

BRENNER-NORDZULAUF AKTUELLER PROJEKTSTAND UND BETEILIGUNG

27.01.2019, KOLBERMOOR

BRENNER-NORDZULAUF

Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- Aktueller Status der einzelnen Projekte und Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Stand der Planung im erweiterten und gemeinsamen Planungsraum
 - Stand der Planung zwischen Schaftenau – Radfeld
 - Stand der Planungen BBT
 - Stand der Planungen Südzulauf
- Zeitschiene
- Diskussion & Fragen

Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- **Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick**
- Aktueller Status der einzelnen Projekte und Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Stand der Planung im erweiterten und gemeinsamen Planungsraum
 - Stand der Planung zwischen Schaftenau – Radfeld
 - Stand der Planungen BBT
 - Stand der Planungen Südzulauf
- Zeitschiene
- Diskussion & Fragen

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



1	2	3	4	5	6	6	7	
Umland- Grafing	Graing- Großkarolinenfeld	Erweiterter Planungsraum	Gemeinsame Planungsraum	Schaftenau- Radfeld	Radfeld- Baumkirchen	Brenner Basistunnel	Franzensfeste Waidbruck	Weiter Südzulauf
Verdichtung	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke	Neubaustrecke
VOR- SPRACHE	VOR- GSPRACHE	TRASSEN- AUSWAHL	TRASSEN- AUSWAHL	UV- ERKLÄRUNG	IN BETRIEB	IM BAU	IN AUSSCHREIBUNG	IN PLANUNG



Der Zustand

2,3 Millionen LKW rollen jedes Jahr über den Brenner

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

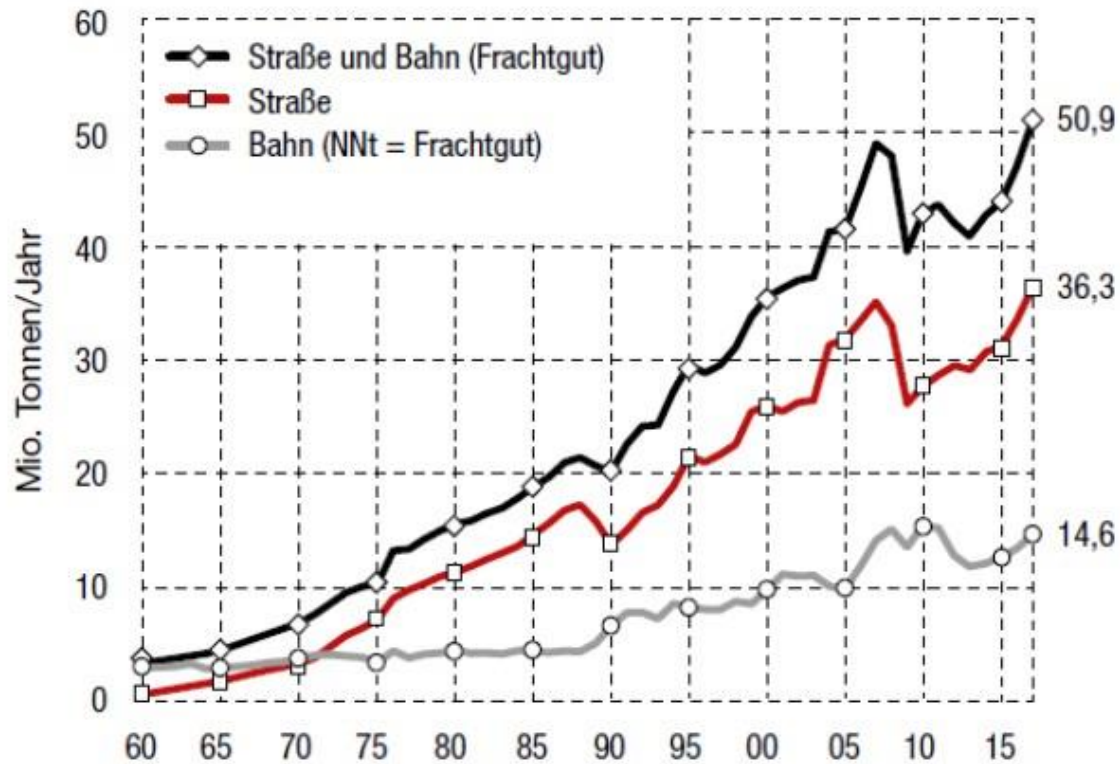
- **Straße:**
 - Neuer Rekord bei alpenquerendem Strassengüterverkehr: 10.9 Mio. SGF (+4.3% ggü. 2007).
 - AT + 5.5%, FR +3.7%, CH -2.1%
 - Brenner bleibt mit Abstand wichtigster Alpenübergang 2017: 2.3 Mio. SGF

- **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



Das Ziel

Mehr Güter sollen umweltfreundlich auf der Schiene transportiert werden

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

Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- **Aktueller Status der einzelnen Projekte und Öffentlichkeitsbeteiligung**
 - **Stand der Planung im erweiterten und gemeinsamen Planungsraum**
 - Stand der Planung zwischen Schaftenau – Radfeld
 - Stand der Planungen BBT
 - Stand der Planungen Südzulauf
- Zeitschiene
- Diskussion & Fragen

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 Schaftebau

UMWELT-VERTRÄGLICHKEITS-ERKLÄRUNG

Verknüpfung Kundl/Radfeld

Planungsräume
Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München/Trudering



Erweiterter Planungsraum
GEMEINDE- & REGIONALFOREN



Gemeinsamer Planungsraum
GEMEINDE- & REGIONALFOREN



REGIONALFORUM

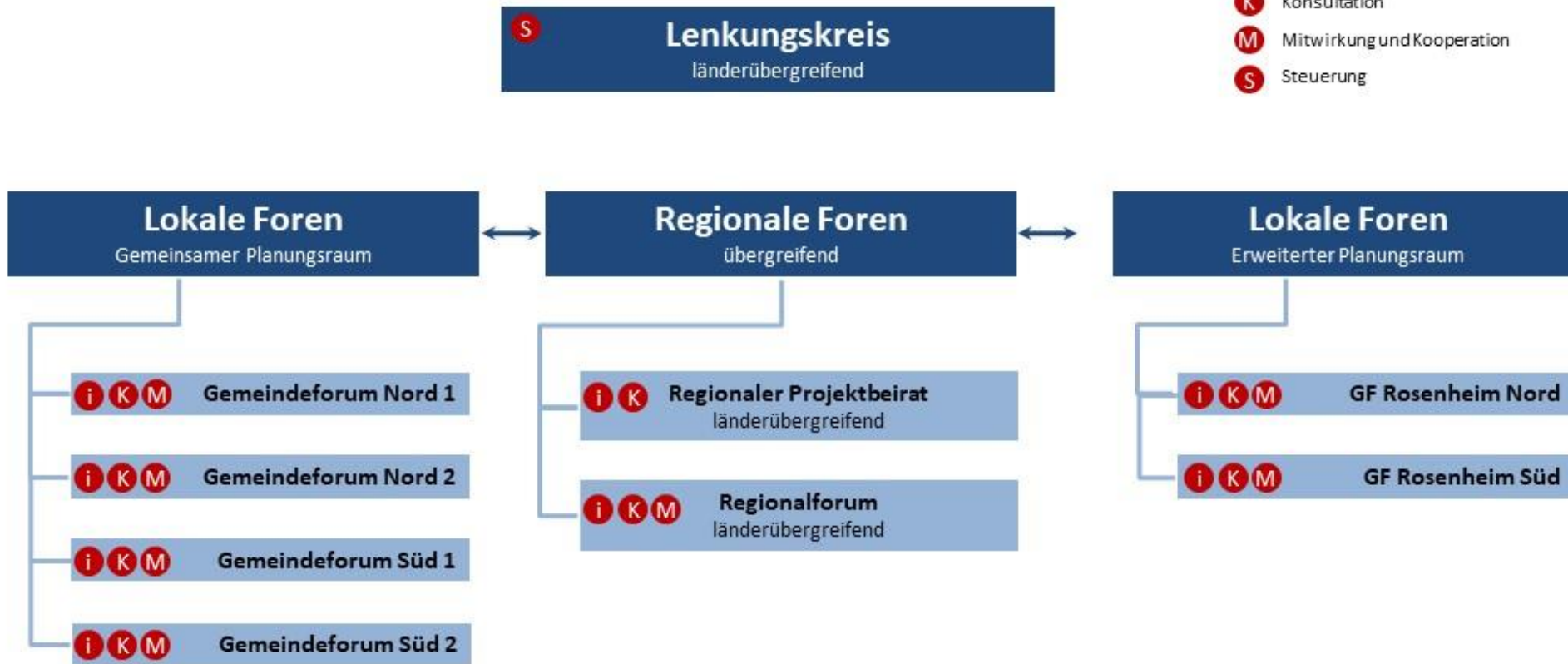


Öffentlichkeitsbeteiligung

Gremienstruktur

Beteiligungsgrad:

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



Öffentlichkeitsbeteiligung beim Trassenauswahlverfahren

Die Bearbeitung erfolgt in zwei Phasen



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Beurteilungsmethode



- ❖ Hauptkriterien fixiert
- ❖ Gewichtung erfolgt

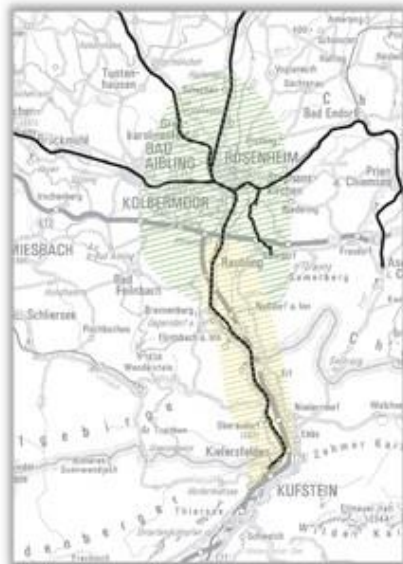
Im Zuge der Beteiligung der Foren wurden 55% der Indikatoren angepasst.

Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Erhebung der Grundlagen



Erhebung der Grundlagen erfolgte im gesamten Planungsraum (EPR & GPR)



Ergebnis:

Grundlagen-
karte
„Mensch“



Grundlagen-
karte
„Natur“



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Bildung von Raumwiderständen aus den Grundlagen



Definition der Raumwiderstände erfolgte über den gesamten Planungsraum (EPR & GPR)

Ergebnis:
Raumwiderstandskarten



	RWK 6	RWK 5	RWK 4	RWK 3	RWK 2	RWK 1
Beispiel Wasser	<ul style="list-style-type: none"> Wasserschutzgebiet Zone I Inn 	<ul style="list-style-type: none"> Wasserschutzgebiet Zone II Stehende Gewässer 	<ul style="list-style-type: none"> Wasserschutzgebiet Zone III Überflutungsflächen 	<ul style="list-style-type: none"> Wasserschutzgebiet in Planung Vorranggebiet Hochwasserschutz 	<ul style="list-style-type: none"> Geplante Überschwemmungsgebiete Vorsorgegebiete 	<ul style="list-style-type: none"> Fließgewässer
Beispiel Mensch	<ul style="list-style-type: none"> Geschlossener Siedlungsbereich 	<ul style="list-style-type: none"> Einzelhäuser Siedlungsbereiche in Planung 	<ul style="list-style-type: none"> Einzelhäuser in Planung 	<ul style="list-style-type: none"> Geschlossene Industrie-/Gewerbegebiete 	<ul style="list-style-type: none"> Einzelne Gewerbe/Industrie 	<ul style="list-style-type: none"> Gewerbe und Industrie in Planung
Beispiel Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> FFH-Gebiet Naturschutzgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> Naturdenkmal 	<ul style="list-style-type: none"> Landschaftsschutzgebiet Gesetzlich geschützte Biotope 	<ul style="list-style-type: none"> Naherholungsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> Naturnaher Landschaftsraum Wirtschaftswald 	<ul style="list-style-type: none"> Landschaftliche Vorbehaltsgebiete

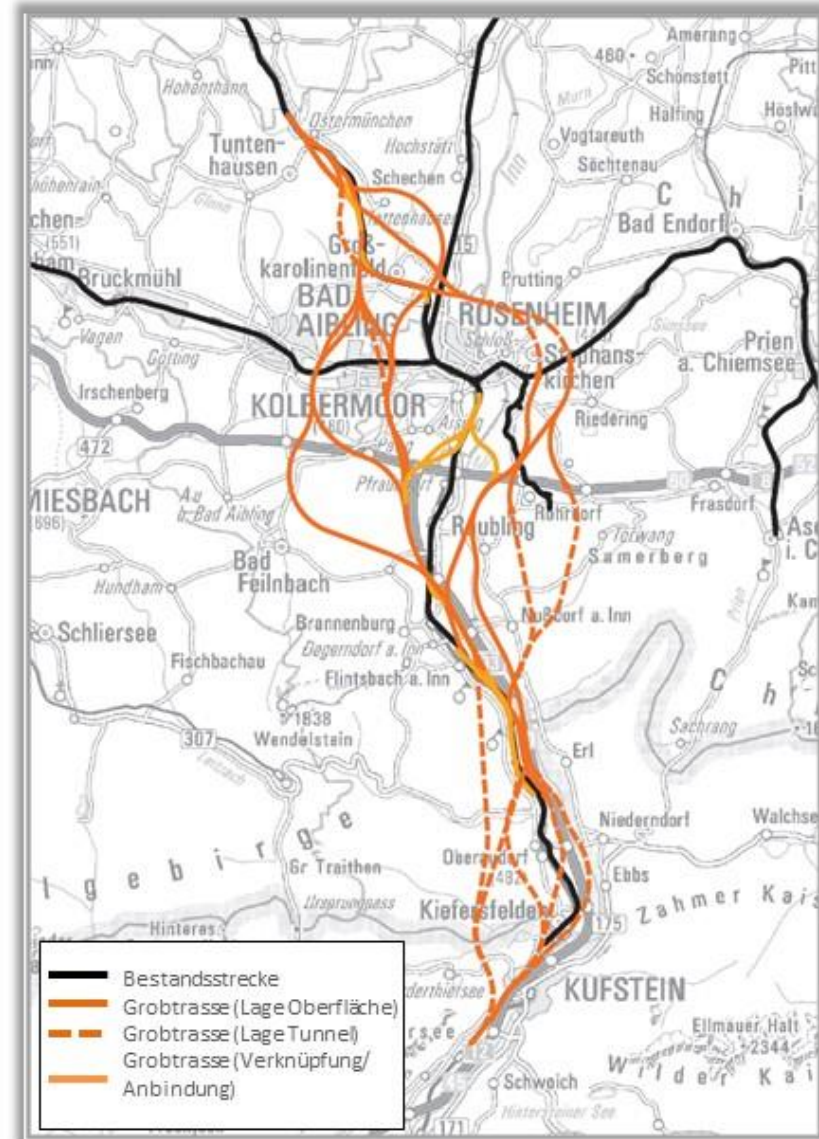
Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe



Die Grobtrassen liegen sowohl östlich als auch westlich des Inns als auch 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

Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe – wie geht es jetzt 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.

Mitte 20

Der Weg zur Trassenempfehlung

Trassenauswahlverfahren



- 5 SEHR GUT
- 4 GUT
- 3 DURCHSCHNITT
- 2 MÄSSIG
- 1 SCHLECHT

		VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
VERKEHR + TECHNIK	Kriterium V+T 1			
	Bauabwicklung	2	5	4
	Kriterium V+T 3			
RAUM + UMWELT	Flächenverbrauch	1	4	5
	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



Beispiel Radfeld-Schaftenau



Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- **Aktueller Status der einzelnen Projekte und Öffentlichkeitsbeteiligung**
 - Stand der Planung im erweiterten und gemeinsamen Planungsraum
 - **Stand der Planung zwischen Schaftenau – Radfeld**
 - Stand der Planungen BBT
 - Stand der Planungen Südzulauf
- Zeitschiene
- Diskussion & Fragen

Planungsraum Schaftenau–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
- Umwelterhebungen (z.B. geologisches Erkundungsprogramm, Lärm- und Luftmessungen)
Einreichung Umweltverträglichkeitserklärung 2019



Kundl / Radfeld - Baumkirchen

Inbetriebnahme 12/2012



Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- **Aktueller Status der einzelnen Projekte und Öffentlichkeitsbeteiligung**
 - Stand der Planung im erweiterten und gemeinsamen Planungsraum
 - Stand der Planung zwischen Schaftenau – Radfeld
 - **Stand der Planungen BBT**
 - Stand der Planungen Südzulauf
- Zeitschiene
- Diskussion & Fragen



STATO DI AVANZAMENTO

BAUFORTSCHRITT

Il sistema di gallerie che è la Galleria di Base del Brennero comprende complessivamente circa 230 chilometri di gallerie. Sono già stati scavati 94 km di gallerie.

Insgesamt umfasst das Tunnelsystem des BBT ca. 230 Tunnelkilometer. Davon sind 94 km ausgebrochen.

Stato dei lavori

Baufortschritt Österreich 57 km

Italien 37 km

Costo
Kosten

8,38 MRD



94 km

230 km

Gallerie principali
Haupttunnel

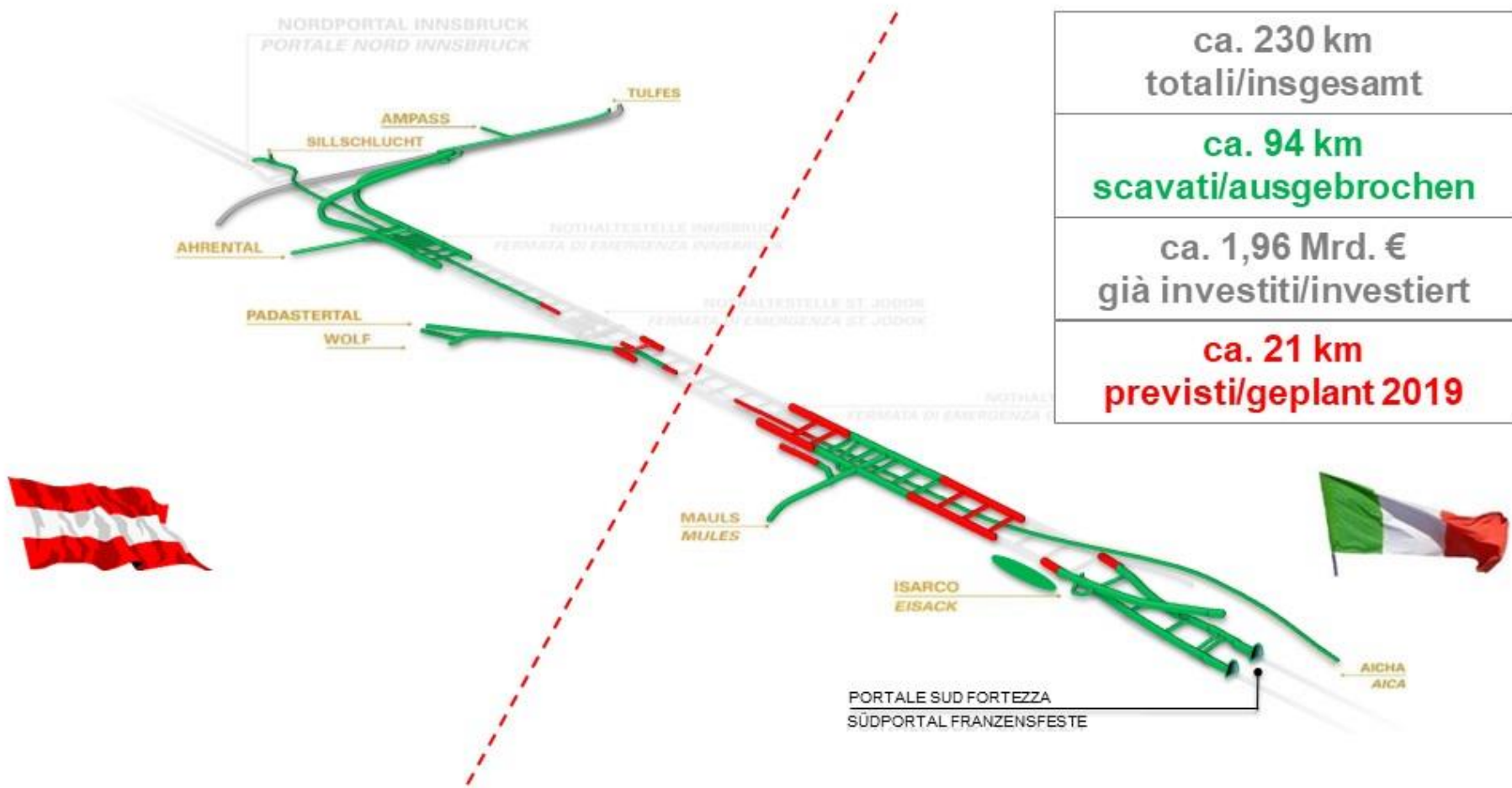
26 km

Cunicolo Esplorativo
Erkundungsstollen

35 km

Altre gallerie
Sonst. Tunnelbauwerke

33 km



ca. 230 km totali/insgesamt
ca. 94 km scavati/ausgebrochen
ca. 1,96 Mrd. € già investiti/investiert
ca. 21 km previsti/geplant 2019



Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- **Aktueller Status der einzelnen Projekte und Öffentlichkeitsbeteiligung**
 - Stand der Planung im erweiterten und gemeinsamen Planungsraum
 - Stand der Planung zwischen Schaftenau – Radfeld
 - Stand der Planungen BBT
 - **Stand der Planungen Südzulauf**
- Zeitschiene
- Diskussion & Fragen

Brenner-Südzulauf

Viergleisiger Ausbau Franzensfeste – Verona



Abschnitt 4: Knoten Verona

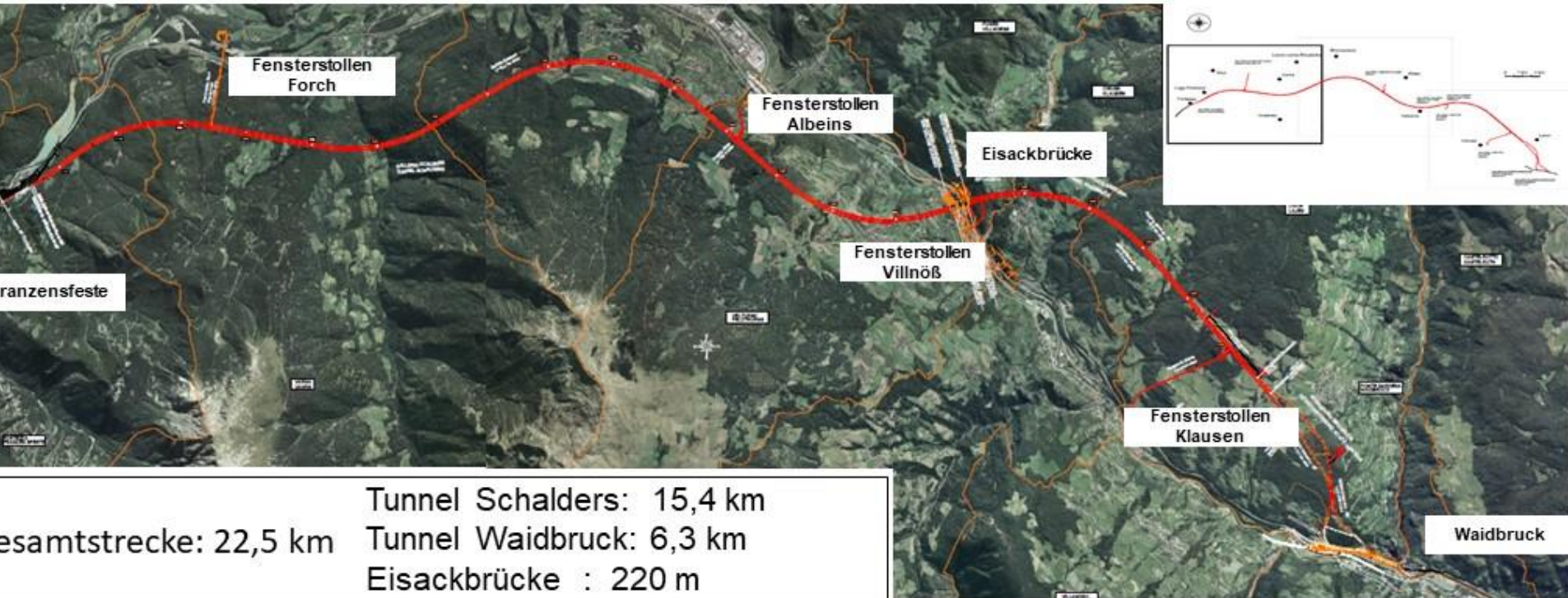
Abschnitt 3: Umfahrung von Trento und Rovereto

Abschnitt 2: Umfahrung von Bozen

Abschnitt 1: Franzensfeste – Waidbruck

Brenner-Südzulauf

Abschnitt 1 Franzensfeste – Waidbruck



Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- Aktueller Status der einzelnen Projekte und Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Stand der Planung im erweiterten und gemeinsamen Planungsraum
 - Stand der Planung zwischen Schaftenau – Radfeld
 - Stand der Planungen BBT
 - Stand der Planungen Südzulauf
- **Zeitschiene**
- Diskussion & Fragen

Zeitplan für nächste Planungsschritte

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum



Planungsraum Radfeld – Schaftenau

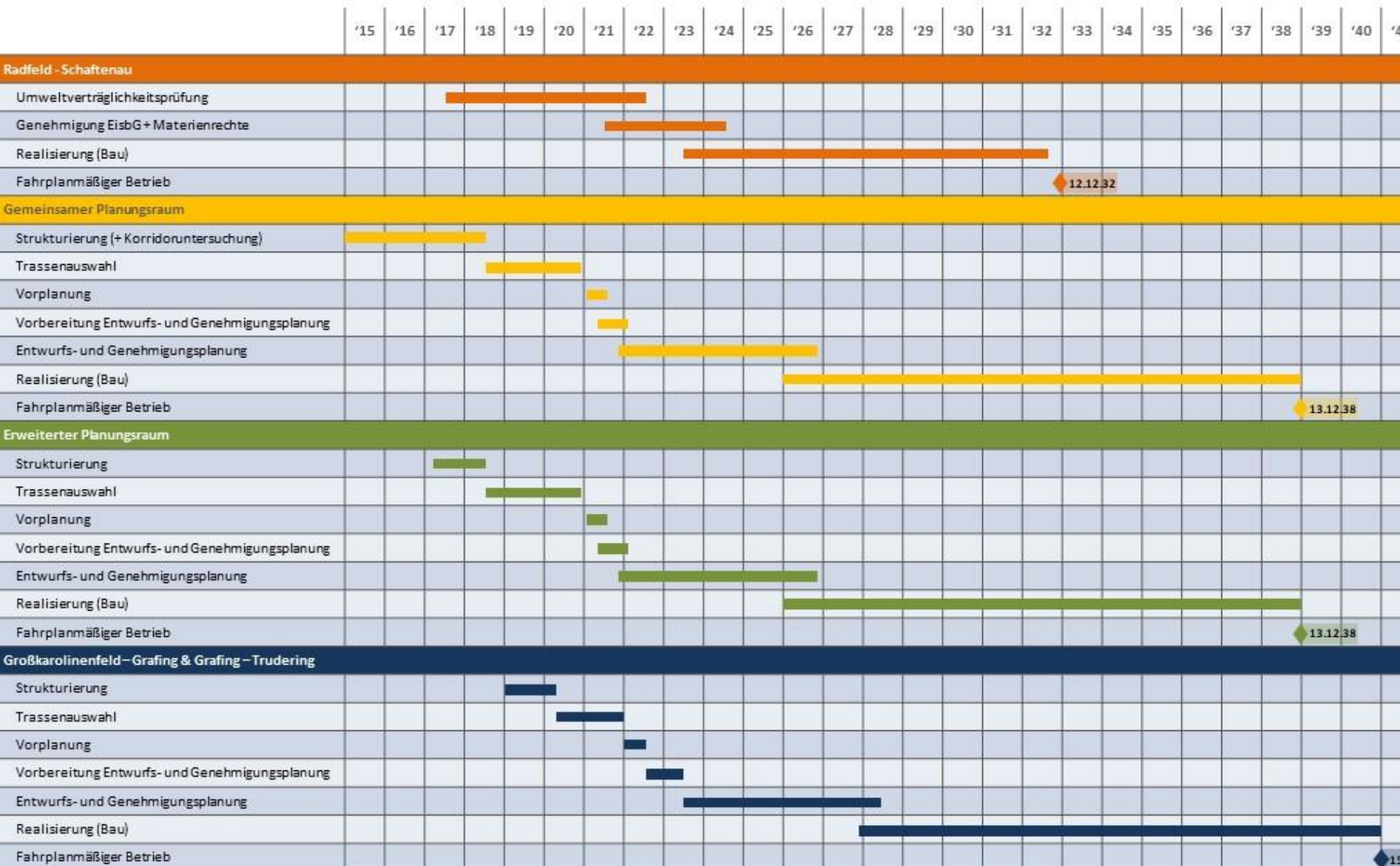


Heute

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

Gesamtterminplan – Vorschlag DB/ÖBB

BRENNER-NORDZULAUF



Brenner-Nordzulauf

Agenda

- Begrüßung
- Die Brennerachse München – Innsbruck – Verona im Überblick
- Aktueller Status der einzelnen Projekte und Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Stand der Planung im erweiterten und gemeinsamen Planungsraum
 - Stand der Planung zwischen Schaftenau – Radfeld
 - Stand der Planungen BBT
 - Stand der Planungen Südzulauf
- Zeitschiene
- **Diskussion & Fragen**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF

Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019)

