planungsraum
GEMEINDE- &
REGIONALFOREN
DB NETZE **ÖBB INFRA**

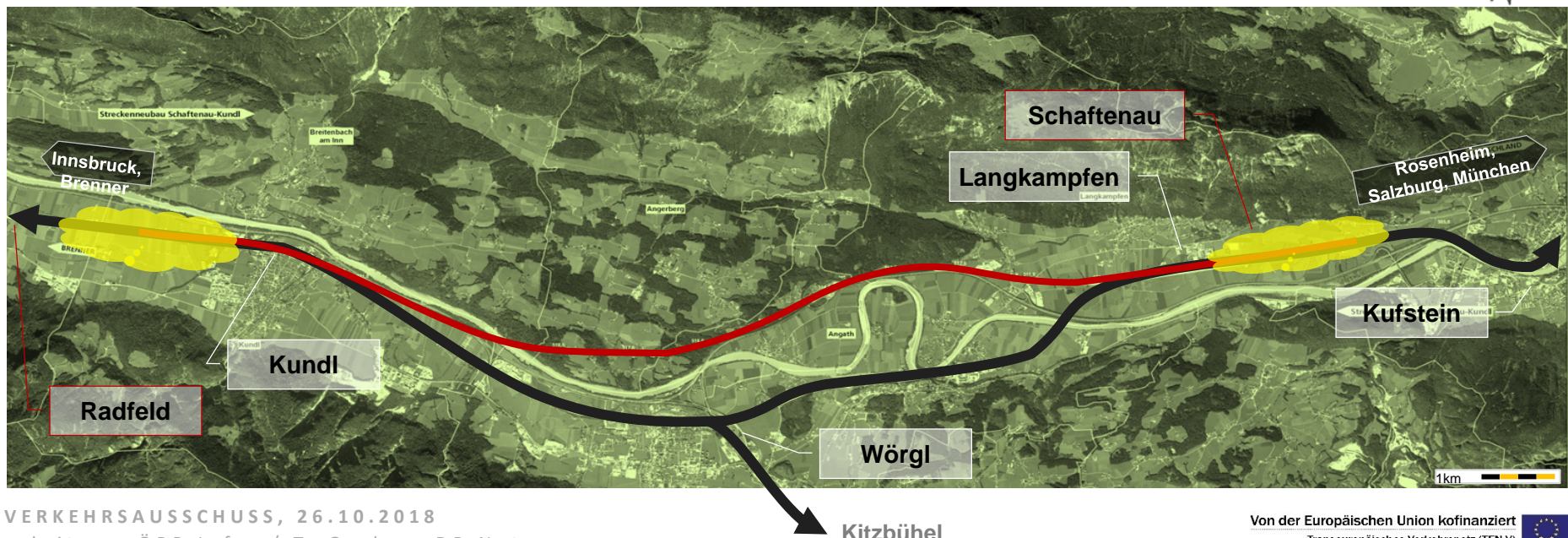
REGIONALFORUM
ÖBB INFRA



Planungsraum Schafftenau–Knoten Radfeld

Status: Umweltverträglichkeitsprüfung

- 2-gleisige Neubaustrecke, Mischverkehr, $v_{\max}=230$ km/h
- Trassenauswahl zwischen 2006 und 2009 durchgeführt – Auswahltrasse fixiert
- 2016: Start Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung
- Derzeit Abschluss Umwelterhebungen (z.B. geologisches Erkundungsprogramm, Lärm- und Luftmessungen), Abstimmung mit Gemeinden
- Einreichung Umweltverträglichkeitserklärung 2019

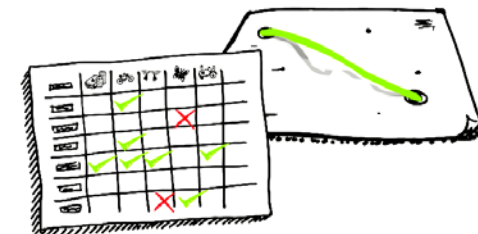


Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

Status: Trassenauswahlverfahren

- Gremienstruktur und Bewertungsmethode wurden fixiert
- Vorstellung der ersten Grobtrassenentwürfe am 18. Juni 2018
- Laufende Beteiligung in Forenrunden
- Aktuell werden die vorgestellten Grobtrassen diskutiert und ergänzende Vorschläge aus der Region aufgenommen
- Erkundungsprogramme laufen (Bohrungen und Geophysik)
- Der Dialog im Gemeindeforum Rosenheim-Süd ist gehemmt. Einige Forenmitglieder fordern Klärung durch die Politik zu
 - Fragen zur Bundesverkehrswegeplanung
 - grundlegenden verkehrspolitischen Fragestellungen
 - Planungsvorgaben des Projektes

Bis zur Klärung ist die Arbeit des Forums eingestellt



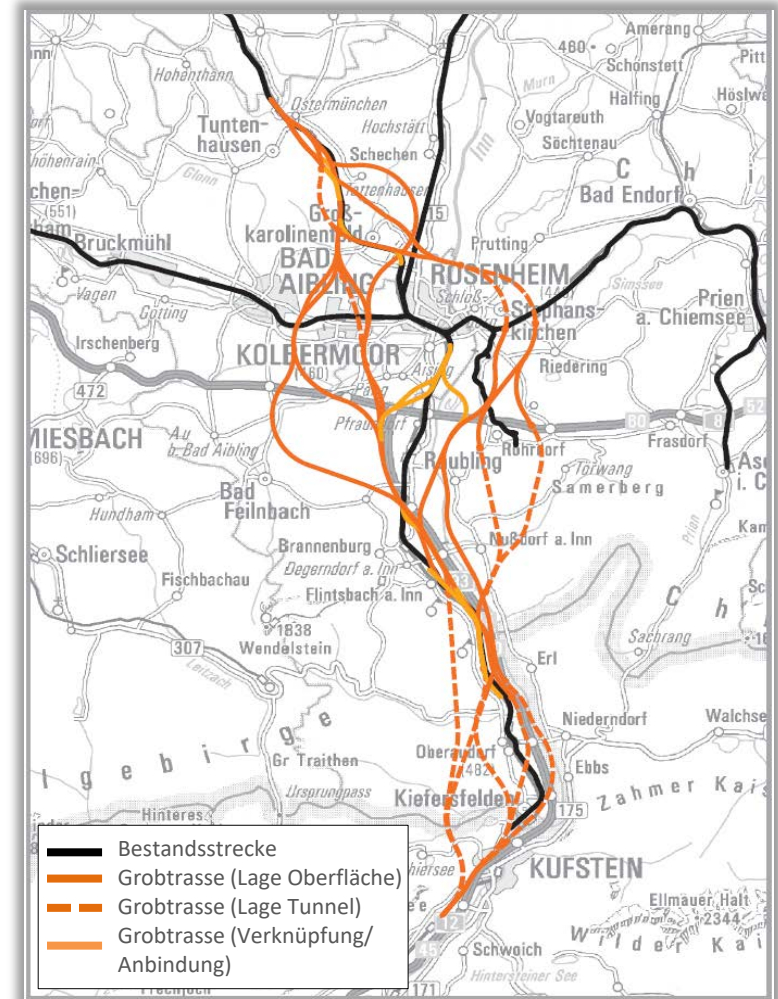
Aktueller Stand: Erste Grobtrassenentwürfe vorgestellt

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

- Die Grobtrassen liegen sowohl östlich als auch westlich des Inns sowie östlich und westlich von Rosenheim.
- Bedingt durch Topographie und hohe oberirdische Raumwiderstände ergeben sich Bereiche mit unterirdischer Trassenführung.
- Sowohl in oberirdischen als auch unterirdischen Bereichen enthalten die Grobtrassen noch kritische Punkte, die es in den weiteren Diskussionen und Optimierungen gemeinsam zu verbessern gilt.



Schematische Grobtrassenkarte

Wie geht es mit den Grobtrassenentwürfen weiter?

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

Die ersten Entwürfe von Grobtrassen spiegeln die derzeitige Planungstiefe wieder
 -> Neue Erkenntnisse z.B. aus der Geologie können sich auf die Grobtrassen auswirken.
 Eine fachliche Bewertung der Grobtrassen liegt noch nicht vor.

Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

Diese ersten Grobtrassenentwürfe des Planungsteam werden ggf. durch weitere Vorschläge für Grobtrassen aus den Foren und der Region ergänzt und diskutiert.

Grobtrassen diskutieren und reduzieren

Alle vorliegenden Grobtrassen werden in den Foren diskutiert um daraus die geeignetsten Varianten für die vertiefte Planung zu ermitteln. Dabei werden vor allem die kritischen Punkte jeder Grobtrasse betrachtet.

Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

Herausforderungen in der Beteiligung

- Sehr heterogener Projektraum (Inntal – Rosenheim West – Rosenheim Ost)
- unterschiedlichste Wahrnehmungen des Projekts in der Region (Zustimmung bis komplette Ablehnung)
- Bedarf der Neubaustrecke wird in der Region bezweifelt, trotz Bedarfsnachweis im BVWP und im Bundesschienenwegeausbaugesetz.
- Entsprechende starke Polarisierung in der Region zwischen Projektskeptikern und -unterstützern.
- Derzeit verstärkte öffentliche Wahrnehmung der Projektskeptiker, da die Unterstützer eher „leiser“ auftreten.
- Der Nutzen des Projektes für die Region lässt sich schwer darstellen. Der europäische Nutzen ist nicht greifbar für die Menschen!



Beispiel Feedbacks Infomärkte Stephanskirchen

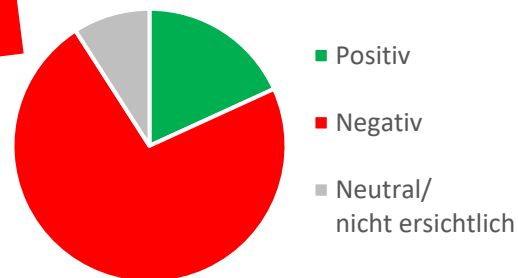
| | |
|-------------------------|---------------------------|
| Termin: | 29.06.2018, 16-20 Uhr |
| Ort: | Gasthaus Antretter |
| Eingeladene Kommunen: | Prutting, Stephanskirchen |
| Besucherzahl: | 319 |
| Feedbacks: | 65 |
| Trassenvorschläge: | 8 |
| Anmeldungen Newsletter: | 7 |

Häufige Themen:



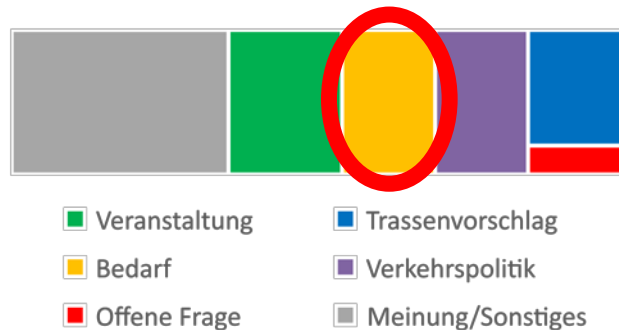
Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



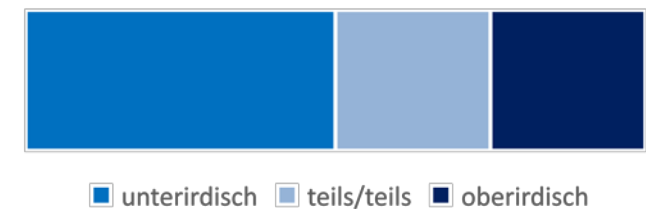
Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



Beispiel Feedbacks Infomärkte Kufstein

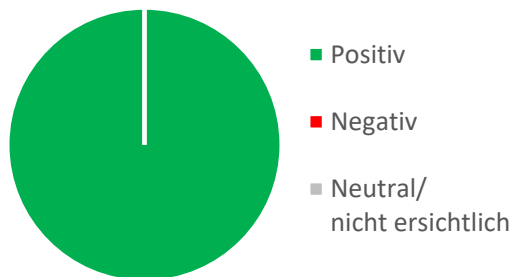
| | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| Termin: | 22.06.2018, 16-20 Uhr |
| Ort: | Kulturquartier Kufstein |
| Eingeladene Kommunen: | Ebbs, Erl, Kufstein, Niederndorf |
| Besucherzahl: | 170 |
| Feedbacks: | 52 |
| Trassenvorschläge: | 18 |
| Anmeldungen Newsletter: | 13 |

Häufige Themen:



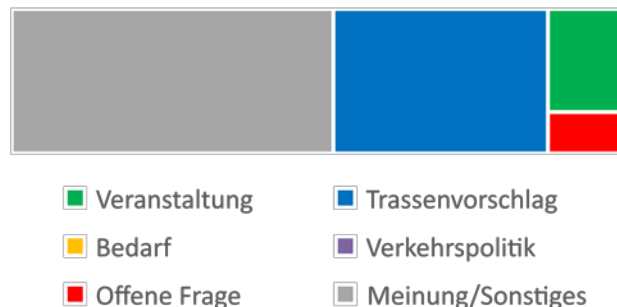
Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



Zeitplan für nächste Planungsschritte

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum



Planungsraum Radfeld – Schaftenu

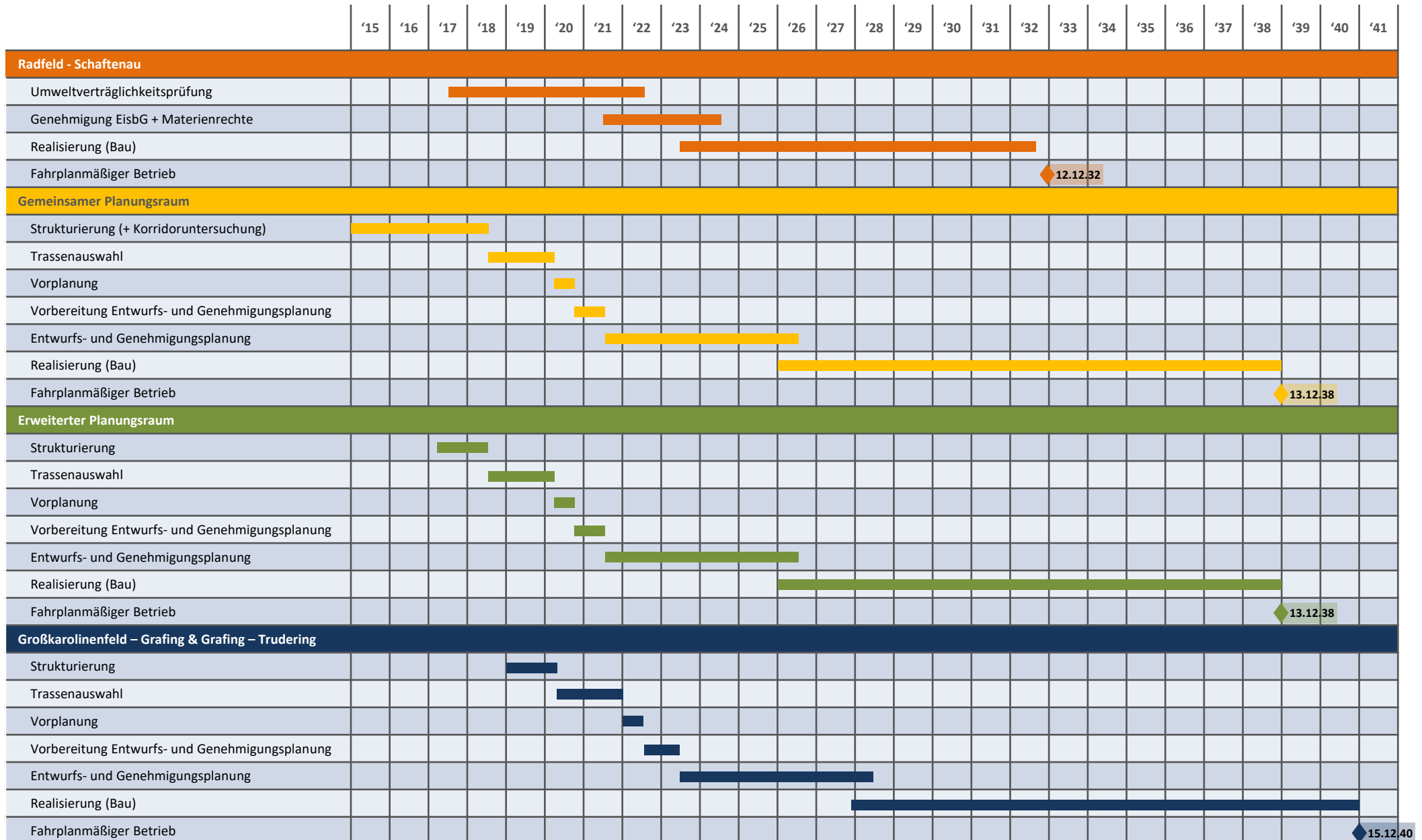


Heute

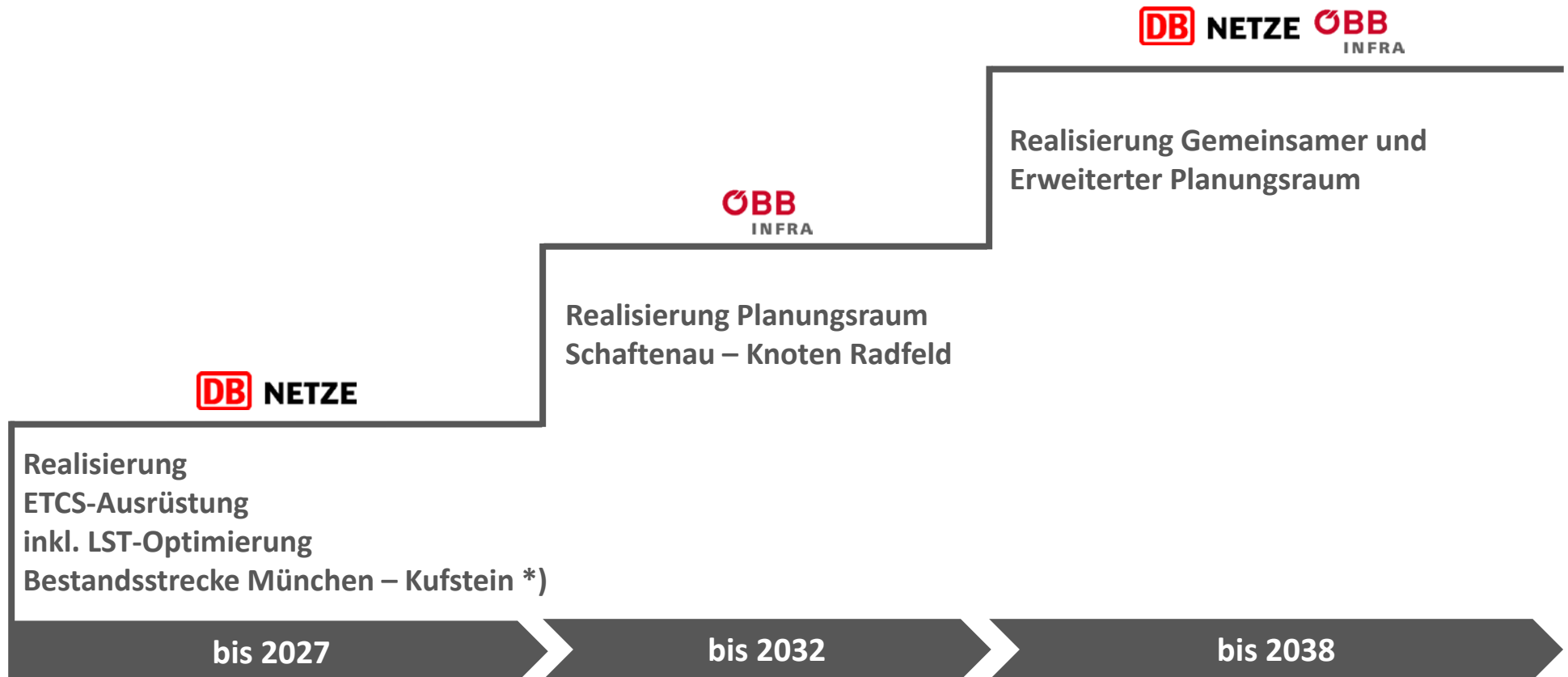
Enger Terminplan! Es ist eine stringente Weiterarbeit notwendig, um Verzögerungen im Gesamtprozess zu vermeiden und den Zeitplan einzuhalten.

Gesamtterminplan – Vorschlag DB/ÖBB

BRENNER-NORDZULAUF



Die gestufte Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab



*) Finanzierung noch in Klärung

Ziele für den Schienengüterverkehr über die Alpen

Aigner: "Wir wollen den Schienengüterverkehr über die Alpen um jährlich 10 Prozent steigern"

Ein Grund für den Druck, den das Land macht, sind die Blockabfertigungen auf der Brenner-Autobahn, veranlasst durch das Land Tirol. „Wir wollen den Schienengüterverkehr über die Alpen um jährlich 10 Prozent steigern“, sagte die Ministerin im Umschlagterminal Riem. Ihr ist bewusst, dass dies ein sehr ambitioniertes Ziel ist: „Das ist eine ordentliche Zielmarke, das weiß ich auch“, so Aigner. Damit würde sich der Modal Split nach ihrer Aussage um zwei Prozentpunkte pro Jahr zugunsten der Schiene verändern.

*Quelle: Verkehrsrundschau, Bayerns ehrgeizige Ziele für den KV, 25.09.2018
<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/bayerns-ehrgeizige-ziele-fuer-den-kv-2215788.html>*

Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs

Freistaat Bayern - StMB

- Bayern fördert die technische und betriebliche Innovationen in Bezug auf den Schienengüterverkehr.
- Intermodaltransport-Konzept Bayern als Angebot für die Transportwirtschaft mit den Schwerpunkten Standardisierung, Automatisierung, Vernetzung und Digitalisierung.
- geförderte Projekten zur Stärkung der Schiene bzw. des Kombinierten Verkehrs:
 - NIKRASA
 - Future Trailer
 - Future Terminal
 - AlpInnoCT (Alpine Innovation for Combined Transport)
 - (Internet-)Informationsplattform Güterverkehr und Logistik in Bayern
- Forderung nach einem bedarfsgerechten Ausbau eines landesweiten Netzes an Umschlaganlagen und Güterverkehrszentren.
- Konzept „BRECO.Train – An innovative train for the Brenner Corridor“ zur Umsetzung eines marktfähigen, gemischten Intermodalzuges für den Brenner-Korridor (unbegleiteter kombinierter Verkehr mit Sattelanhängern, Containern und Wechselbrücken als gemischte Züge)
 - Ziel: Erster Zug im Herbst 2018

Erste Schlussfolgerungen Brenner-Nordzulauf

1.

Umsetzung der Projekte entlang der Brennerachse ist international abgestimmt und folgt den Kapazitäten und Bedarfen. Es liegt ein klarer Zeitplan für die einzelnen Projektabschnitte vor.

2.

Große Infrastrukturprojekte lassen sich nur gemeinsam mit der Region und den Menschen entwickeln. Dafür muss aber Zeit eingeplant werden.

3.

Der Bedarf und der Nutzen des Projekts müssen klar verankert und durch die Entscheidungsträger in der Region aber auch überregional vertreten werden.

4.

Klares Bekenntnis der Politik zu den getroffenen Entscheidungen (z.B. Bedarf) und eine entsprechende Rückendeckung für das Projekt.

5.

Positionierung der Projektunterstützer auch in der öffentlichen Wahrnehmung durch aktive Beiträge.

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF