



NETZE

Bahnausbau am Brenner-Nordzulauf

IHK Verkehrsausschuss

19.05.2022 | München



Kofinanziert von der
Europäischen Union

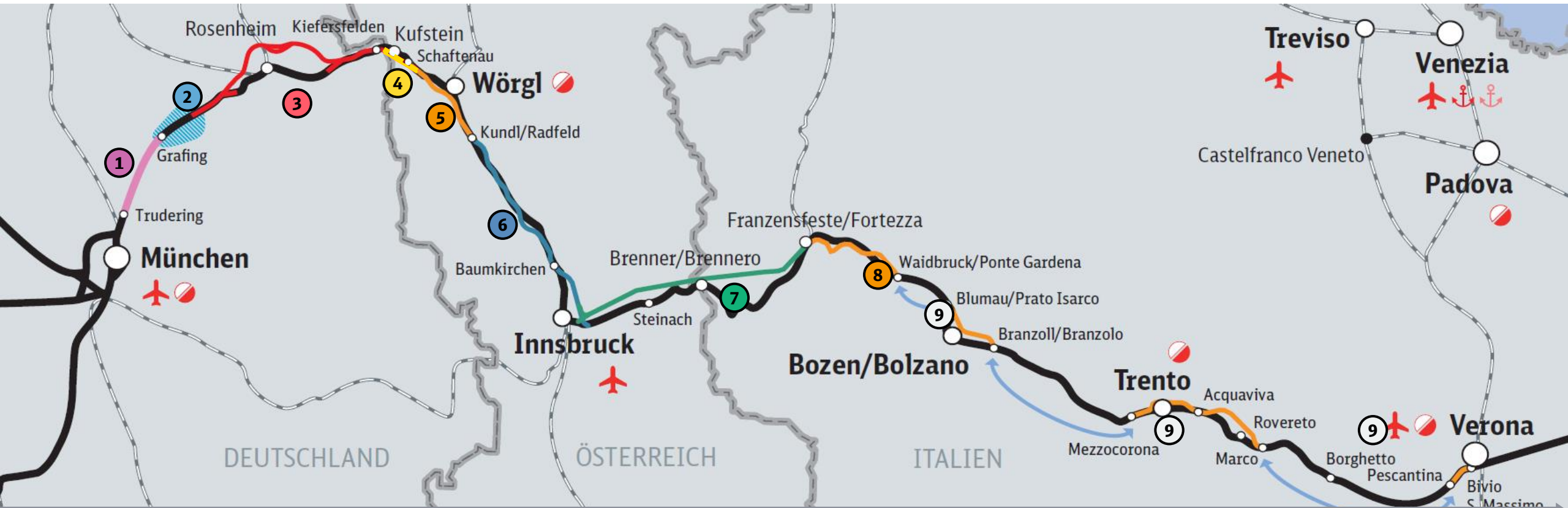
Viele Wege führen nach Rom

**Brennero
Brenner**

Der Kürzeste hier

Europäischer Kontext

Die Brennerachse



1	2	3	4	5	6	7	8	9
Trudering-Grafiing	Grafiing-Ostermünchen	Ostermünchen-Grenze D/A	Grenze D/A-Schaftenau	Schaftenau-Radfeld	Radfeld-Baumkirchen	Brenner Basistunnel	Franzensfeste-Waidbruck	Weiterer Südlauf
Blockverdichtung	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecken
Status: Vorplanung	Status: Trassenauswahl	Status: Vorplanung	Status: Vorbereitung UV-Planung	Status: Detailplanung	Status: In Betrieb	Status: Im Bau	Status: Bauleistung vergeben	Status: In Planung

Chancen und Ziele

Die Region profitiert auf verschiedenen Ebenen



Der aktuelle Stand

2021 haben wir viel erreicht. Der Abschnitt Grafing–Ostermünchen ist der letzte Teil des Brenner-Nordzulaufs, auf dem der künftige Trassenverlauf noch gesucht wird. In diesem Jahr soll die Trasse feststehen.

Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf

Projekt- und Planungsabschnitte



Trudering–Grafing

Blockverdichtung | Vorplanung

Grafing–Ostermünchen

Neubaustrecke | Trassenauswahlverfahren

Ostermünchen–Grenze D/A

Neubaustrecke | Vorplanung

Grenze D/A–Schaftenau

Neubaustrecke | Umweltverträglichkeitsprüfung

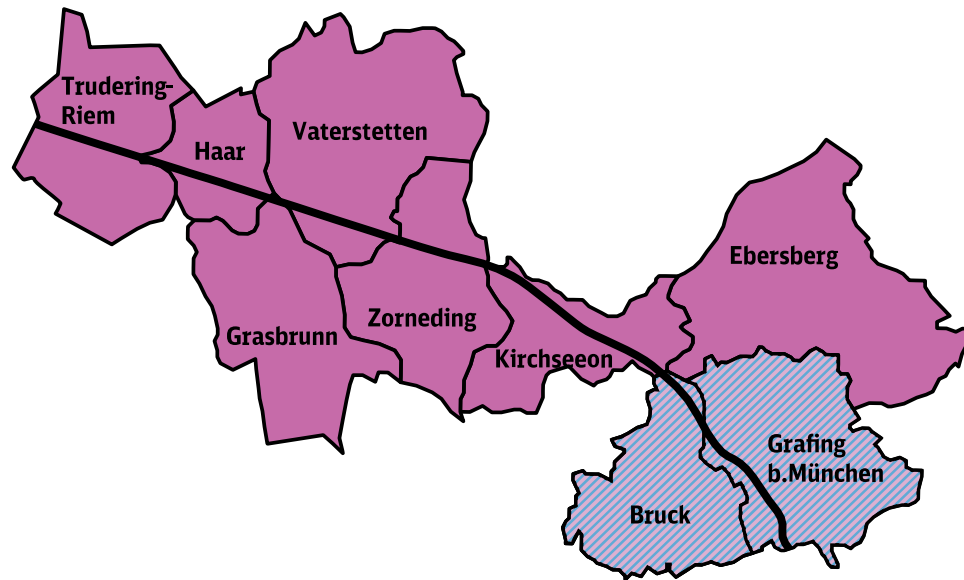
Schaftenau–Knoten Radfeld

Neubaustrecke | Detailgenehmigungsplanung

Planungsabschnitt Trudering–Grafing

Status: Vorplanung

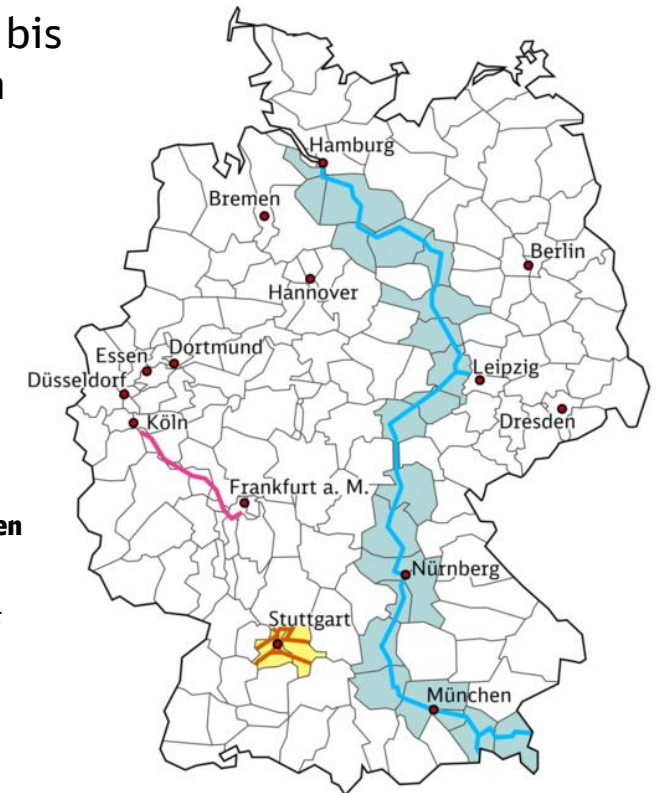
- Ermittlung der Projektgrundlagen abgeschlossen
- Technische Vorplanung, unter anderem für die Leit- und Sicherungstechnik in Finalisierung



- Die Planungen des Abschnitts Trudering–Grafing werden in enger Abstimmung mit dem Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ erstellt und zusammengeführt
- Das „Starter-Paket“ soll bis 2030 umgesetzt werden und umfasst auch den ScanMed Korridor

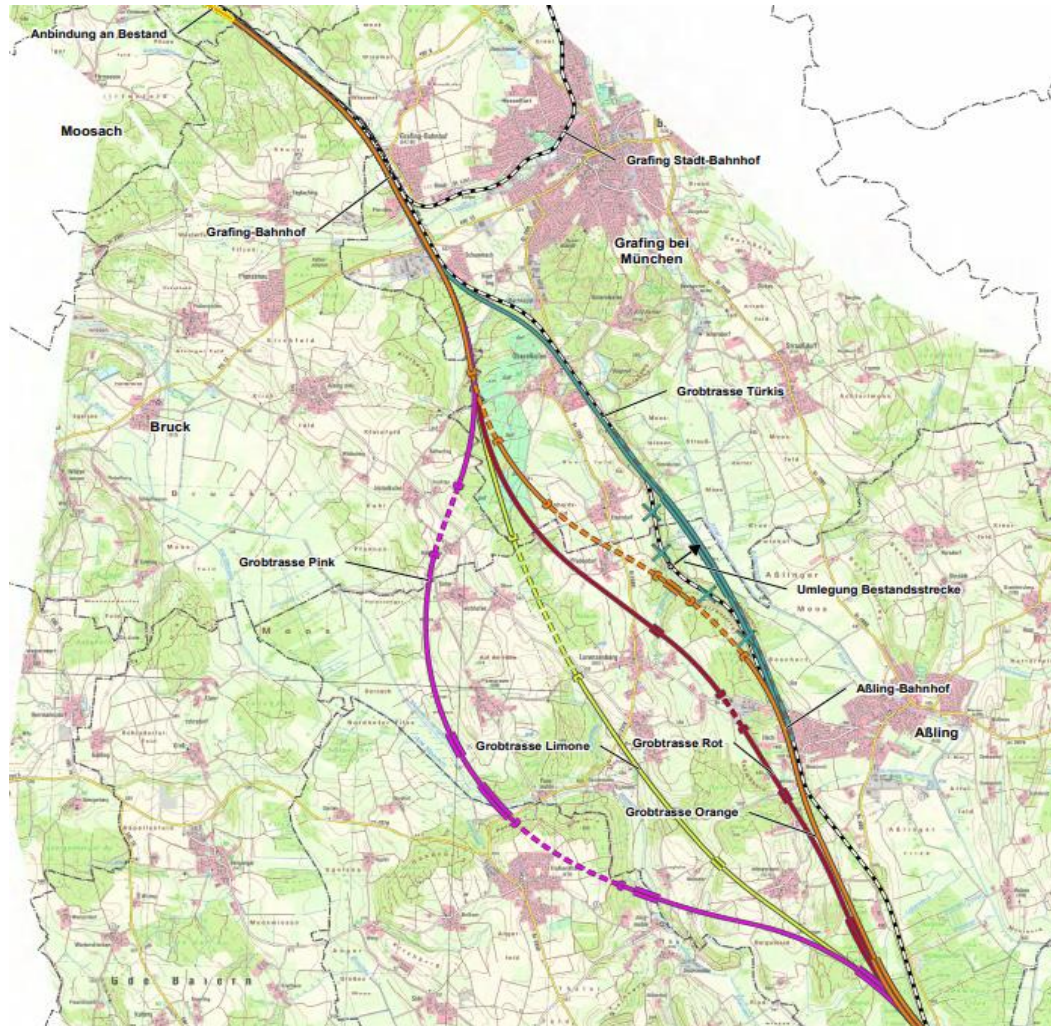
Starterpaket der Digitalen Schiene Deutschland









- Städte > 500.000 Einwohner
- Korridor ScanMed
- SFS Köln–Rhein/Main
- Digitaler Knoten Stuttgart
- Umzurüstende Netzbezirke im Korridor ScanMed



Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

Status: Trassenauswahlverfahren

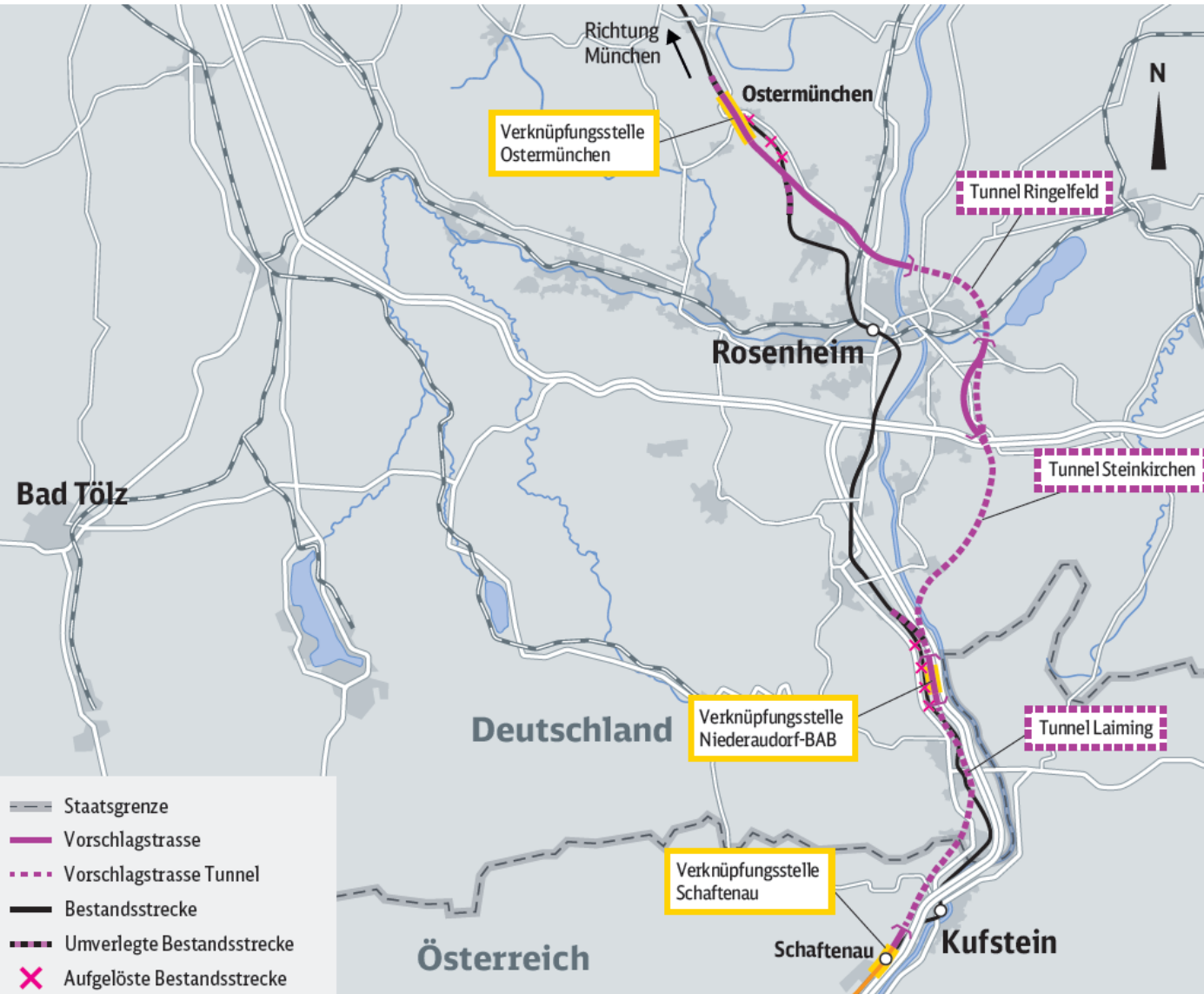


	Grobtrasse Pink		Grobtrasse Türkis
	Grobtrasse Limone		Bestandsstrecke
	Grobtrasse Rot		Brücken
	Grobtrasse Orange		Tunnel

- Sammlung von Trassenideen der Bürger:innen im Sommer 2021 erfolgt
- Vier mögliche Grobtrassen im Dezember 2021 vorgestellt
- Start an der Verknüpfungsstelle Ostermünchen
- Aufnahme einer fünften, bestandsnahen Grobtrasse im März 2022
- Derzeit vertiefte Planung und Bewertung der fünf Grobtrassen
- Abschluss der Trassenauswahl für Sommer 2022 geplant

Planungsabschnitt Ostermünchen–Grenze D/A

Status: Vorplanung



Streckenlänge
54 km



Tunnelanteil
ca. 60%



Geplante
Fertigstellung
2038

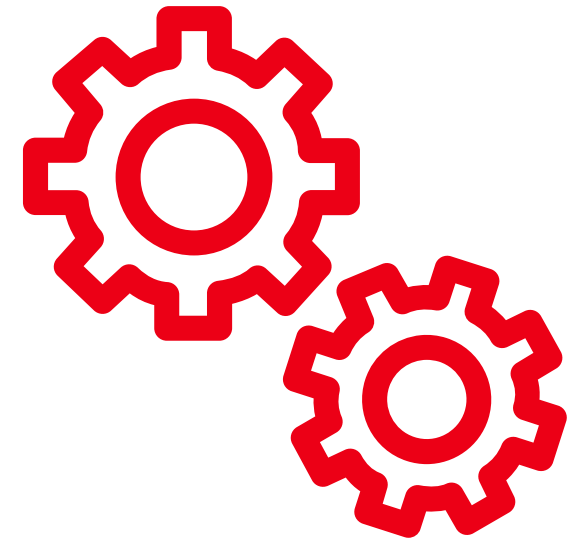


Tunnel Laiming ca. 13,0 km
Tunnel Steinkirchen ca. 12,9 km
Tunnel Ringefeld ca. 5,5 km

- Planungsbüros für Streckenplanung sind beauftragt
- Vorplanung, geologische Erkundungen und neue Struktur der Dialogforen zwischen Ostermünchen und Schaftenu gestartet

Aktuelle Themen in der Vorplanung

- Aktualisierung und Detaillierung der im TAV erhobenen Grundlagen im Bereich der Auswahltrasse, z. B.:
 - Bestand Leitungen
 - vorhandene Infrastruktur
 - Planungen Dritter im Bereich der Trasse
 - Vertiefung Grundlagen Umwelt und Geologie
- Analyse der Grundlagen hinsichtlich der Vorplanung – gibt es neue Erkenntnisse mit Einfluss auf die Planung
- Identifikation möglicher Auswirkung auf Basis der Grundlagenvertiefung
- Entwicklung der zu planenden Alternativen und ggf. zugehöriger Untervarianten
 - Trassenführungen unter Berücksichtigung betrieblicher Belange (z. B. Überholgleise)
 - Abstimmungen bzgl. Aspekten der Umwelt, der Geologie und Hydrologie sowie der bahntechnischen Ausrüstung
 - Erste Überlegungen zu Wegeverbindungen



Zahlen und Prognosen

Für die rechtlichen Verfahren sind bei
Infrastrukturvorhaben nur die jeweils aktuellen
Prognosezugzahlen der Bundes maßgebend.

Übersicht vorliegender Zugzahlen

Quelle	Summe Züge*	Zeithorizont	Anmerkungen
Bemessungsfall	400	-	Keine Prognose – Dimensionierungsgröße für Trassenauswahl und Vorplanung
Wirtschaftlich nutzbare Streckenauslastung auf der Bestandsstrecke	240	heute	Zeitpuffer und tageszeitbedingte Schwankungen berücksichtigt, ermittelt für Brennerverkehre
Bundesverkehrswegeplan 2030	226	2030	Stand 2015 – Prognose wird regelmäßig fortgeschrieben
BCP-Verkehrsstudien	283	2030	Stand 2021 – Verkehrsprognose (Central Case Scenario)
BCP-Verkehrsstudien	370	2040	Stand 2021 – Verkehrsprognose (Central Case Scenario)
Szenarienstudie BMVI	377-558	2050	Stand 2018 – Betrachtung langfristiger Szenarien, kein Prognosecharakter

* Aller Verkehrsarten im Abschnitt Rosenheim–Kufstein (Grenze D/A)

Zugzahlen in der Planung

Für die rechtlichen Verfahren gelten nur die Prognosen des BVWP



Externe Studien ohne direkten Einfluss auf die Planung:

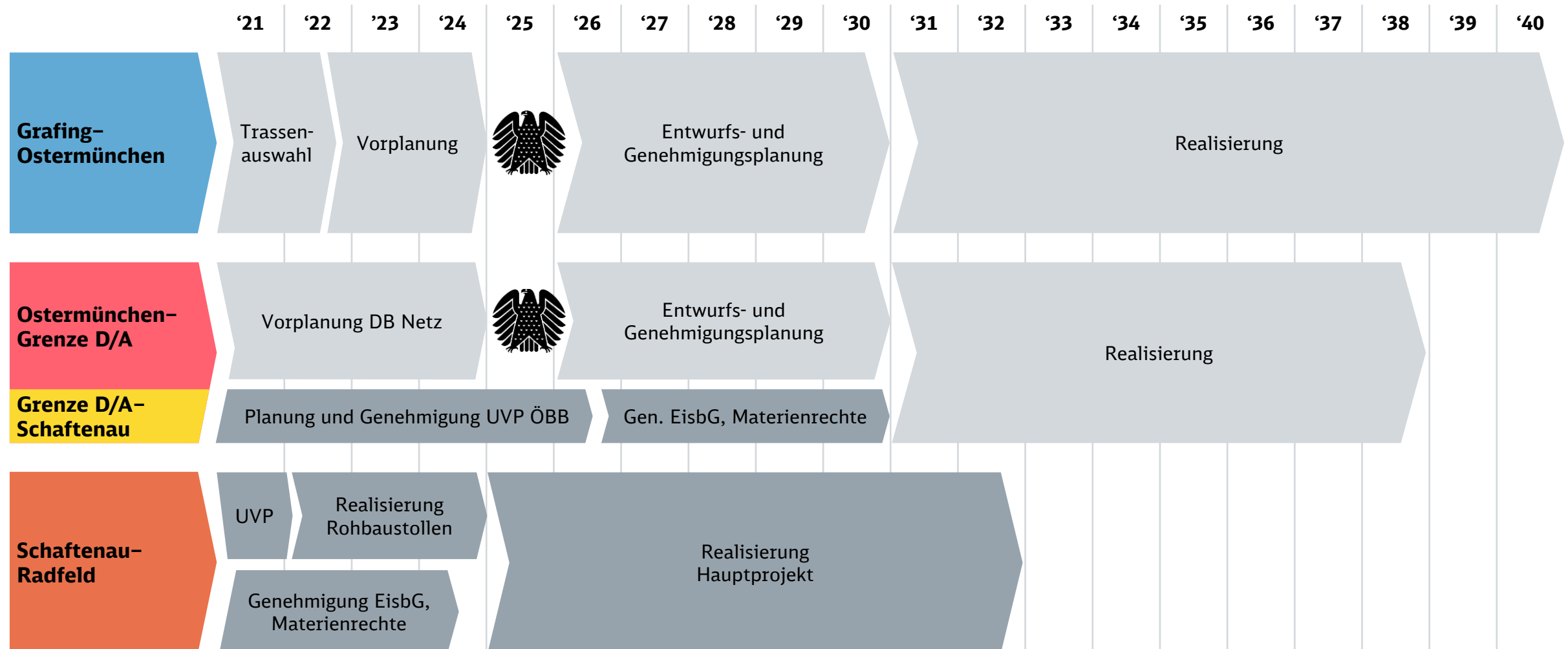
Verkehrsstudien der
Brenner Corridor Platform

Szenarienstudie

...

Gesamtterminplan

Neubaustrecken Brenner-Nordzulauf



Ausblick

Bei bedeutsamen Eisenbahninfrastrukturvorhaben wird nach Abschluss der Vorplanung im Deutschen Bundestag berichtet. Gemeinsam mit den Ergebnissen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung kann der Gesetzgeber Beschlüsse zu einzelnen Projekten fassen.

Eine „Wirtschaftlichkeitsbetrachtung“ im Sinne einer Nutzen-Kosten-Analyse erfolgt durch den Bund in der Bedarfsplanung.

Kosten:

- Für die Kostenermittlung des Brenner-Nordzulauf muss die Vorplanung für alle Abschnitte vorliegen
- Nach Abschluss der Vorplanung lassen sich belastbare Aussagen zu den Gesamtkosten treffen (Aufgabe DB)

Nutzen:

- Betrachtung der Nutzenseite für den Zeithorizont der Inbetriebnahme
- Derzeit gehen wir von einer Inbetriebnahme des Brenner-Nordzulaufs im Jahr 2040 aus. Bislang liegen noch keine Prognosen des Bundes über das Jahr 2030 hinaus vor
- Die Nutzenseite wird durch den Bund in der Bedarfsplanüberprüfung ermittelt



Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten

Der Weg von der Vorplanung ins Parlament



Rechtliche Grundlage: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

- Regelt die Finanzierung aller Bedarfsplanprojekte des Bundesverkehrswegeplans
- Wichtiger Bestandteil: Parlamentarische Befassung nach Abschluss der Vorplanung
- Unterrichtung des Bundestags
 - Vorzugsvariante
 - Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (Kernforderungen)
 - Gesetzgeber wird in die Lage versetzt, Beschlüsse zu fassen

**Angestrebter Termin:
Mitte des Jahrzehnts**

Vielen Dank

Wir sind persönlich für Sie da!



Infobüro Rosenheim

Salinstraße 1, 83022 Rosenheim



info@brennernordzulauf.eu



brennernordzulauf.eu