

6. Lenkungskreissitzung betreffend den Zulauf zum Brennerbasistunnel – **Ergebnisprotokoll zur Sitzung in Salzburg am 21.04.2015**

1. Ort und Datum der Sitzung:

A-5020 Salzburg, Dienstgebäude der ÖBB-Infra AG, Engelbert Weiß Weg 2, 21.04.2015.

Teilnehmer: siehe Anlage 1

2. Verabschiedung des Protokolls zur Sitzung vom 14.01.2015

Das Protokoll zur Sitzung vom 14.01.2015 wurde verabschiedet.

3. Sachstand der Planungen

Die vergleichende Untersuchung der **Standards des Schallimmissionsschutzes** im Bereich der Schieneninfrastruktur in D und A ist abgeschlossen. Das geladene Expertenteam „Möhler/Kirisits“ hat in der sechsten Lenkungskreissitzung über die Ergebnisse berichtet. Eine einfache vergleichende Gegenüberstellung ist nicht möglich, da bereits die Grundlagenermittlung für die prognostizierten Emissionen ganz unterschiedlichen Methodiken folgen. Als Ergebnis der Untersuchung werden die Gutachter für eine einheitliche Vorgehensweise in D und A zur grenzüberschreitenden Betrachtung im Trassenauswahlverfahren für die zwei neuen Gleise harmonisierte Bewertungspegel entwickeln und hierbei auf die Grundlage des Berechnungsverfahrens „CNOSSOS“ (EU-Verfahren) zurückzugreifen. Vereinheitlichte Beurteilungswerte sind für das Trassensuchverfahren essentiell, um keine Fehlanreize zu setzen (Anlage 2). Der Lenkungskreis hat den Vorschlag positiv zur Kenntnis genommen.

Das vom Projektteam ausgewählte Expertenteam „Wessiak/Tischler“, welches den **Prozess der Trassenfindung** organisiert, hat in der sechsten Lenkungskreissitzung über den gegenwärtigen Stand des geplanten Vorgehens berichtet. Die beigelegte Präsentation „Den Weg zur Trassenempfehlung“ sowie die „Vorstellung der Überlegungen zur Gremienbildung“ wurden dargestellt (Anlage 3).

Die Präsentation wurde bereits in einer Veranstaltung des Projektteams am 14.04.2015 den Stakeholdern des gemeinsamen Planungsraums vorgestellt und hat ein positives Echo erfahren. Bei diesem Termin waren ebenfalls Vertreter der für das durchzuführende Raumord-

nungsverfahren zuständigen Regierung von Oberbayern anwesend. Die Kriterien der Raumordnung sollen auf dem Weg zur Trassenempfehlung mit einbezogen werden. Die Raumordnungsbehörde des Freistaates erwägt, das Raumordnungsverfahren eventuell zu parallelisieren. Für den Verfahrensablauf wird vorgeschlagen, erst den südlichen Raum (Verknüpfung „Schaftenau“ bis Verknüpfung „deutsches Inntal“) zu betrachten und 12 bis 18 Monate später für den Raum nördlich der Verknüpfung „deutsches Inntal“ zu beginnen. Der Zeitplan sieht vor, bei der Beurteilungsmethodik (Anforderungen/ Kriterienkatalog) zeitnah zu beginnen und den Abschluss zum Jahresende 2015 herbeizuführen.

Ergebnisse der Planer für die Bereiche Grundlagenermittlung, den Bereich Raum & Umwelt und die eigentliche Trassenentwicklung - welche in Form eines iterativen Prozesses in Abhängigkeit von Anzahl und Komplexität der Fragestellungen bei der Bewältigung von Konfliktbereichen durchgeführt werden soll - werden ab Anfang 2018 erwartet.

Der Lenkungskreis nimmt das Konzept (Vorschlag und Zielsetzungen) des Expertenteams zustimmend zur Kenntnis.

Ein **Moderator** bleibt auszuwählen; die Ausschreibung für diese Funktion könnte vsl. Ende des Jahres 2015 erfolgen.

Für die **Planung** der Trasse ist ein noch zu beauftragender Trassenplaner zuständig. Das Projektteam hat die **Planungsgrundlagen** für den gemeinsamen und den erweiterten Planungsraum dem Lenkungskreis vorgestellt. Die einzelnen Aussagen werden in einer Übersicht dargestellt (Anlage 4).

Der Lenkungskreis hat die Planungsparameter zustimmend zur Kenntnis genommen.

Um einen **Planungsauftrag für das Trassenauswahlverfahren** für die Leistungsphasen 1 und 2 HOAI ausschreiben zu können, wird eine Gesamtzugzahl zugrunde zu legen sein. Die Umlegung der Ergebnisse der neuen Verkehrsprognose 2030 liegt nicht vor; eine kurzfristige Vorlage zeichnet sich nicht ab.

Als Planungsgrundlage wird nunmehr die vorhandene Umlegung der Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025 für die Vorplanung und die Trassenfindung der beiden geplanten Neubaugleise genutzt. Eine „Hochrechnung“ der Prognosezugzahlen auf Basis einer vermuteten Wirtschaftswachstumsrate von 1,2 % p.a., 1,8 % p.a. sowie 2,4% wurde vom Projektteam durchgeführt. Danach würde eine Gesamtzugzahl von 400 Zügen/Tag an der Grenze D/A in den Jahren 2040/2045/2050 theoretisch erwartet werden können (Anlage 5). Der später not-

wendige Wirtschaftlichkeitsnachweis ist zum Bewertungszeitpunkt auf der Basis der dann gültigen Verkehrsprognosen zu führen.

4. Kooperationsvertrag DB Netz AG/ ÖBB-Infrastruktur; Kostenteilungsschlüssel Planung

Der Kooperationsvertrag wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. Der Kostenteilungsschlüssel wurde vereinbart.

5. Sachstand Finanzierung; Kosten der Planung; EU-Finanzierung

Kein neuer Sachstand.

6. Verschiedenes

Über Termin und Ort der nächsten Sitzung wurde folgende Verabredungen getroffen:

Die 7. Sitzung des Lenkungskreises findet am 17.11.2015 ab 09.00 Uhr in München statt.

Näheres wird mit der Einladung geregelt werden.

Das Protokoll der Sitzung vom 21.04.2015 wird bei der kommenden Lenkungskreissitzung verabschiedet.

Referat LA 17

Teilnehmer der 6. Lenkungskreissitzung zur Begleitung der Ausbauplanung des nördlichen Brennerzulaufs

am 21.04.2015, 08:30 – 13:30 Uhr, BFZ Trainingszentrum, Engelbert Weiß Weg 2, A-5020 Salzburg

Nachname	Anrede	Vorname	Institution	Adresse
Reineke	Frau Dr.	Friederike	BMVI, LA 17	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referatsleiterin LA 17 Bedarfsplanfinanzierung Schiene, D-10115 Berlin, Invalidenstraße 44
Mischok	Herr	Dirk	BMVI, LA 17	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat LA 17, D-53175 Bonn, Robert-Schuman-Platz 1
Spiegel	Herr Dr.	Thomas	BMVIT – II/Infra 5	Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie, Leiter der Abteilung II/Infra 5, A-1030 Wien, Radetzkystr. 2
Flamm	Herr DI	Flamm	BMVIT – II/Infra 5	Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/Infra 5, A-1030 Wien, Radetzkystr. 2
Lange	Frau	Ilona	DB Netz AG, I.NGI 1	DB Netz AG, Leiterin Arbeitsgebiet Projekte, D-60329 Frankfurt/Main, Gallusanlage 8
Hinzen	Herr Dr.	Albrecht	DB Netz AG, I.NGI 1	DB Netz AG, Internationale Infrastrukturangelegenheiten, D-60329 Frankfurt/Main, Gallusanlage 8
Josel	Herr	Klaus-Dieter	DB AG	Konzernbeauftragter für den Freistaat Bayern, D-80634 München, Richelstraße 3
Kühn	Herr	Stefan	DB Netz AG, RB Süd	DB Netz AG, RB Süd, Leiter Vertrieb und Fahrplan, D-80634 München, Richelstraße 1
Müller	Frau	Susanne	DB Netz AG, RB Süd	DB Netz AG, RB Süd, Projektleiterin regionale Großprojekte (ABS 36 – Brennerordzulauf), D-80634 München, Richelstraße 1
Hödl	Herr Ing.	Reinhold	ÖBB Infrastruktur AG	ÖBB Infrastruktur AG, GB Projekte Neu-/Ausbau, Leiter Projektumsetzung, A-1020 Wien, Praterstern 3
Gradnitzer	Herr DI	Martin	ÖBB Infrastruktur AG	ÖBB-Infrastruktur AG, GB Projekte Neu-/Ausbau, Projektleiter Tirol / Vorarlberg, A-6134 Vomp, Industriestraße 1
Bartl	Herr Dr.	Manfred	ÖBB Infrastruktur AG	ÖBB-Infrastruktur AG, GB Anlagen-/Infrastrukturentwicklung, Masterplaner Tirol, Vorarlberg, Salzburg, A-6020 Innsbruck, Claudiastraße 2
Böhner	Herr	Hans-Peter	StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Leiter Abteilung Verkehr, Abteilung II E, D-80502 München, Postfach 22 12 53
Krejcarek	Herr DI	Peter	SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Infrastrukturkontrolle & Notified Body, A-1020 Wien, Lassallestraße 9b
Lintner	Herr DI Dr.	Alfred	TLReg.	Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehrsplanung, A-6020 Innsbruck, Herrengasse 1-3
Gäste (zeitweise)				
Wessiak	Herr DI	Horst	ETW	Ingenieurbüro H. Wessiak, A 6111 Volders, Eisbergweg 1
Tischler	Herr DI Dr.	Stephan	ETW, Universität Innsbruck	Universität Innsbruck, A-6020 Innsbruck, Technikerstr. 13
Möhler	Herr	Ulrich	M+P	Möhler+Partner, Ingenieure AG, D-80336 München, Paul-Heysel-Str. 27
Kirisits	Herr DI Dr.	Christian	ZT Kirisits	A-7423 Pinkafeld, Kolpinggasse 10

Brenner-Nordzulauf AT - DE Kooperation

Vergleich der Standards des Schallimmissionsschutzes im
Bereich der Schieneninfrastruktur

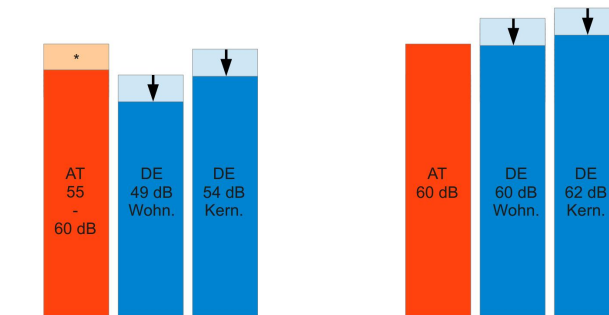
Lenkungskreis 21.04.2015 in Salzburg

Untersuchungsgegenstand

1. Vergleich Beurteilungsgrundlagen AT vs. DE
2. Vergleich Berechnungsverfahren AT vs. DE
3. Vorschlag harmonisiertes Berechnungsverfahren AT und DE für
Trassenauswahlverfahren

Vergleich der Grenzwerte für Nachtzeitraum

Vergleich für L_{night} Neu-, Ausbau Sanierung



* je nach Vorbelastung durch Bahnlärm Wohn. Wohngebiet
↓ durch Wegfall des Schienenbonus Kern. Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet

Betriebsprogrammdefinition

Festlegung des Betriebsprogramms in AT

„Das Betriebsprogramm repräsentiert das prognostizierte Verkehrsaufkommen in einem Betrachtungsbereich im Schienennetz und beinhaltet die durchschnittliche Anzahl von Zügen an einem durchschnittlich belasteten Werktag, ausgenommen Samstags und Tage nach Feiertagen.“

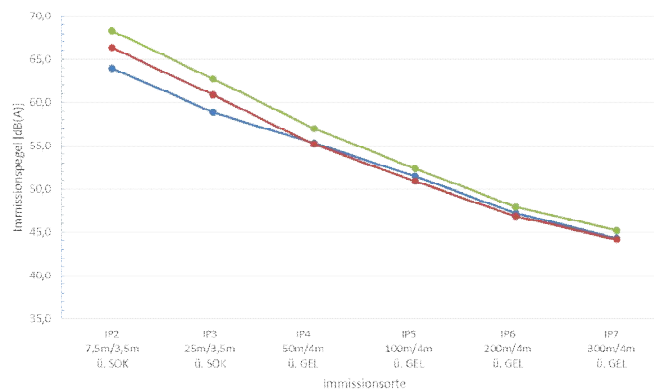
Aufteilung auf 365 Tage zu Aufteilung auf 250 Tage ergibt **+ 1,6 dB**.

Betrifft nur Güterverkehr.

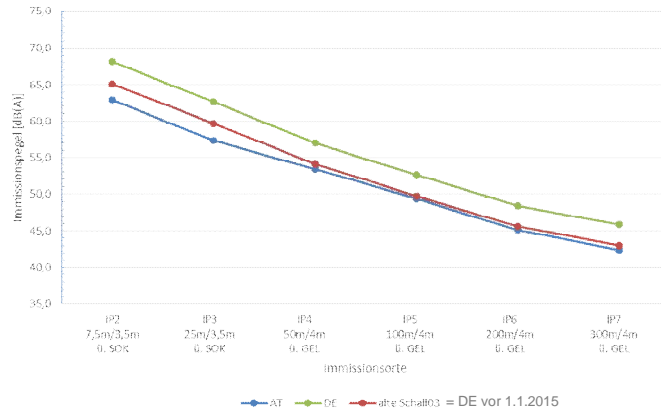
Auswahl der Eingangsparameter nicht direkt übertragbar:

- AT: Angabe der Zuglänge
- DE: Angabe der Achszahl
- AT: bis 200 km/h nur eine Type für Reisezugwagen
- DE: Individuelle Typen im HGV
- Unterschiedliche Berücksichtigung der Traktion und Aerodynamik

Railjet 200 km/h



Güterzug 100 km/h



AT-DE Brenner-Nordzulauf
Salzburg, 21.04.2015
Folie Nr. 7

Gründe für die Unterschiede bei den Berechnungsergebnissen:

Emissionsschallpegel vergleichbar < 2 dB

Unterschiede in der Transmission gereiht nach Einfluss

1. Berücksichtigung der Bodendämpfung
2. Berücksichtigung der Abstrahlcharakteristik (emissionsnahe Reflexion)
3. Lage der Schallquellen

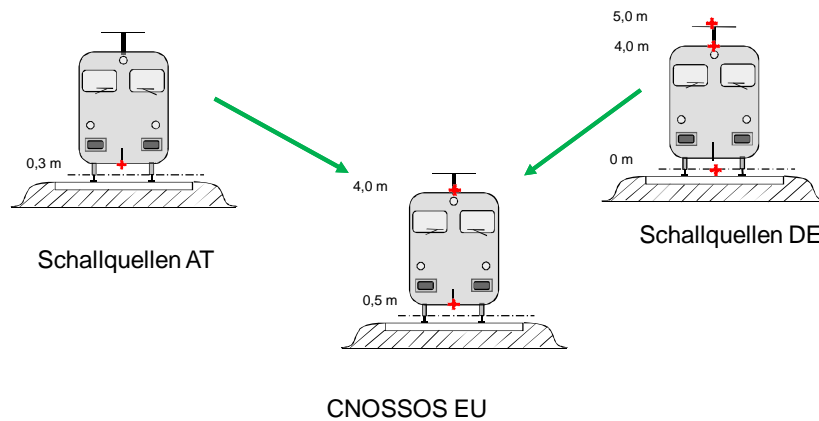
AT – auf Schienenoberkante + 0,3 m

DE – auf Schienenoberkante und zusätzlich in 4 m und 5 m

Auswirkungen zwischen 2 und 5 dB in Abhängigkeit von Örtlichkeiten

AT-DE Brenner-Nordzulauf
Salzburg, 21.04.2015
Folie Nr. 8

Harmonisierung AT und DE für Trassenauswahlverfahren über CNOSSOS-EU



Harmonisierung für Trassenauswahlverfahren auf Grundlage CNOSSOS EU

- Betriebsbedingungen Brenner-Nordzulauf (Geschwindigkeiten, Fahrzeuge etc.)
- Definition einheitlicher Parameter für Schallquellenmodell und Transmission
- Ziel: Vereinheitlichte Immissionspegel unabhängig von Anpassungswerten und Grenzwerten

Harmonisierung für Trassenauswahlverfahren auf Grundlage CNOSSOS EU

Schallschutzmaßnahmen an der Quelle

- z.B. Schienenstegdämpfer und Schienenstegabschirmungen, niedrige Schallschutzwände

Schallschutzmaßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

- z.B. Schallschutzwände und Wälle

Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort

- z.B. Schallschutzfenster, Lüfter

Zusammenfassung

- **Prognosezahlen für Güterzüge** in AT aufgrund Betriebsprogrammauslegung ergeben ~ 1,6 dB höhere Werte einheitliche Betriebsprogrammdarstellung erforderlich
- **Immissionspegel** durch Verwendung unterschiedlicher Berechnungsverfahren in DE um 2 bis 5 dB höher Harmonisierung der Emissionsberechnung und der Schallausbreitungsberechnung
- **Beurteilungspegel** in DE durch Wegfall Schienenbonus gegenüber AT um weitere 5 dB höher
Grenzwerte in AT relativ zu Bestandslärm
Grenzwerte in DE relativ zu Widmung harmonisierte Beurteilung im Trassenauswahlverfahren

HERZLICH WILLKOMMEN ZUM INFORMATIONSTREFFEN

14.4.2015, FLINTSBACH AM INN

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Informationstreffen 14.4.2015

Tagesordnung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Film
- ❖ Der Weg zur Trassenempfehlung
- ❖ Diskussion
- ❖ Vorstellung der Überlegungen zur Gremienbildung
- ❖ Diskussion
- ❖ Weitere Vorgehensweise / Zeitplan
- ❖ Randbedingungen
- ❖ Sonstiges / Allfälliges

Informationstreffen 14.4.2015

Vorstellung der Teilnehmer

- ❖ Stefan Kühn (DB Netz AG)
- ❖ Susanne Müller (DB Netz AG)
- ❖ Martin Gradnitzer (ÖBB-Infrastruktur AG)
- ❖ Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG)
- ❖ Stephan Tischler (ETW - Universität Innsbruck)
- ❖ Horst Wessiak (ETW – Zivilingenieur)

Film: Der Brenner-Nordzulauf - unser Weg!

Der Weg zur Trassenempfehlung

Grundlagen

- ❖ Nachvollziehbarkeit
- ❖ Akzeptanz bei möglichst vielen Beteiligten
- ❖ Abbildung verschiedener Interessen und Werte möglich
- ❖ International mehrfach erprobtes Verfahren
- ❖ Berücksichtigung projektspezifischer und raumspezifischer Rahmenbedingungen

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



❖ Anliegen und Bedürfnisse von Mensch und Natur im Planungsraum



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



❖ Technische Anforderungen

- Geschwindigkeit → Trassierungsparameter
- Definition Verknüpfungsstellen
- Kapazität
- etc.



Europäische Eisenbahngentur (ERA)	
Leitfaden zur Anwendung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)	
Gemäß dem allgemeinen Mandat C(2007) 3371 endg. vom 13.07.2007	
Referenz (ERA):	ERA/GUI/07-2011/INT
Version (ERA):	1.02
Datum:	30. November 2012

Dokument erstellt von:	Europäische Eisenbahngentur (ERA) 120 rue Marc Lefrançois BP 20592 F-59307 Valenciennes Cedex Frankreich
Art des Dokuments:	Leitfaden
Status des Dokuments:	Öffentlich

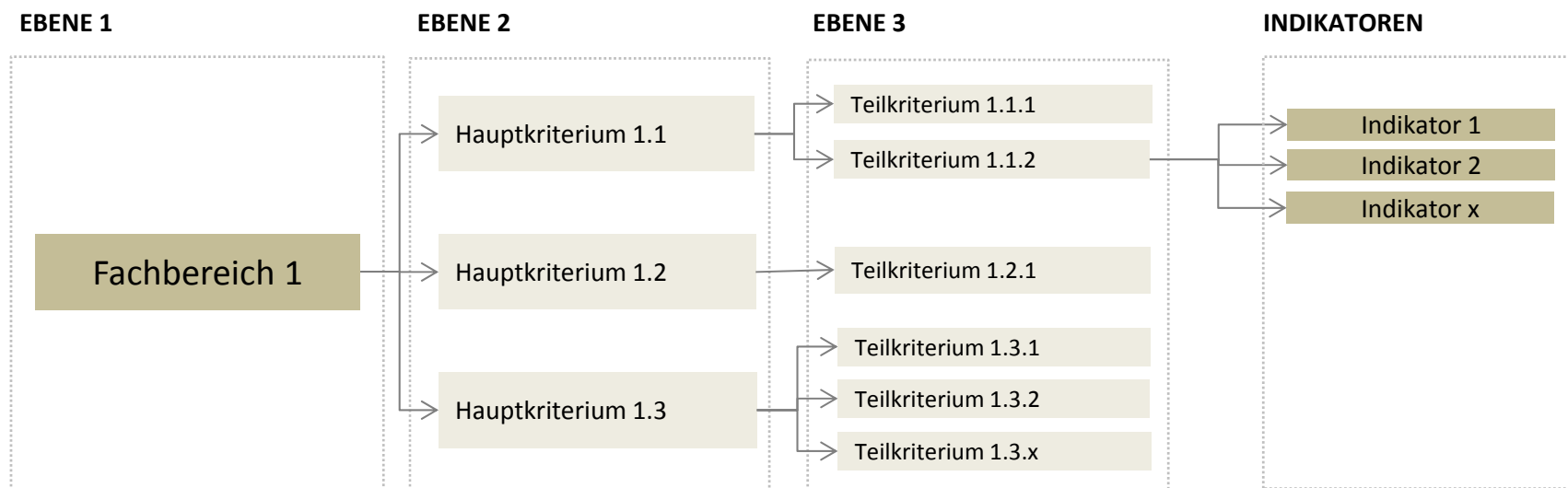


Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



❖ **Kriterienkatalog** → Was sind die Ziele, wie werden sie gemessen?



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



❖ Kriterienkatalog → Gewichtung

	< unbedeutend extrem wichtig >				
	□	□	□	□	□
Kriterium 1	□	□	X	□	□
Kriterium 2	□	□	■	□	X
Kriterium 3	□	□	■	□	X
Kriterium 4	□	X	■	□	□
Kriterium 5	X	□	■	□	□
Kriterium 6	□	□	■	X	□
...	□	□	X	□	□

Beispiel

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



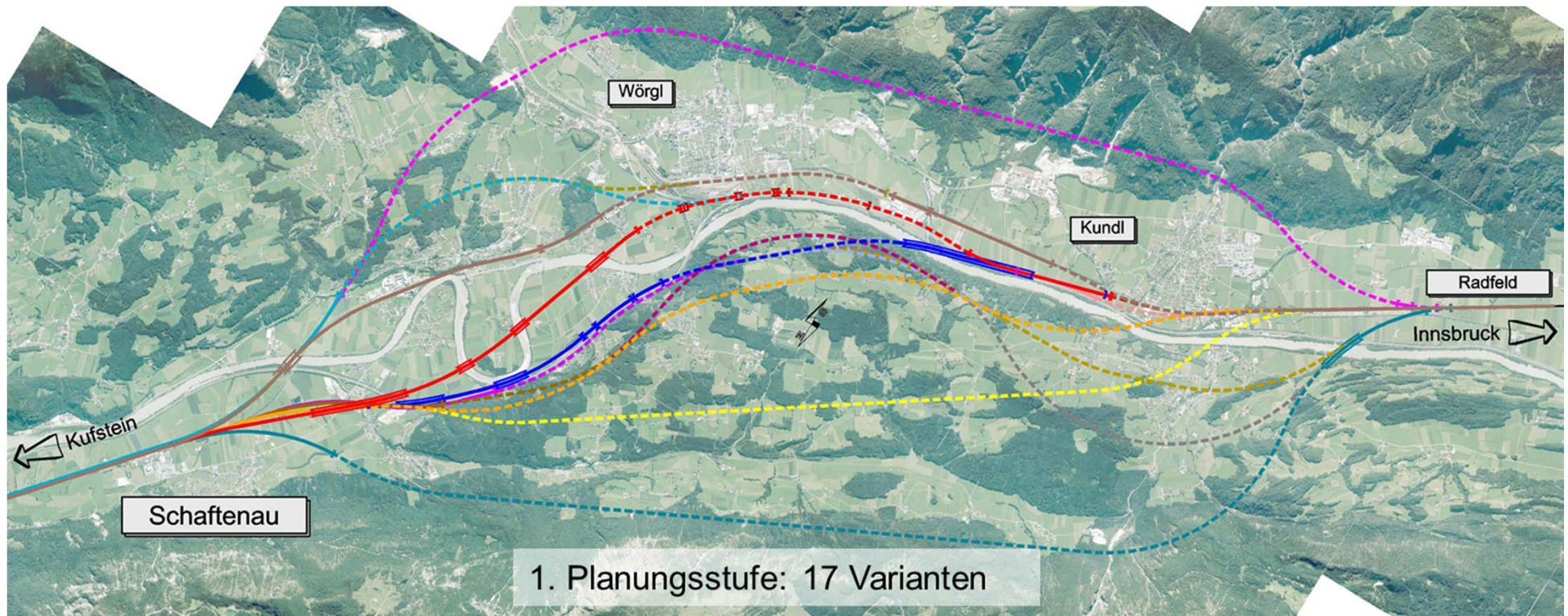
Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



		VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium V+T 1			
	Bauabwicklung	Erschwert	Problemlos	günstig
	Kriterium V+T 3			
RAUM + UMWELT	Flächenverbrauch	380 km ²	210 km ²	190 km ²
	Kriterium R+U 2			
	Kriterium R+U 3			
KOSTEN + RISIKEN	Kriterium K+R 1			
	Errichtungskosten	128 Mio. €	178 Mio. €	145 Mio. €
	Kriterium K+R 3			

Der Weg zur Trassenempfehlung

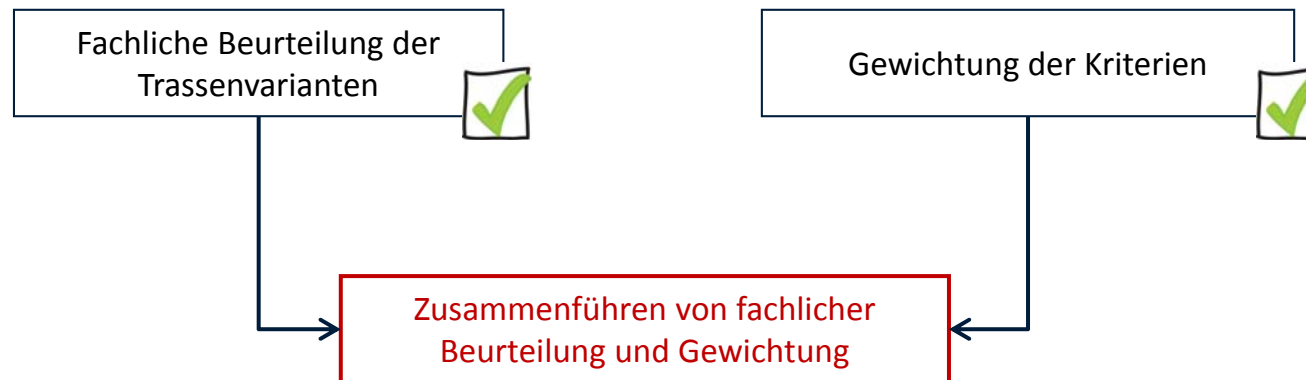
Trassenauswahlverfahren



		VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
5 SEHR GUT 4 GUT 3 DURCHSCHNITT 2 MÄSSIG 1 SCHLECHT	VERKEHR + TECHNIK Kriterium V+T 1 Bauabwicklung Kriterium V+T 3	2	5	4
	RAUM + UMWELT Flächenverbrauch Kriterium R+U 2 Kriterium R+U 3	1	4	5
	KOSTEN + RISIKEN Kriterium K+R 1 Errichtungskosten Kriterium K+R 3	128 Mio. € 4	178 Mio. € 2	145 Mio. € 3

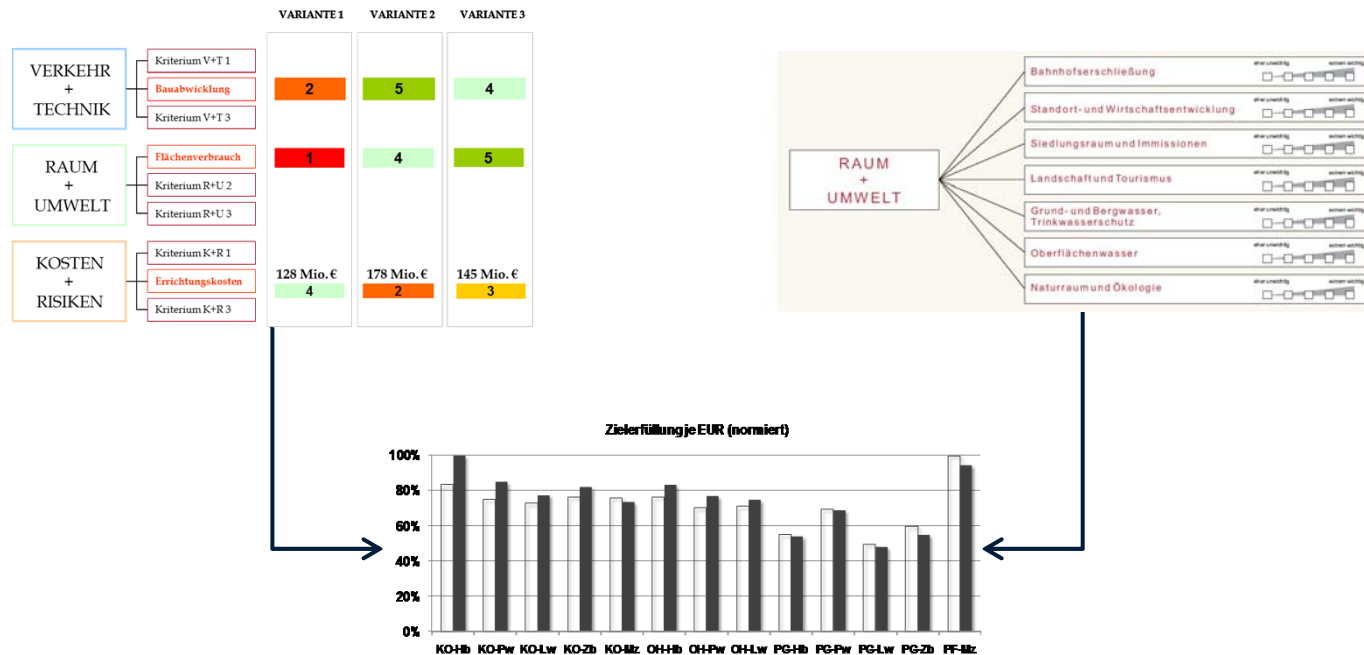
Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



DISKUSSION

Gremienbildung

Grundsätze Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung / Kommunikation

- ❖ Für eine erfolgreiche Beteiligung gelten folgende Voraussetzungen für die Kommunikation
 - offen, ehrlich, nachvollziehbar
 - möglichst frühzeitig
 - Überzeugung statt Durchsetzung
 - Keine Diskussion über die Medien
- ❖ Bürgerbeteiligung, Bürgermitarbeit, Kommunikation ist ein Lernprozeß für alle Beteiligten
- ❖ Die Beteiligung erfolgt in mehreren Ebenen. Diese unterscheiden sich im Grad der Beteiligung.
- ❖ Die Erfahrung von Großprojekten zeigt, dass diese Form der Beteiligung in der Regel zum Erfolg führt.

Gremienbildung

Erste Überlegungen zur Gremienstruktur

Beteiligung auf mehreren Ebenen



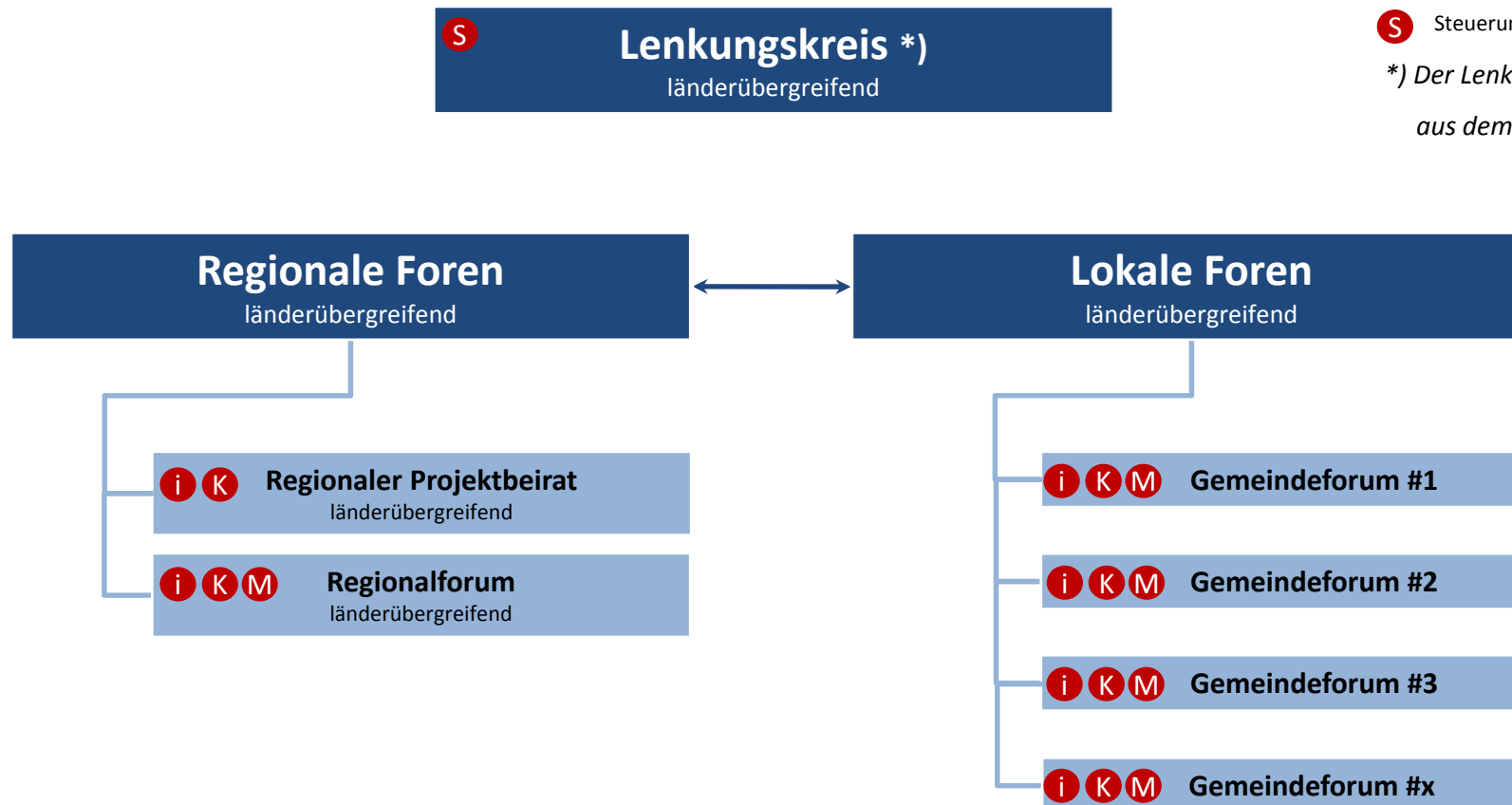
Gremienbildung

Erste Überlegungen zur Gremienstruktur

Beteiligungsgrad:

- i** Information
- K** Konsultation
- M** Mitwirkung und Kooperation
- S** Steuerung

**) Der Lenkungskreis legitimiert sich aus dem Vertrag von Rosenheim*



Gremienbildung

Gemeindeforen (im gemeinsamen Planungsraum)

❖ Aufgaben

- Information
- Konsultation
- Mitwirkung und Kooperation im Trassenauswahlverfahren (u.a. Kriterienkatalog),
Trassenentwicklung

Gremienbildung

Gemeindeforen (im gemeinsamen Planungsraum)

❖ Teilnehmerkreis

Aus mehreren funktional zusammenhängenden Gemeinden und zwar

- Bürgermeister dieser Gemeinden
- weitere Vertreter lokaler Politik (z.B. 2. Bürgermeister / Vizebürgermeister oder Gemeinderatsmitglieder oder Amtsleiter dieser Gemeinden)
- Vertreter lokaler Verbände (z.B. Bauern, Wirtschaftstreibende u.ä.)
- Bürgerinitiativen / Vereinigungen (z.B. Ortsgruppe BUND Naturschutz in Bayern e.V.)

❖ Bildung der lokalen Gremien

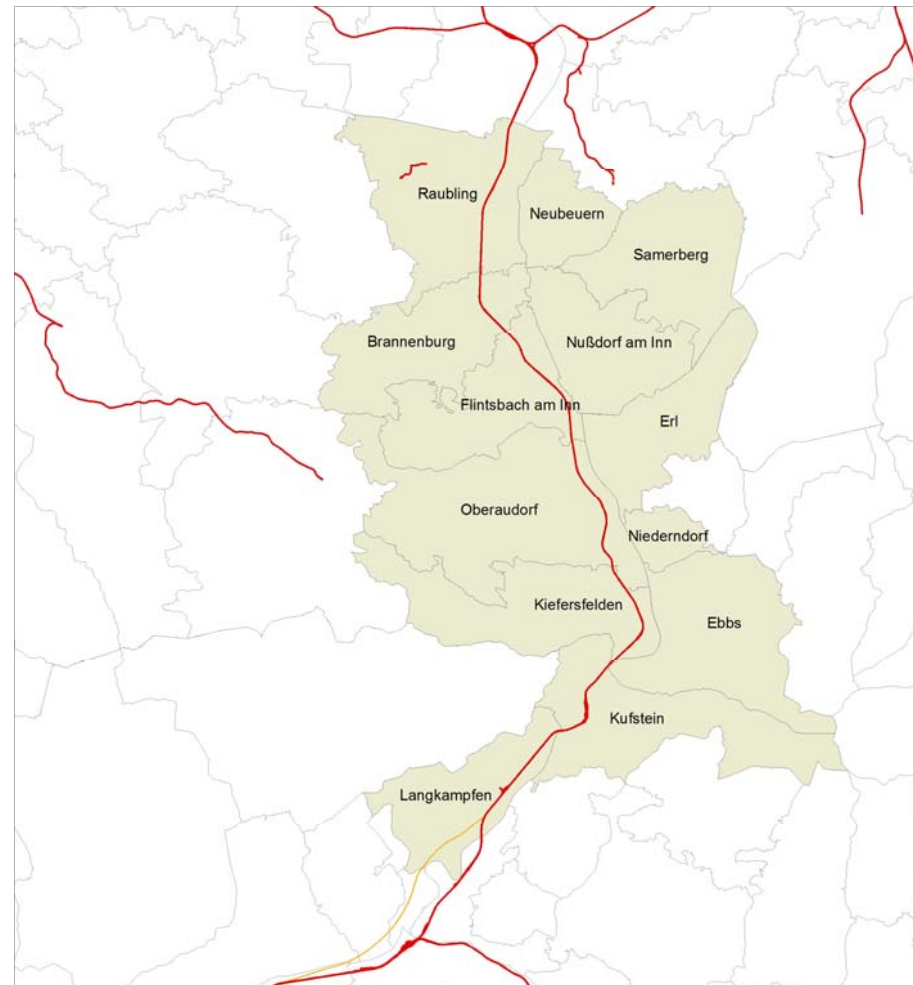
- Erstvorschlag
- Vorschläge der Bürgermeister
- Abschließende Festlegung mit dem Ziel eines handlungsfähigen Gremiums

Gremienbildung

Gemeindeforen ## (im gemeinsamen Planungsraum)

Beteiligte Gemeinden

Erstvorschlag



Gremienbildung

Gemeindeforum ## (im gemeinsamen Planungsraum)

Teilnehmer

Institution

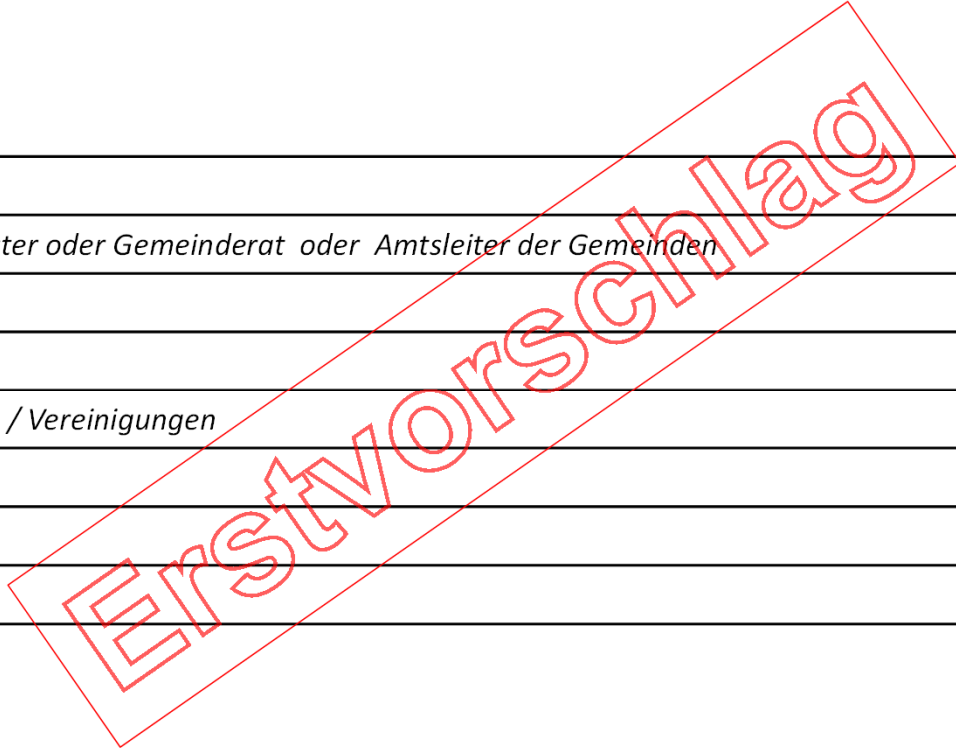
Bürgermeister der Gemeinden

2. Bürgermeister / Vizebürgermeister oder Gemeinderat oder Amtsleiter der Gemeinden

Lokaler Vertreter Landwirtschaft

Lokaler Vertreter Wirtschaft

Lokaler Vertreter Bürgerinitiativen / Vereinigungen



Gremienbildung

Regionalforum (im gemeinsamen Planungsraum)

❖ Aufgaben

- Information
- Konsultation
- Kooperation und Mitwirkung am Trassenauswahlverfahren (u.a. Kriterienkatalog),
Trassenentwicklung, Trassenauswahl

Gremienbildung

Regionalforum (im gemeinsamen Planungsraum)

❖ Teilnehmerkreis

- Ein gewählter Gemeindevertreter je Gemeindeforum
- Interessensvertretungen und übergeordnete Vereinigungen (je ein Vertreter z.B. von IHK, Bauernverband, BUND, Wirtschaftskammer, Landwirtschaftskammer, Arbeiterkammer)
- Verwaltung (je ein Vertreter Regierung Oberbayern, Landratsamt Rosenheim, Amt der Tiroler Landesregierung, BH Kufstein)

❖ Bildung des Regionalforums

- Erstvorschlag
- Vorschläge aus dem Kreis der Beteiligten
- Abschließende Festlegung mit dem Ziel eines handlungsfähigen Gremiums

Gremienbildung

Regionalforum (im gemeinsamen Planungsraum)

Teilnehmer

Institution

Vertreter aus Gemeindeforum #1

Vertreter aus Gemeindeforum #2

Vertreter aus Gemeindeforum #3

Vertreter aus Gemeindeforum #4

Vertretung der Regierung von Oberbayern

Vertretung des Amtes der Tiroler Landesregierung

Vertretung des Landratsamtes Rosenheim

Vertretung der BH Kufstein

Vertretung der IHK

Vertretung der Wirtschaftskammer

Vertretung der Arbeiterkammer

Vertretung der Landwirtschaftskammer

BUND

Institution

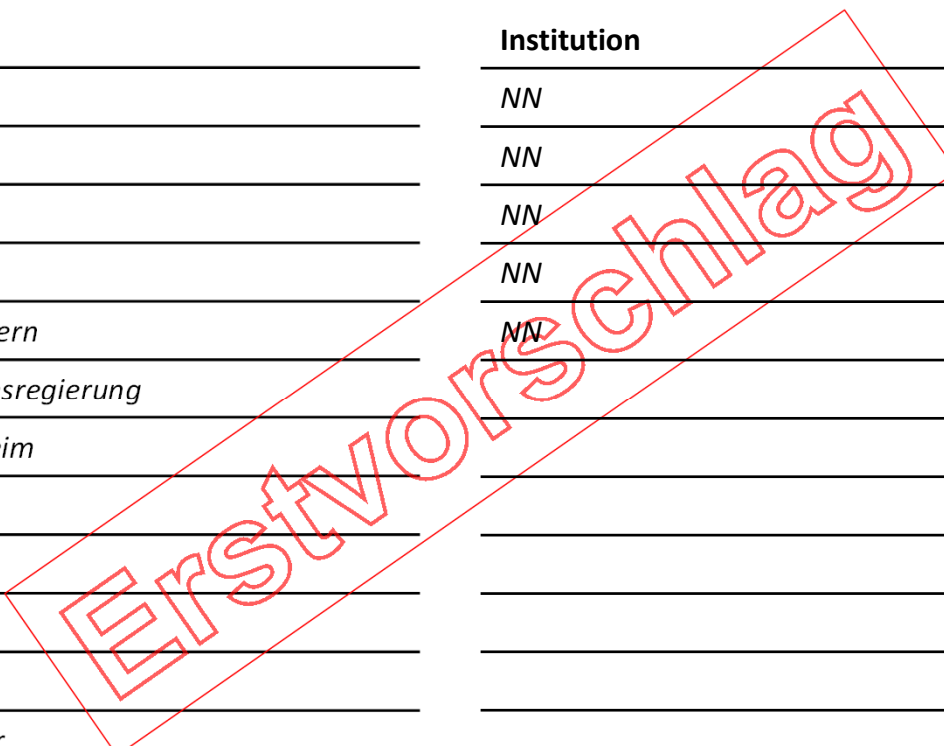
NN

NN

NN

NN

NN



Gremienbildung

Regionaler Projektbeirat (gemeinsamer und erweiterter Planungsraum)

❖ Aufgaben

- Information und Konsultation der politischen Vertreter

❖ Teilnehmerkreis

- MdB, MdEP, MdL, Landrat, OB Rosenheim auf der bayerischen Seite,
- NR-Abg., Abg. zum EP, Landtagsabgeordnete, Bezirkshauptmann auf Tiroler Seite

❖ Bildung des Regionalforums

- Erstvorschlag
- Vorschläge aus dem Kreis der Beteiligten
- Abschließende Festlegung

Gremienbildung

Regionaler Projektbeirat

Teilnehmer

Institution (D)

MdB Wahlkreis Rosenheim

MdEP

MdL

MdL

MdL

Landrat von Rosenheim

Bayerischer Gemeindetag BV Oberbayern-Kreisverband RO

OB Rosenheim

Institution (A)

Nationalratsabgeordhete

Abg. zum EP

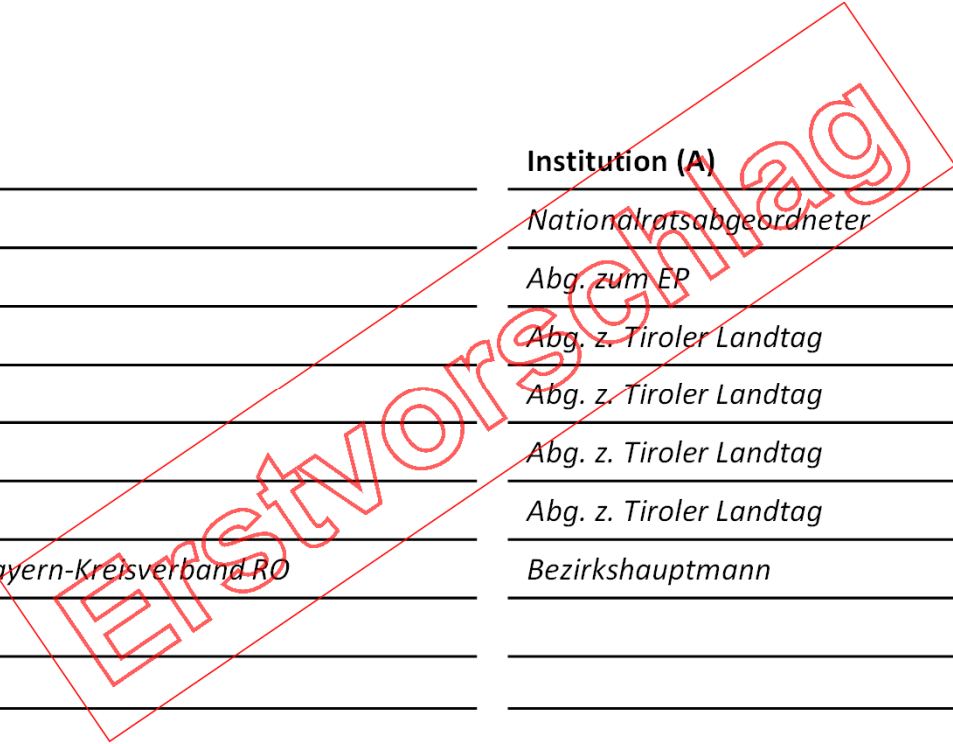
Abg. z. Tiroler Landtag

Abg. z. Tiroler Landtag

Abg. z. Tiroler Landtag

Abg. z. Tiroler Landtag

Bezirkshauptmann



Gremienbildung

Lenkungskreis (Brenner-Nordzulauf)

❖ Aufgaben

Steuerung der Themenschwerpunkte

- Bewertungsmethodik
- Grundsätze zur Gremienbildung
- Trassenauswahl

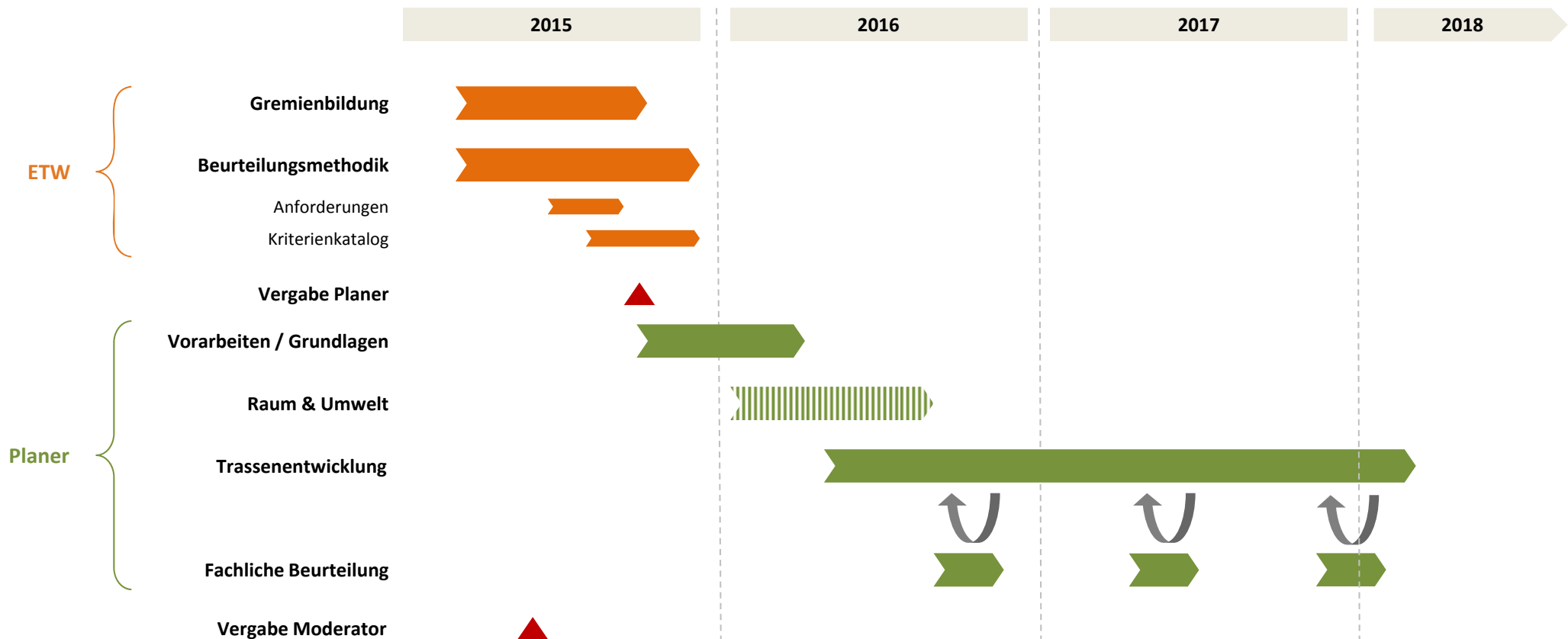
❖ Teilnehmerkreis

- Vertreter von
- BMVI & BMVIT
- DB AG & ÖBB
- Freistaat Bayern & Land Tirol

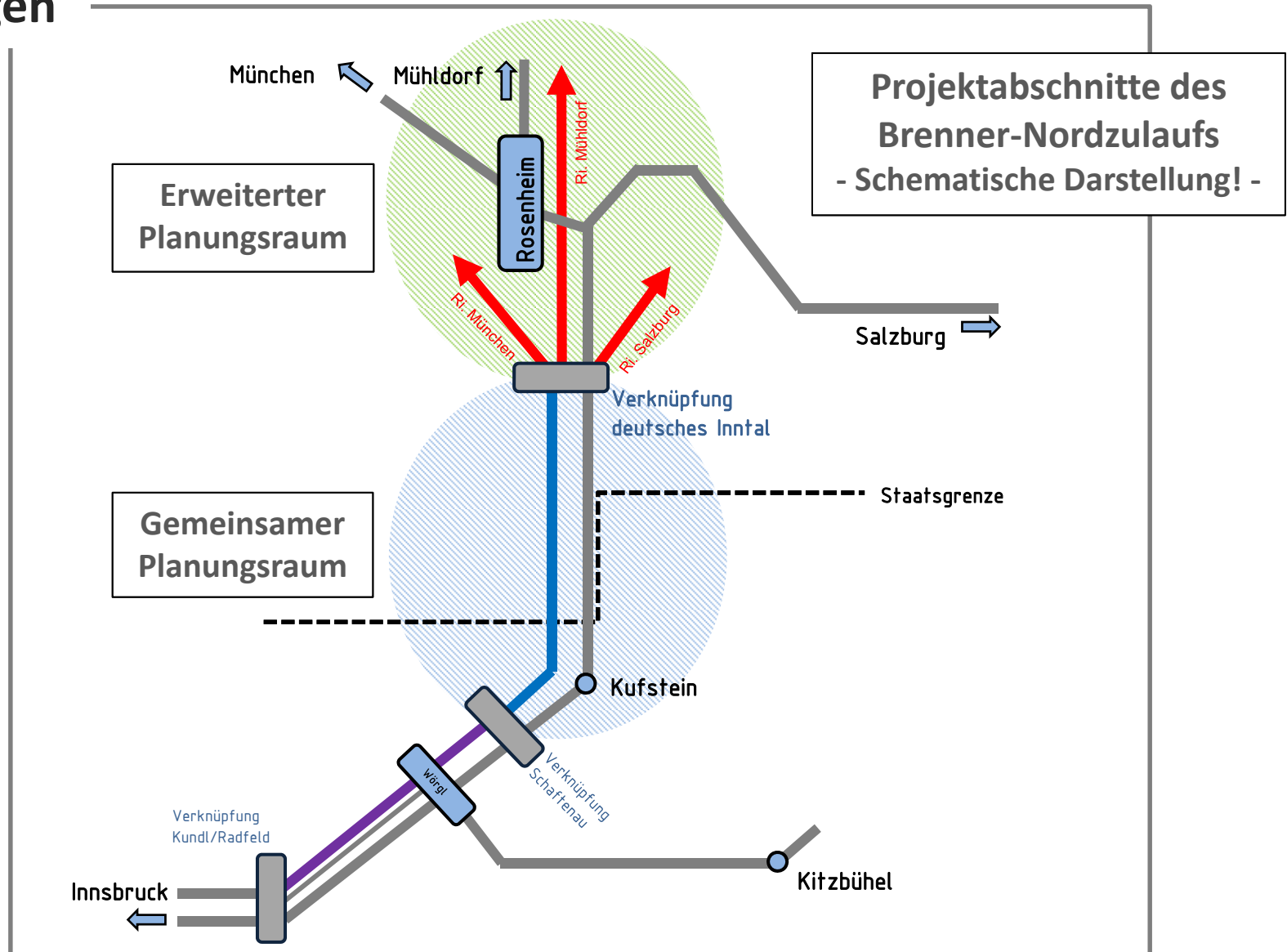
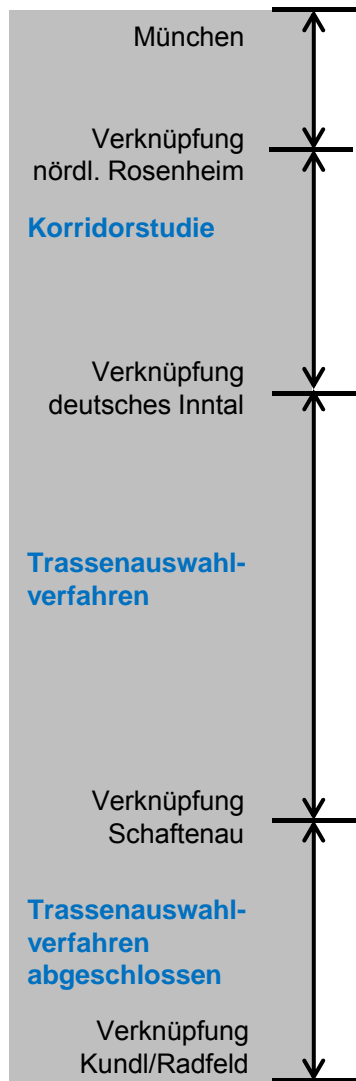
DISKUSSION

Weitere Vorgehensweise

Zeitplan



Randbedingungen



Randbedingungen

Erfordernis und Lage einer „Verknüpfungsstelle“

- ❖ Für eine optimale Betriebsführung ist eine **Verknüpfungsstelle** zwischen der Neubaustrecke und Bestandsstrecke südlich von Rosenheim erforderlich.
- ❖ Diese **Verknüpfungsstelle** definiert gleichzeitig das nördliche Ende des gemeinsamen Planungsraumes (DB und ÖBB).
- ❖ Die Festlegung ihrer Lage ist damit auch eine wesentliche **Voraussetzung** für den Beginn des konkreten Trassenauswahlverfahrens im gemeinsamen Planungsraum.
- ❖ Die Definition einer möglichen Lage dieser Verknüpfungsstelle wird im Wege einer „**Korridorstudie**“ vorweg ermittelt.

Randbedingungen

Ziel und Inhalt der „Korridorstudie“

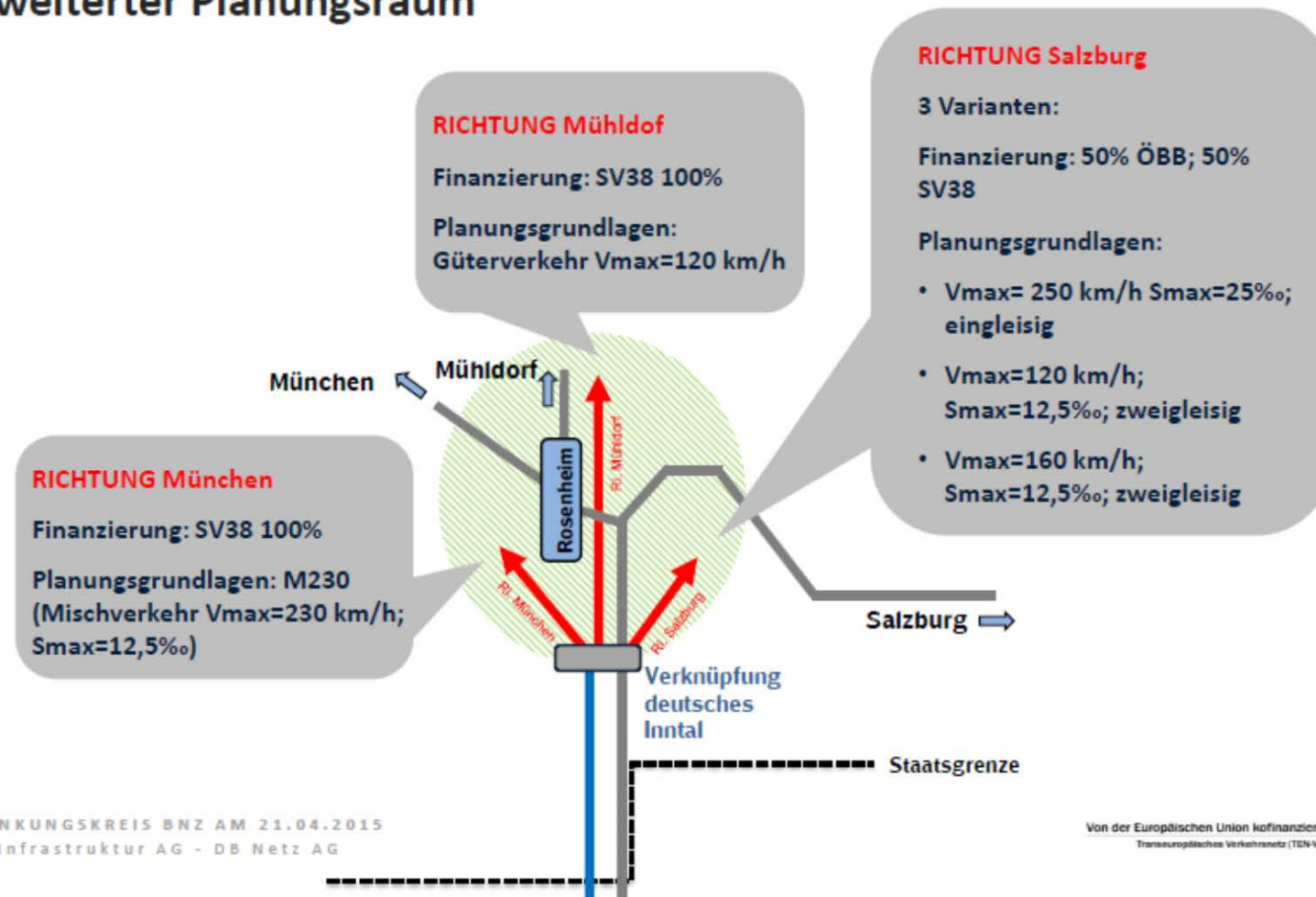
- ❖ Ziel der Korridorstudie ist es, die konkrete Machbarkeit einer Streckenführung für eine Aus- bzw. Neubaustrecke nach München (Festlegung im Bundesverkehrswegeplan) zu untersuchen. Darüber hinaus sind aber auch mögliche alternative **Streckenführungen** in Richtung Mühldorf direkt und über Freilassing zu prüfen.
- ❖ Neben den **Anforderungen aus dem Brennerverkehr** fließen in die Studie auch **Belange des Personenfernverkehrs** auf der Achse Zürich - Innsbruck - Salzburg - Wien mit ein.
- ❖ Die Korridorstudie ist **keine Festlegung** einer späteren Trassenführung! Die anschließenden Trassenplanungen im Raum Rosenheim finden – wie schon im gemeinsamen Planungsraum – unter umfassender Beteiligung der Öffentlichkeit statt.

SONSTIGES / ALLFÄLLIGES

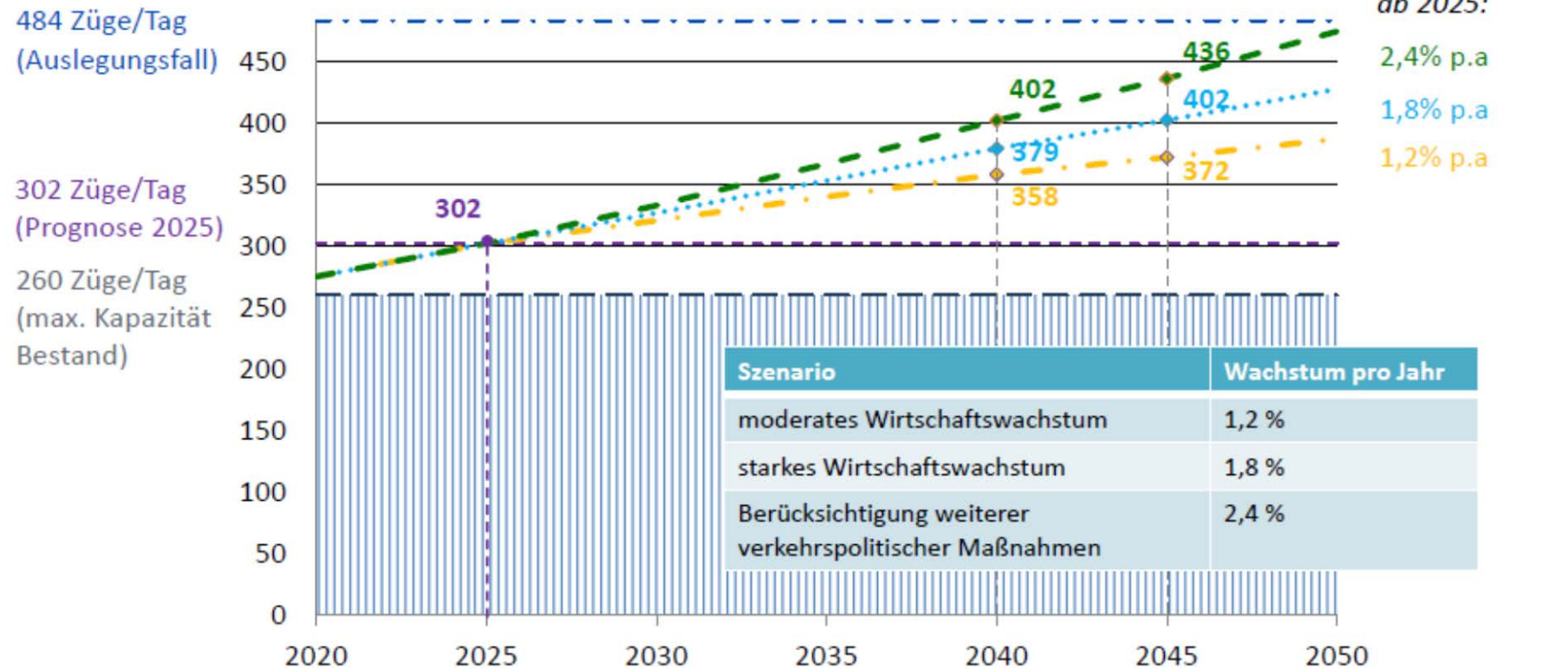
VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Finanzierung – Planungsgrundlagen Erweiterter Planungsraum



Zugzahlen an der Grenze D/A



⇒ **Bemessungsgröße für Trassenauswahlverfahren: 400 Züge/Tag**