

INFORMATIONSVERANSTALTUNG

02.05.2019, ASSLING

BRENNER-NORDZULAUF

Informationsveranstaltung

Inhalt

- ❖ Begrüßung
- ❖ Überblick Brennerachse und Alpenquerende Verkehre
- ❖ Überblick Inhalte Projekt Brenner-Nordzulauf und nationale Verankerung
- ❖ Planungsbegleitung im Abschnitt Großkarolinenfeld – Grafing
- ❖ Schallschutz bei der Deutschen Bahn und deren rechtliche Rahmenbedingungen

Informationsveranstaltung

Inhalt

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Überblick Brennerachse und Alpenquerende Verkehre
- ❖ Überblick Inhalte Projekt Brenner-Nordzulauf und nationale Verankerung
- ❖ Planungsbegleitung im Abschnitt Großkarolinenfeld – Grafing
- ❖ Schallschutz bei der Deutschen Bahn und deren rechtliche Rahmenbedingungen

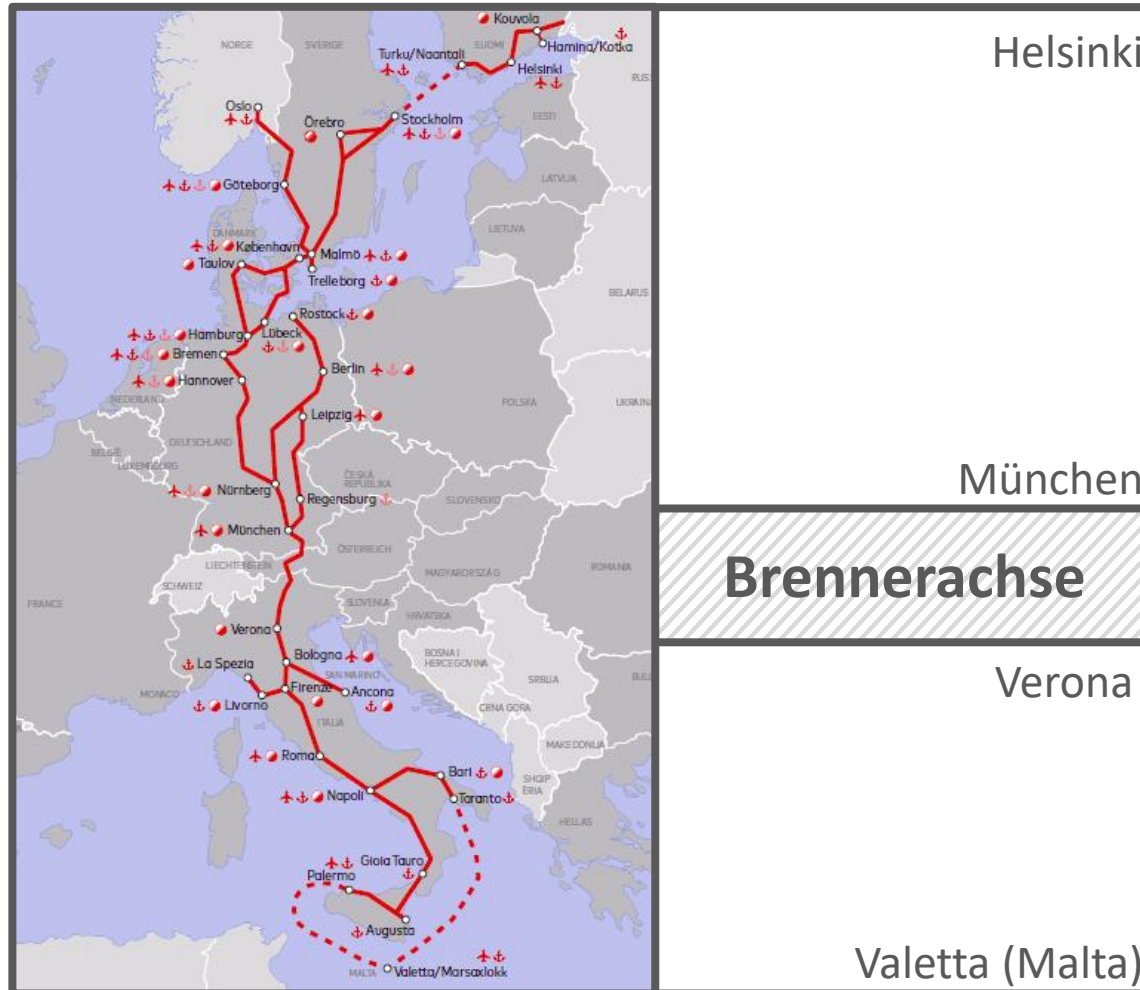
Informationsveranstaltung

Inhalt

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Überblick Brennerachse und Alpenquerende Verkehre**
- ❖ Überblick Inhalte Projekt Brenner-Nordzulauf und nationale Verankerung
- ❖ Planungsbegleitung im Abschnitt Großkarolinenfeld – Grafing
- ❖ Schallschutz bei der Deutschen Bahn und deren rechtliche Rahmenbedingungen

Das Projekt im Kontext

Skandinavien-Mittelmeer Korridor



Helsinki

9.400 km
Eisenbahnstrecken

6.900 km
Autobahnen/Schnellstraßen

19
Flughäfen

25
Seehäfen

Pat Cox
EU-Koordinator

München

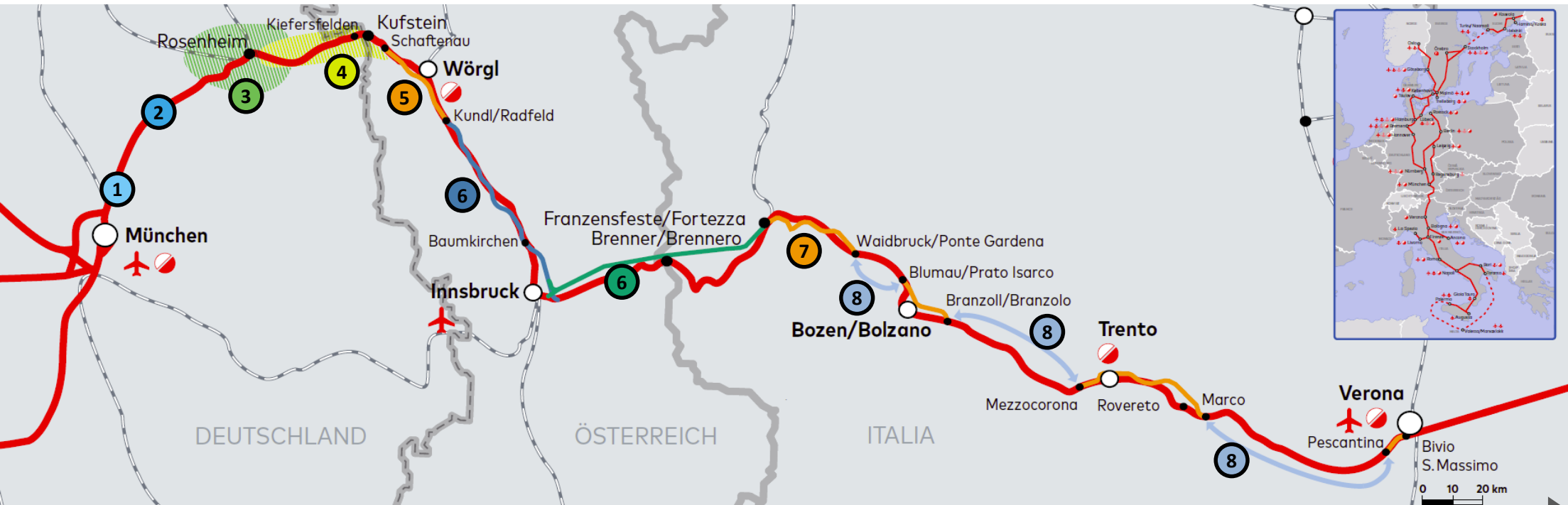
Brennerachse

Verona

Valetta (Malta)

Das Projekt im Kontext

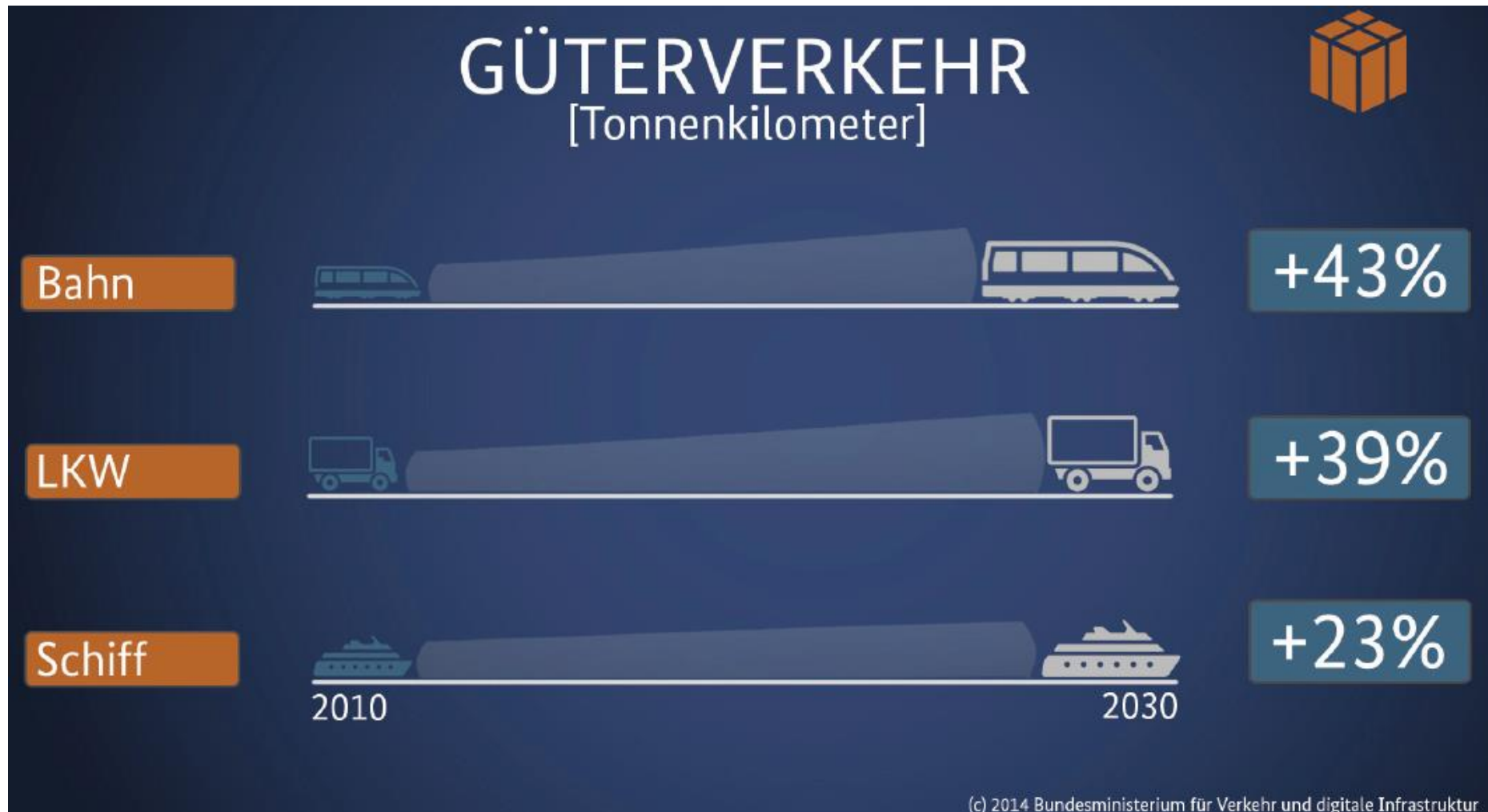
Brennerachse



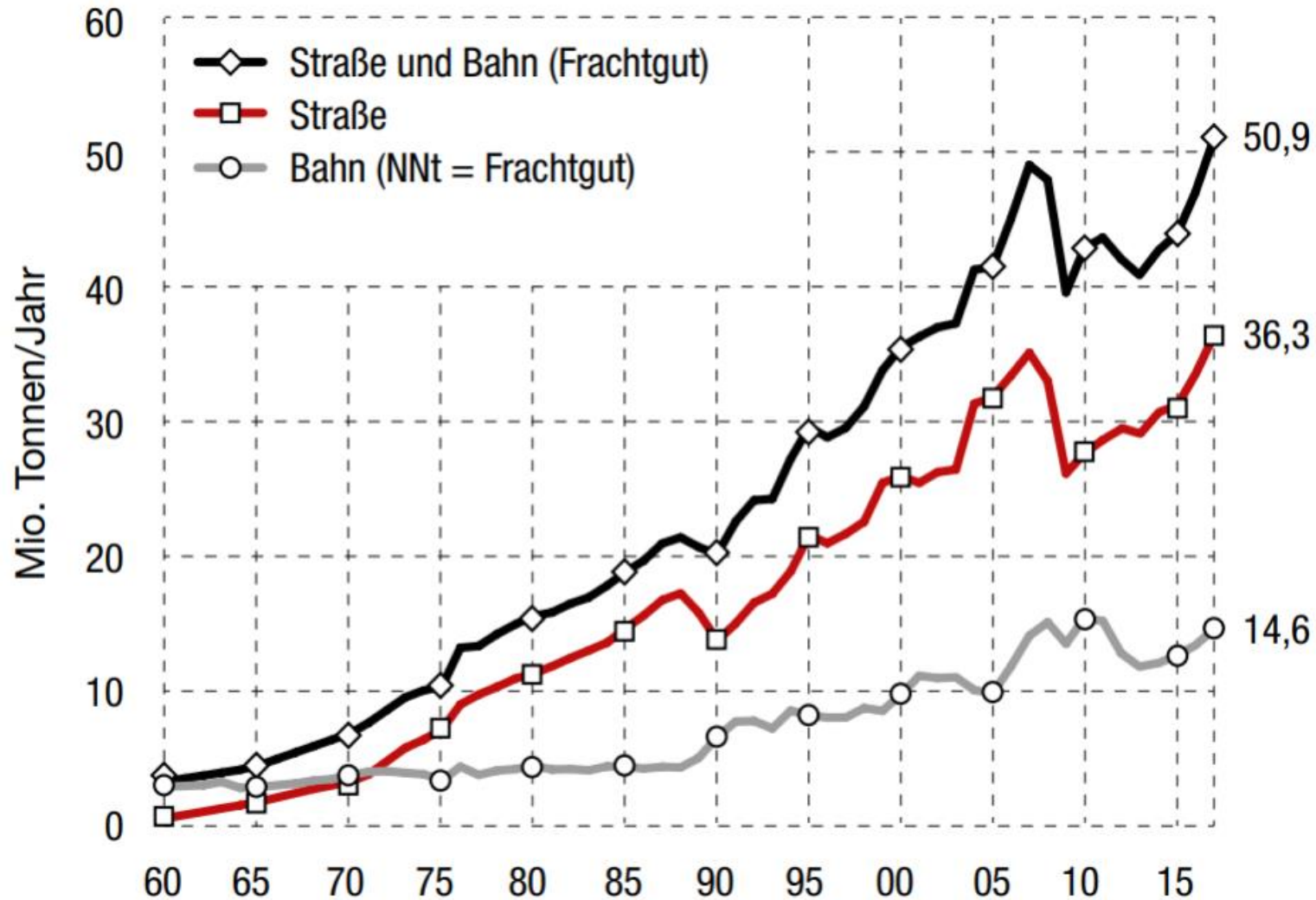
Trudering – Grafing ① Blockverdichtung VOR-GESPRÄCHE	Grafig – Großkarolinienfeld ② Neubaustrecke VOR-GESPRÄCHE	Erweiterter Planungsraum ③ Neubaustrecke TRASSEN-AUSWAHL	Gemeinsamer Planungsraum ④ Neubaustrecke TRASSEN-AUSWAHL	Schafftenau – Radfeld ⑤ Neubaustrecke UV-ERKLÄRUNG	Radfeld - Baumkirchen ⑥ Neubaustrecke IN BETRIEB	Brenner Basistunnel ⑥ Neubaustrecke IM BAU	Franzensfeste – Waidbruck ⑦ Neubaustrecke IN AUSSCHREIBUNG	Weiterer Südzulauf ⑧ Neubaustrecken IN PLANUNG
---	--	---	---	---	---	---	---	---

Wie funktioniert Güterverkehr auf der Schiene?

Verkehrsprognose 2030 (BMVI)



Güterverkehrsaufkommen am Brenner von 1960-2017



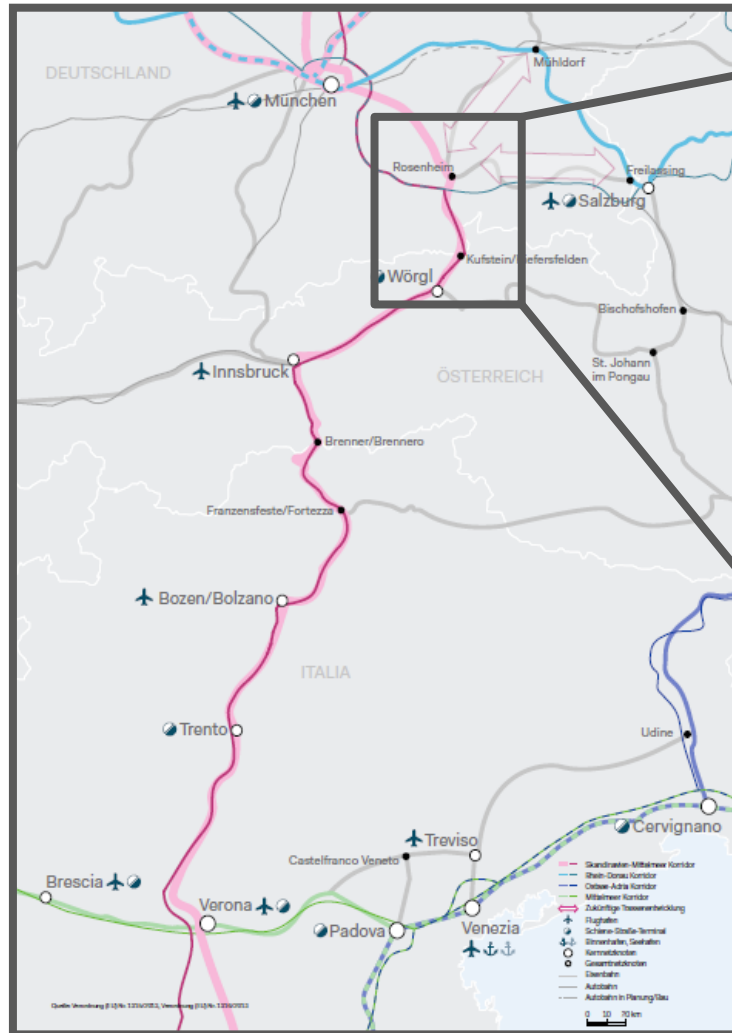
Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehr in Tirol - Bericht

Informationsveranstaltung

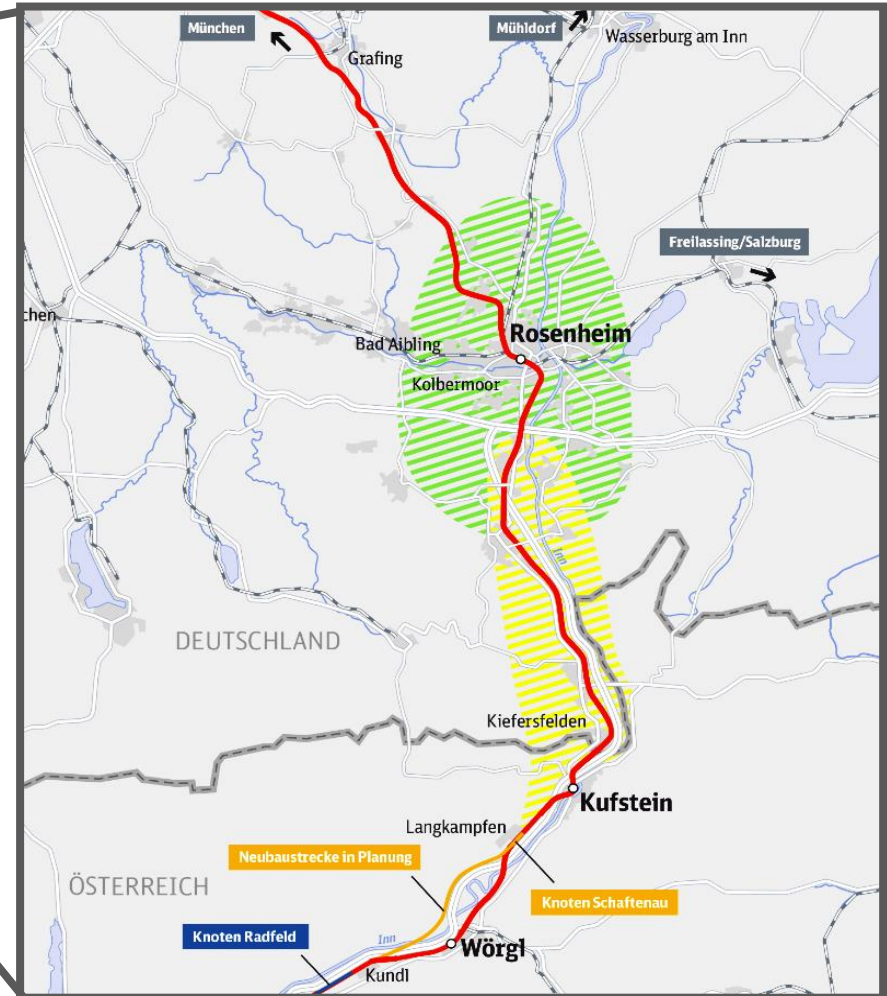
Inhalt

- ❖ Begrüßung
- ❖ Überblick Brennerachse und Alpenquerende Verkehre
- ❖ **Überblick Inhalte Projekt Brenner-Nordzulauf und nationale Verankerung**
- ❖ Planungsbegleitung im Abschnitt Großkarolinenfeld – Grafing
- ❖ Schallschutz bei der Deutschen Bahn und deren rechtliche Rahmenbedingungen

Überblick zum Brenner-Nordzulauf Projektgebiet



Brennerachse



Projektgebiet

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

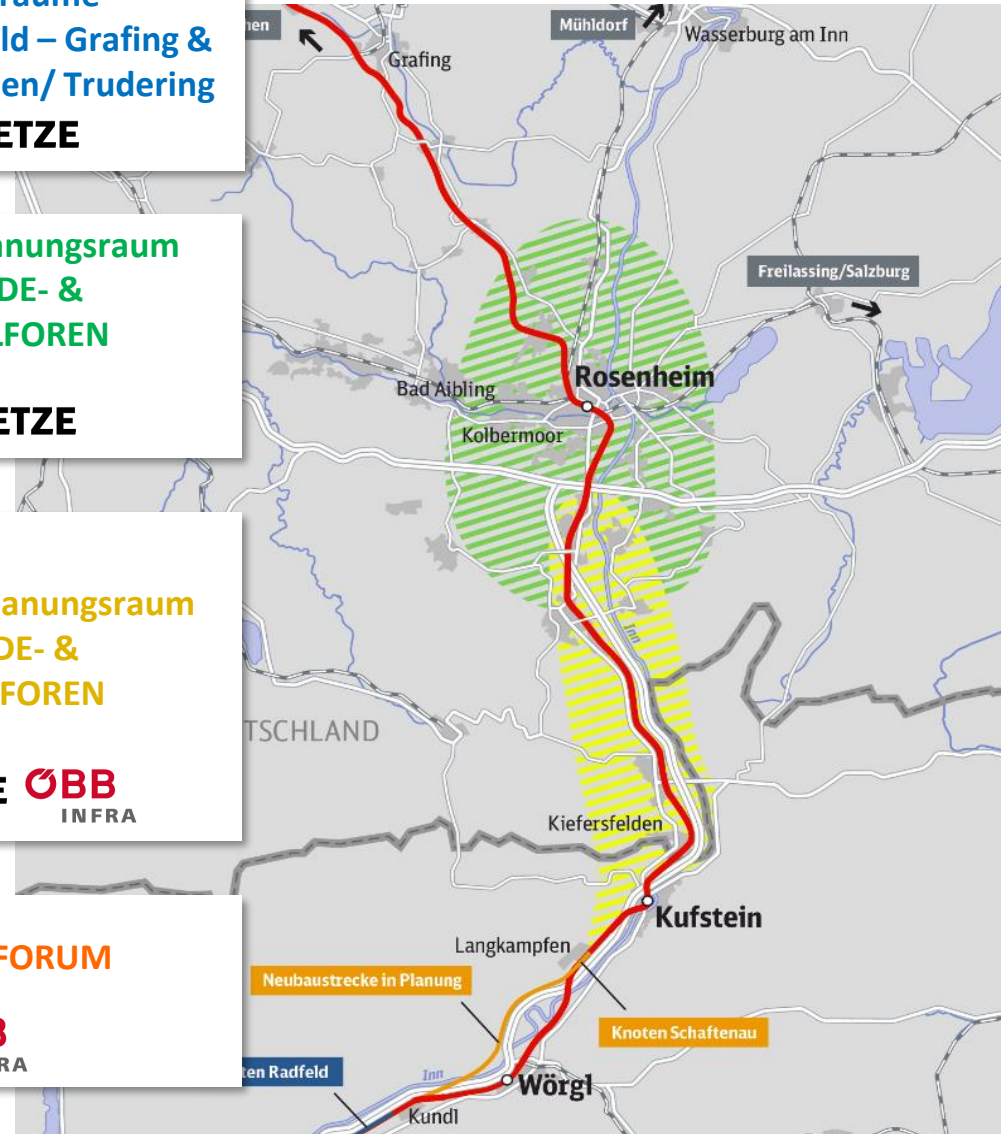
Verknüpfung Kundl/Radfeld

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

Erweiterter Planungsraum
GEMEINDE- &
REGIONALFOREN
DB NETZE

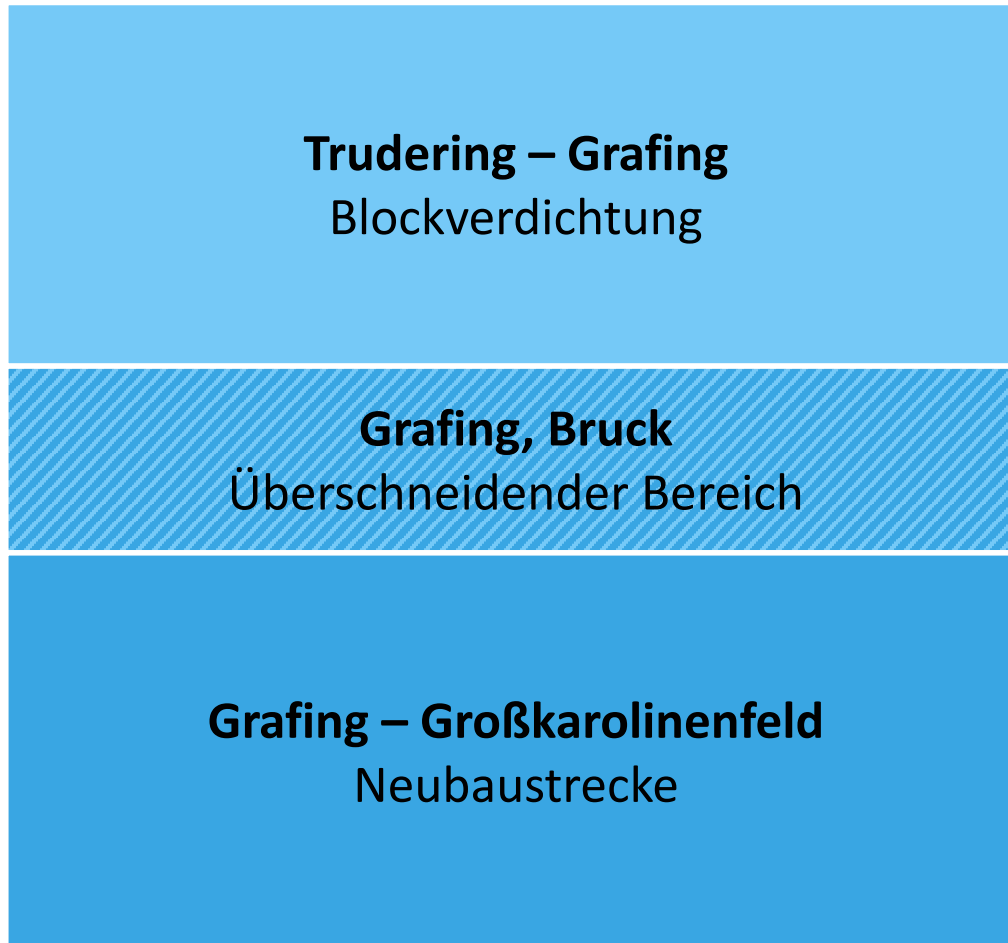
Gemeinsamer Planungsraum
GEMEINDE- &
REGIONALFOREN
DB NETZE **ÖBB INFRA**

REGIONALFORUM
ÖBB INFRA



Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – Mü.-Trudering

Definition der Planungsräume und einzubindende Gemeinden



Verankerung des Projektes in internationalen und nationalen Ausbauplänen

International

- 1985: Europäisches Abkommen zu wichtigen internationale Eisenbahnachsen wie „Oslo-München-Innsbruck-Brenner-Verona-Bologna-Bari“
- 1996: Entscheidung Europäisches Parlament und Rat:
Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, u.a.: TEN-Achse Nr.1 Berlin Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo mit Brenner Basistunnel und Zulaufstrecken
- Der Brennernordzulauf ist Bestandteil des ScanMed Corridors (RFC 3/CORE 5/TEN-V).

National

- Deutschland: Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 und BVWP 2030
- Österreich: Rahmenplan BMVIT

Verankerung des Projektes im Bundesverkehrswegeplan 2030 in Deutschland

Titel: ABS/NBS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (- Kufstein)

Projektnummer: 2-009-V03

Einstufung: Vordringlicher Bedarf

Maßnahmen:

Blockverdichtung ⁽¹⁾

- München – Trudering – Grafing

Neubaustrecke ⁽²⁾

- Grafing – Großkarolinenfeld
- Großkarolinenfeld – Brannenburg
- Brannenburg – Grenze D/A (– Kufstein)

⁽¹⁾ an der viergleisigen Bestandsstrecke (ABS)

⁽²⁾ zusätzlich zur zweigleisigen Bestandsstrecke (NBS)

Aufgabenstellung der zweigleisigen Neubaustrecke

Abschnitt München-Trudering - Grafing Bahnhof

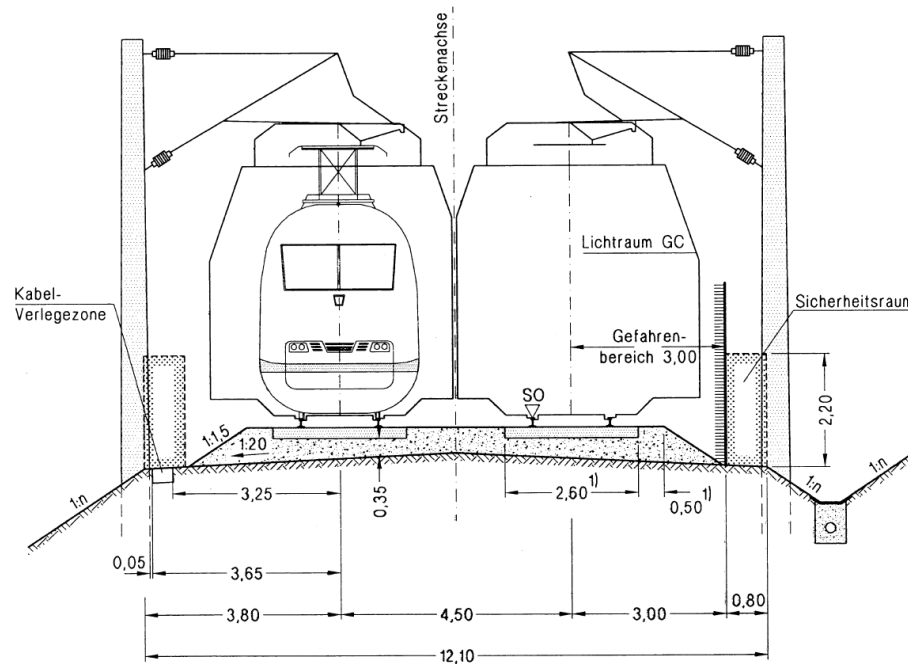
Blockverdichtung der Fern- und S-Bahngleise der Bestandsstrecken

- ❖ Optimierung der Blockabstände
- ❖ Ausrüstung mit ETCS Level 2 (European Train Control System)
- ❖ Bei wesentlicher Änderung der Infrastruktur, Lärmschutz nach gesetzlichen Vorgaben

Aufgabenstellung der zweigleisigen Neubaustrecke

Abschnitt Grafing Bahnhof - Großkarolinenfeld

Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper
 $200 \text{ km/h} < v_e < 300 \text{ km/h}$



- ❖ Zweigleisige, elektrifizierte Neubaustrecke
- ❖ Mischverkehr (schneller Personenfernverkehr und Güterverkehr)
- ❖ Entwurfsgeschw: 230 km/h
- ❖ Gleisachsabstand: 4,50 m
- ❖ max. Längsneigung: 12,5 ‰
- ❖ max. Zuglänge: 750 m
- ❖ keine Personenbahnhöfe

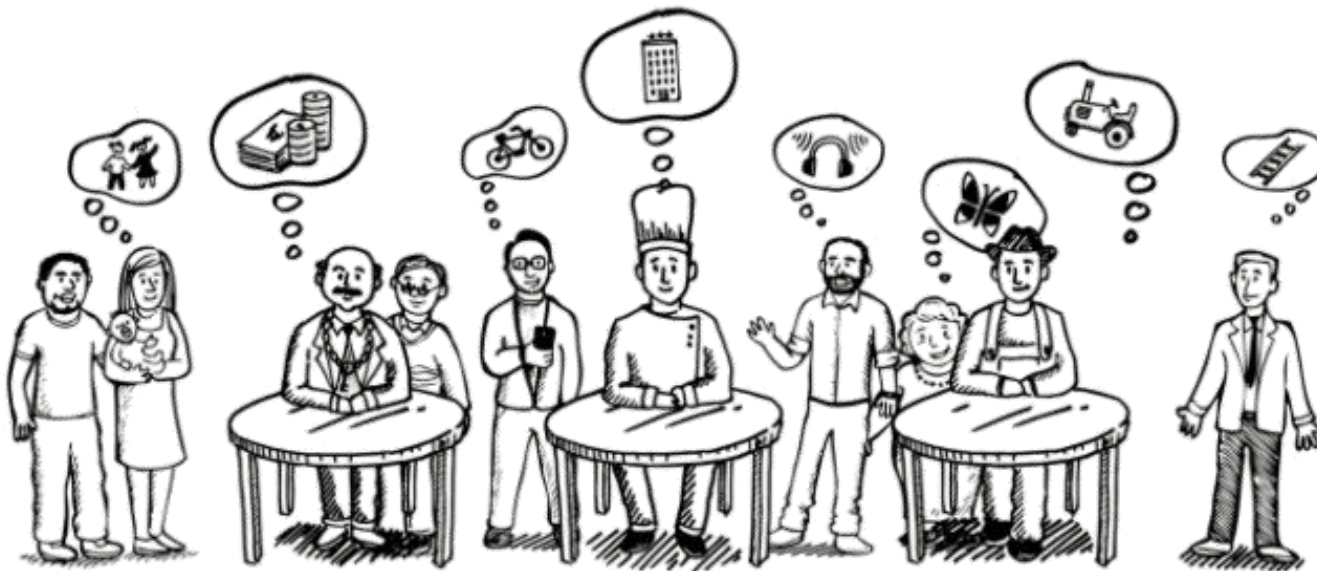
Informationsveranstaltung

Inhalt

- ❖ Begrüßung
- ❖ Überblick Brennerachse und Alpenquerende Verkehre
- ❖ Überblick Inhalte Projekt Brenner-Nordzulauf und nationale Verankerung
- ❖ **Planungsbegleitung im Abschnitt Großkarolinenfeld – Grafing**
- ❖ Schallschutz bei der Deutschen Bahn und deren rechtliche Rahmenbedingungen

Planungsbegleitender Dialog

Gemeinsam planen für die beste Lösung



Mehrwert für die Bürger

- ❖ Berücksichtigung regionaler Besonderheiten
- ❖ Einbringen von Anregungen, Vorschlägen
- ❖ Beratung
- ❖ Nachvollziehbarkeit und Transparenz
- ❖ Aktuelle Informationen
- ❖ Offener Austausch aller Meinungen

Planungsbegleitender Dialog

Kreis der Beteiligten

DB Netz AG

Vertreter von
Bahn und
Fachplaner



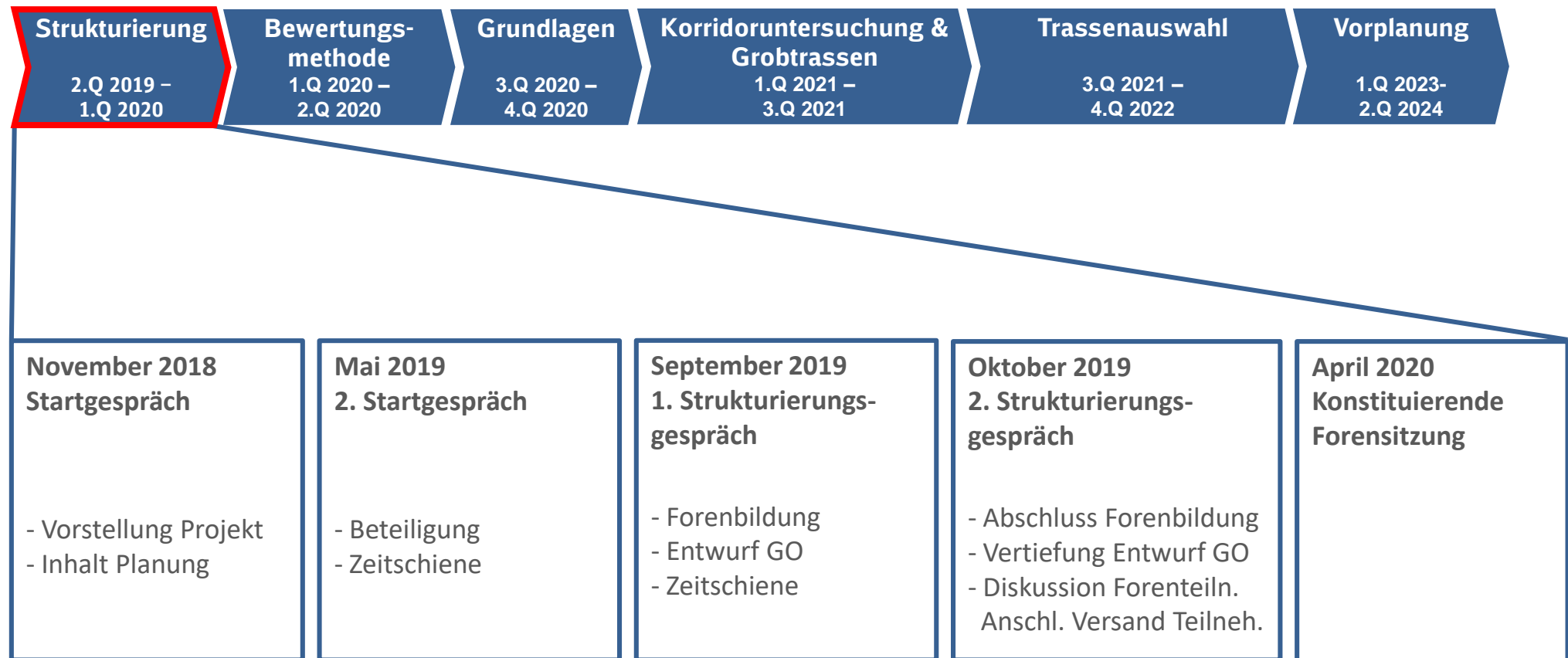
Bürger

Repräsentative
Vertretung aller
Stakeholder

Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing

Aktueller Stand und Zeitplan

Planungsraum Großkarolinenfeld - Grafing



Informationsveranstaltung

Inhalt

- ❖ Begrüßung
- ❖ Überblick Brennerachse und Alpenquerende Verkehre
- ❖ Überblick Inhalte Projekt Brenner-Nordzulauf und nationale Verankerung
- ❖ Planungsbegleitung im Abschnitt Großkarolinenfeld – Grafing
- ❖ **Schallschutz bei der Deutschen Bahn und deren rechtliche Rahmenbedingungen**

Schallschutz und deren rechtliche Rahmenbedingungen

Einordnung des gesetzlichen Lärmschutzes

Lärmsanierung	Lärmvorsorge	Sonderprogramme
Gesetzliche Grundlagen		Freiwillige Leistung
<p>Unverändert fortbestehende Schienenwege unterliegen nicht der 16. Verkehrs-Lärmschutzverordnung (1999)</p> <p>Förderrichtlinie für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen des Bundes.</p>	<p>Bundesimmissionsschutzgesetz vom 01.04.1974</p> <p>16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutz-Gesetz</p>	<p>Keine Rechtsverordnung</p>
Förder- / Anspruchskriterien		
<ul style="list-style-type: none"> - Freiwilliges Programm des Bundes (daher kein Rechtsanspruch!) - Gültig für Bestandsstrecken - Fördermöglichkeit gemäß Förderrichtlinie 	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau - Baulicher Eingriff - Wesentliche Änderung 	<p>Freiwilliges Sonderprogramm</p>

Schallschutz und deren rechtliche Rahmenbedingungen

Übersicht der aktuell sich in Planung befindlichen Lärmschutzmaßnahmen



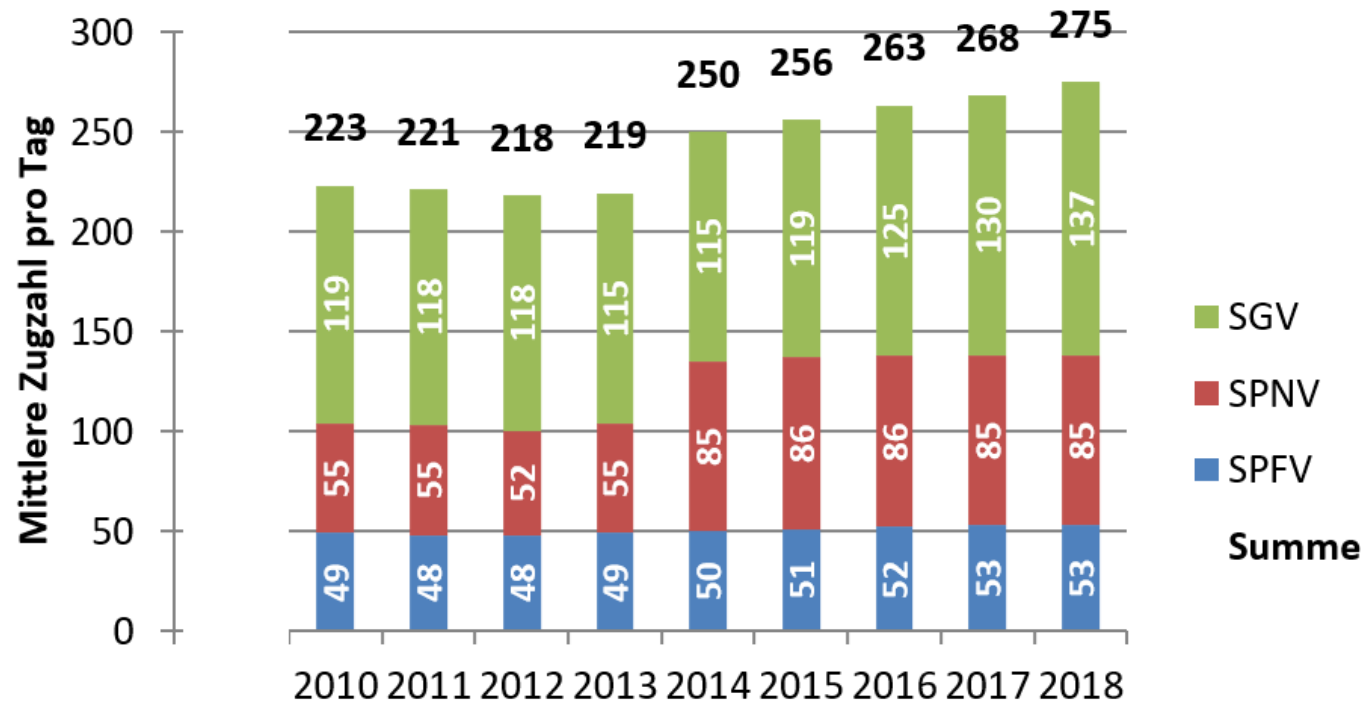
VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF

Zugzahlen

Abschnitt Grafing - Rosenheim

Ist-Zugzahlen



Die Folien 25 und 26 wurden nachträglich auf Wunsch von Teilnehmern hinzugefügt

Kapazität und Gesamtzugverkehr in Zügen pro Tag

Strecke Rosenheim – Kufstein

Zur Bestimmung der Höhe des Schienengüterverkehrs im Jahr 2050 zwischen Rosenheim und Kufstein wurden im Rahmen einer Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vier Szenarien gebildet. Darin wird die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Abhängigkeit des erwarteten Wachstums des Bruttoinlandproduktes bis 2050 („BIP 2050“), der Veränderung der Korridorverkehre über das deutsche Eck („DtEck“) sowie einer stärkeren Partizipation italienischer Häfen an den Seehafenhinterland- und Transshipmentverkehren („ital. Häfen“) aufgezeigt. Die einzelnen Entwicklungen werden in den vier Szenarien wie in der Tabelle dargestellt kombiniert.

Anmerkung 1:

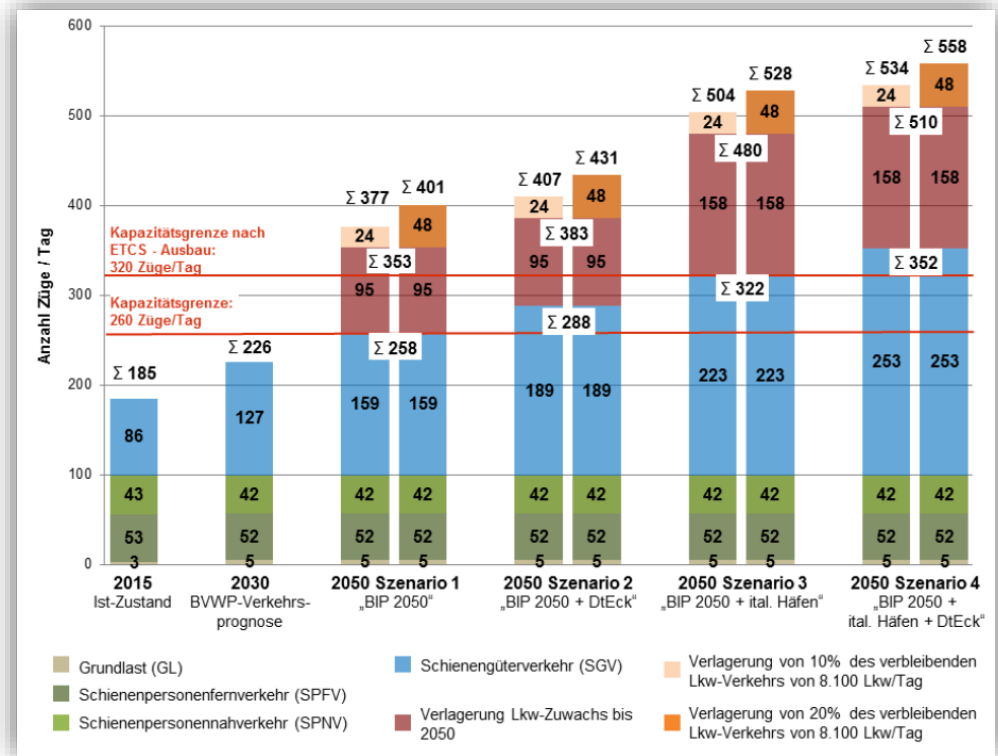
In der **Szenarienstudie** wird ausschließlich die **Entwicklung des Güterverkehrs** betrachtet. Der Personennahverkehr und der Personenfernverkehr wird als konstant zum BVWP 2030 übernommen. **Der BVWP 2030 geht von Personenverkehrszahlen leicht unter dem Ist 2017 aus.**

Anmerkung 2:

Der **Bemessungsfall** stellt die Bemessungsgröße für das Trassenauswahlverfahren dar und wurde im Lenkungsreis vom 21.04.2015 auf 400 Züge/Tag an der Grenze D/A für das 4-gleisige System bestehend aus Neubaustrecke und Bestandsstrecke festgelegt. Die 400 Züge leiten sich aus der BVWP-Prognose 2025 mit 302 Zügen/Tag und einer Verkehrssteigerung um 2,4% pro Jahr bis 2040 ab.

Anmerkung 3:

Der **Auslegungsfall** bildet die maximale Kapazität des Brenner-Basistunnels und seiner Zulaufstrecken ab. Für den Grenzübergang Kiefersfelden (Grenze D/A) sind das bspw. 484 Züge/Tag (SPNV, SPFV, SGV) für das 4-gleisige System bestehend aus Neubaustrecke und Bestandsstrecke.



Quelle: BMVI, Endbericht Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr

Die Folien 25 und 26 wurden nachträglich auf Wunsch von Teilnehmern hinzugefügt