



HERZLICH WILLKOMMEN ZUM INFORMATIONSSABEND FÜR Brannenburg & Flintsbach

Auswirkungen auf Brannenburg & Flintsbach aus den 2019 vorgestellten Plänen zum BBT-Nordzulauf



„Wer nichts weiß, muss alles glauben“

Marie von Ebner-Eschenbach

Version History			
Version	Date	Author	Description
V2.1.	27.11.2019	GT	Anpassungen für den Infoabend in der Wendelsteinhalle
V2.0	31.10.2019	GT/	Foliensatz auf die Neuerungen aus 2019 angepasst. Am 31.10. den Bürgermeistern und Gemeinderäten von Brannenburg und Flintsbach präsentiert
V1.4	22.11.2018	GT	Folie 13/17/21: „Neubautrasse für Gleis 3+4 ist auch ohne Verknüpfungsstellen...möglich“ eingefügt Folie 22: „Lt. Bundesverkehrsministerium (19.10.2018) *Q22S.8 wird die derzeitige Trasse 2030 zu 70% ausgelastet sein“ eingefügt Folie 28: *Q22 = Antwort der Bundesregierung zur kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/die Grünen vom 19.10.2018 eingefügt

Dieser Foliensatz dient

- der **Verdeutlichung von Auswirkungen** auf die Orte Brannenburg und Flintsbach aus dem derzeitigen Planungsstand des Nordzulaufs Brennerbasistunnel
- der Erklärung des Planungsstands, der Hintergründe und der Vorgaben
- dem Aufzeigen von Alternative und unklaren/offenen Punkten

Planungsvorgabe

Vorgaben zur Planung: *Q4

- **2** zusätzliche Neubaugleise
- **230 km/h** maximale Streckengeschwindigkeit
- **12,5 ‰** maximale Steigung
- **25 Tonnen** maximale Achslast
- **4,50 m** Gleisachsabstand
- **1.435 mm** Spurweite
- Ausrüstung mit Zugsicherungssystem **ERTMS**
- **Elektrifizierung**

400 Züge als Bemessungsfall



Planungsablauf

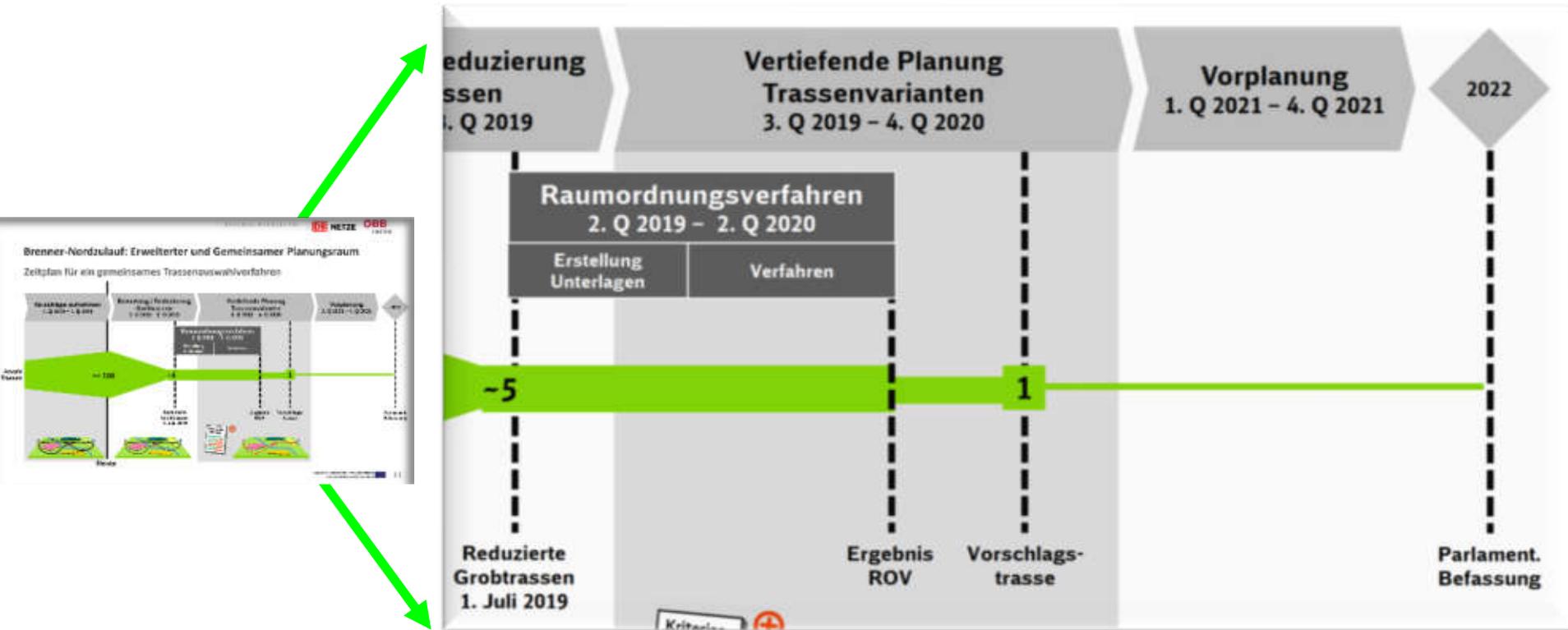
- Gemeinsame Entwicklung von Beurteilungsmethode und Kriterienkatalog
- Entwicklung von „Planungskorridoren“ auf Basis der Raumwiderstandskarte; Vorstellung und Diskussion
- Entwicklung, Bewertung und Vergleich konkreter Trassenvarianten innerhalb der Korridore
- Gemeinsame Trassenempfehlung

- Ohne Quelle: Verknüpfungsstellen alle 25km
- Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal *Q17S.41

Status (Zeitplan)

Zeitablauf:

*Q1



Status (Zeitplan)

BRENNER-NORDZULAUF



NETZE



Zeitablauf:
*Q1

Die gestufte Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab; 1. Stufe ETCS Ausrüstung der Bestandsstrecke

- Umsetzung im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“
- Umsetzung unabhängig von der Realisierung der Neubaustrecke
- Überprüfung des Lärmschutzes im Zuge der Planungen

NETZE

Realisierung
ETCS-Ausrüstung
inkl. LST-Optimierung
Bestandsstrecke
München – Kufstein *)

bis 2027

*) Finanzierung laut BM Scheuer am 01. Juli 2019 für Herbst 2019 gesichert

INFRA

Realisierung Planungsraum
Schaftenau – Knoten Radfeld

bis 2032



NETZE INFRA

Realisierung ABS/NBS München -
Grenze D/A

2038 / 2040

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transsektionsplanisches Verkehrsnetz (TEN-V)



21

Zahlen gestern, heute (und morgen)



Verkehrsbericht Land Tirol 2018 (vom 15.08.2019) *Q2

- LKW-Umwegverkehr bei 59%

Ein Ergebnis der Studie zur Routenwahl war, dass es sich bei nur **ca. 41 % der Fahrten über den Brenner auch tatsächlich um Bestwege handelt (Schwellenwert 60 km)**. Ungefähr 30 % der Fahrten hätten sogar eine um mindestens 60 km kürzere Route gehabt. Im Vergleich zur letzten CAFT-Erhebung bedeutet das einen Rückgang bei den Bestwegen um fast 4 % und eine ungefähr gleich große Zunahme bei den Mehr- und Umwegen.

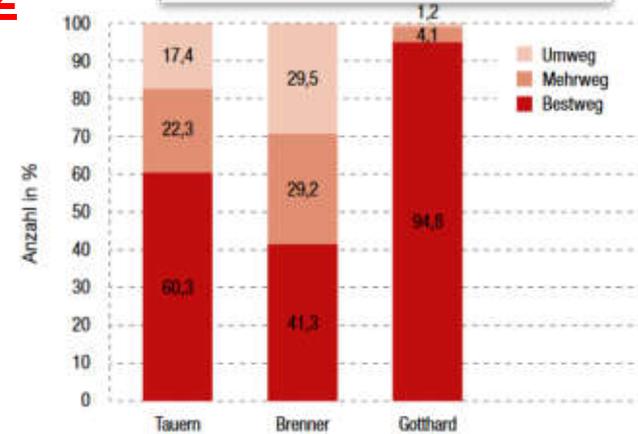
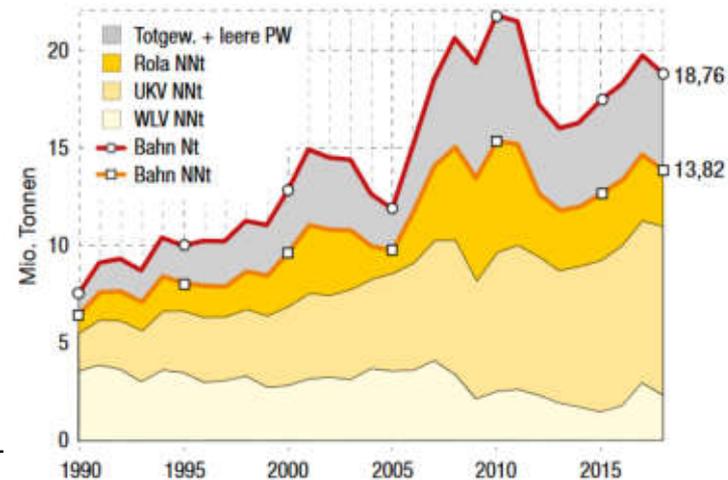


Abb. 1-7: Umweg, Mehrweg, Bestweg
Quelle: Planoptimo 2019

- Sinkender Schienengüterverkehr über den Brenner

Während in den letzten Jahren eine Steigerung im Güterverkehrsaufkommen über den Brenner verzeichnet werden konnte, **so musste 2018 ein Rückgang verzeichnet werden**. Im vergangenen Jahr wurden **13,82 Mio. Nnt** transportiert. Dies entspricht einem **Rückgang von ca. 5,6 %** (2017 14,65 Mio. Nnt).



Zugzahlen heute (und morgen)

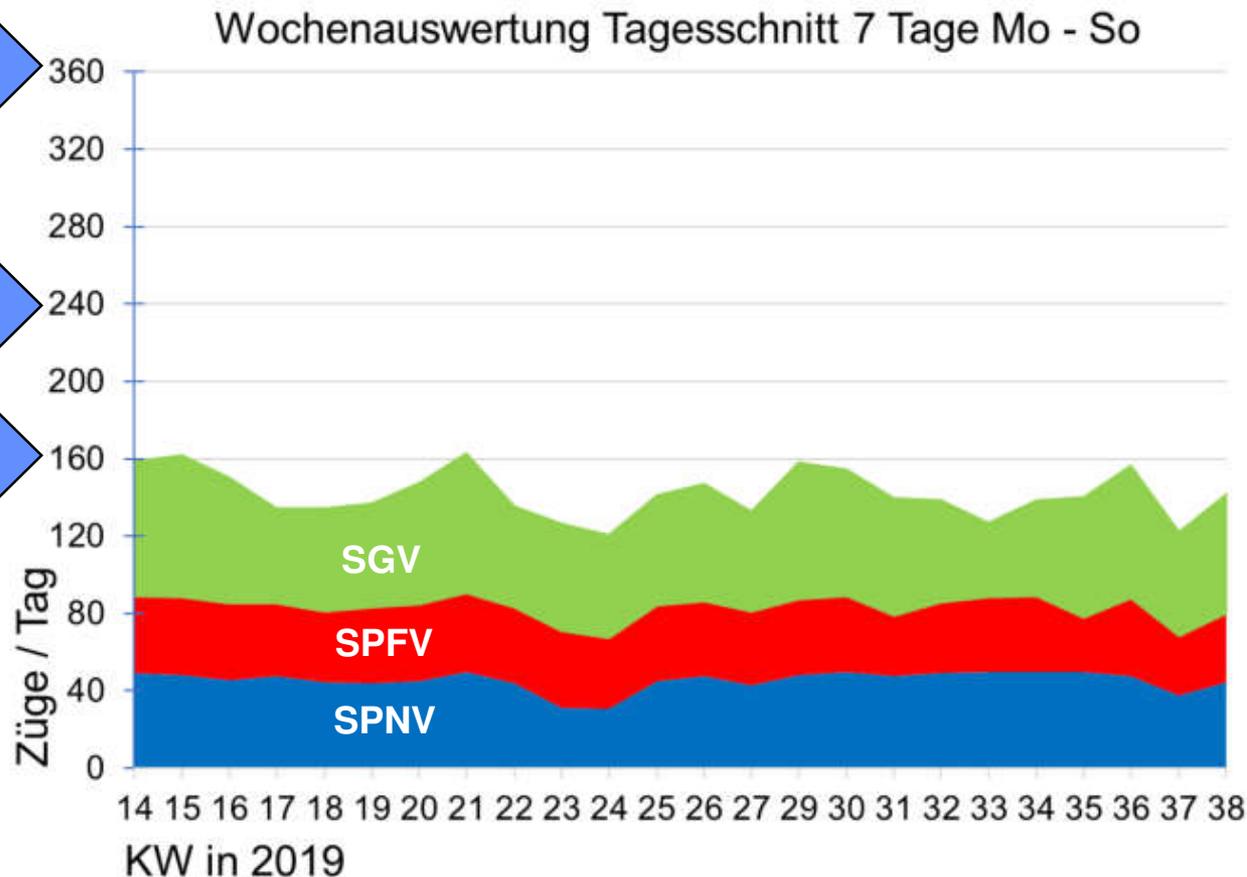
Züge durch Brannenburg/ Flintsbach pro Kalenderwoche (Messung über Webcam)

Vollauslastung (mit ETCS) 360

Vollauslastung heute 240

Auslastung heute 160

Es gibt **keinen Kapazitätsengpass** auch nach Eröffnung des BBT



Zugzahlen heute (und morgen)

Auszug aus der Pressekonferenz 25.07.2019 *Q7 (Jeder weiss....



Zugzahlen heute (und morgen?)

Als Beispiel die bereits 4-gleisige Trasse Jenbach <--> Innsbruck:
 (ABS: VzG10104 NBS: VzG33001): *Q5 und *Q6



	Summe	Personen- Schnellzüge	Personen- Regional- /Eilzüge	Güterzüge	Dienstzüge
Vollauslastung (Plan)	569	80	151	338	0
Bestandstrasse		11	151	72	0
Neubautrasse		69	0	266	0
Freie Kapazität	230	22	48	182	
Auslastung 2018 (Ist)	339	58	103	156	22
Bestandstrasse		6	102	36	8
Neubautrasse		52	1	120	14

Hintergrund (warum ist Tirol weiter)

Beispiel Bayern:

Hr. „Bayernmann“
wohnt in Brannenburg
arbeitet in Rosenheim
Entfernung 21km
KFZ ca.21 min
Zug 10 min



Beispiel Tirol:

Fr. „Tirolfrau“
wohnt in Kundl
arbeitet in Jenbach
Entfernung 21km
KFZ ca.20 min
Zug 13-16 min

Beide müssen zur Arbeit bis 9:00

Zugverbindungen am 28.11.2019 bis 9:00

Quelle: ww.bahn.de und www.oebb.at

6 Verbindungen

13 Verbindungen

Resolutionen gestern (und vorgestern)

2011

Resolutionen:

- Juli 2011 > alle Inntal Bürgermeister
- 23.10.2018 > Gemeinde Brannenburg
- 09.11.2018 > Gemeinde Flintsbach

mit den Forderungen nach:

- Bedarfsnachweis
- Lärmschutz für die Bestandstrecke wie bei Neubau
- Untertunnelung

Abgeordnete Daniela Ludwig (CSU) kritisiert ihren Fraktionskollegen im Bundestag in ungewöhnlicher Schärfe: "Neue oberirdische Bahngleise durch das Inntal kommen nicht in Frage. Würde Verkehrsminister Ramsauer die örtlichen Gegebenheiten zum Beispiel in Brannenburg, Flintsbach und Oberaudorf kennen, dann würde er wissen, dass neue oberirdische Gleise diesen Gemeinden nicht zuzumuten sind."



Staatsekretär Andreas Scheuer studiert die Resolution der Inntal-Gemeinden © CS

Die Bürgermeister von Brannenburg, Flintsbach, Kiefersfelden, Neubeuern, Nußdorf, Oberaudorf, Raubling und Rohrdorf gaben Scheurer einen deutlichen Brief für Verkehrsminister Ramsauer mit. Laut der Resolution werden die Gemeinden nur „aktiven Lärmschutz“ akzeptieren. Die Gemeindevertreter wollen nach österreichischem Vorbild, dass die neuen Bahntrassen nicht oberirdisch gebaut werden. Andreas Scheurer versicherte, dass schnell gehandelt werden soll: „Wir befinden uns am Anfang eines Planungsdialogs.“

<https://www.rosenheim24.de/bayern/inntal-brenner-basistunnel-verkehr-rosenheim24-1308486.html>

<https://www.rosenheim24.de/bayern/brennerzulauf-kritik-ramsauers-vorschlaegen-rosenheim-rosenheim24-1302261.html>

Status

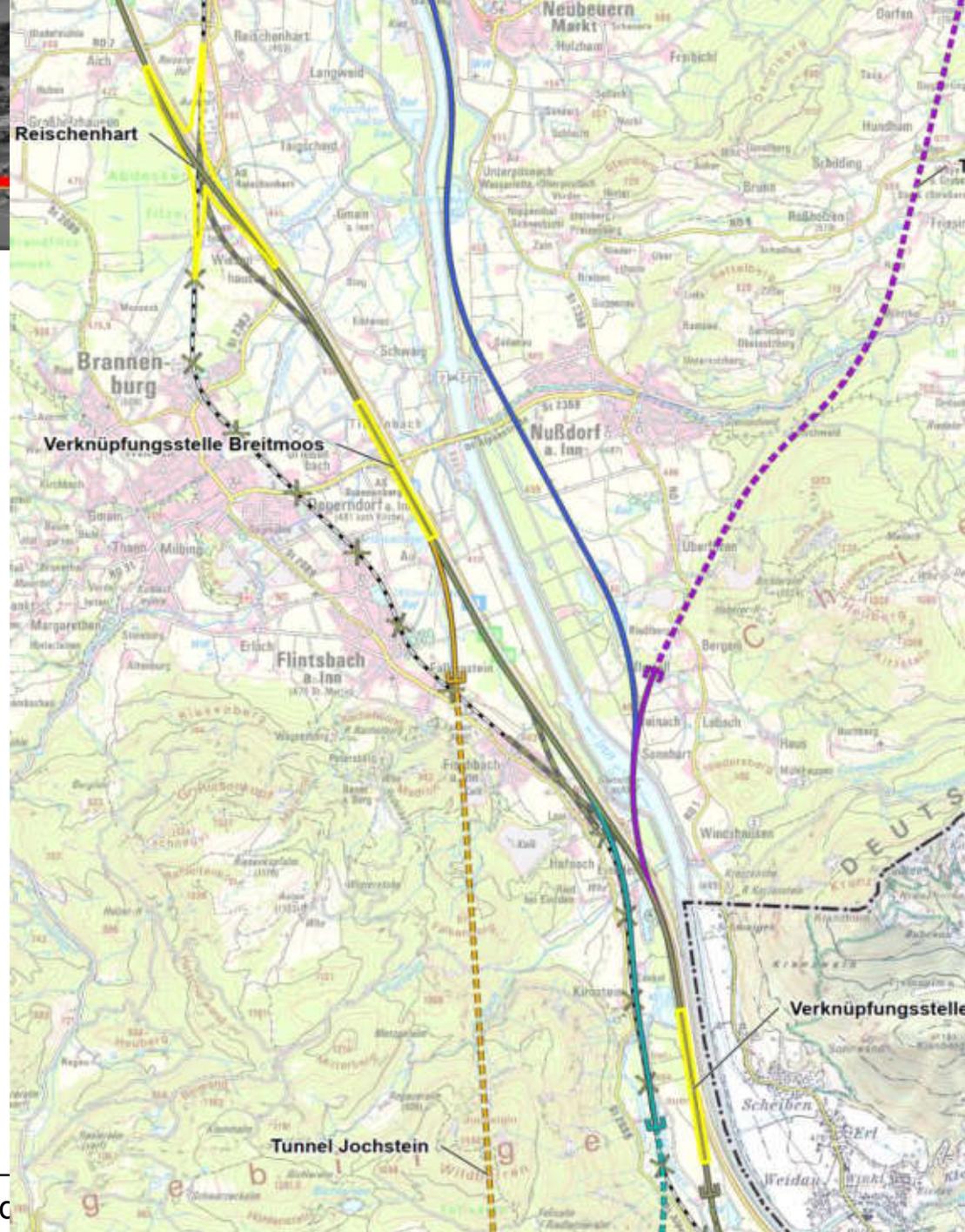
5

Trassenvarianten gehen durch das Inntal

Weite Bereiche ohne „Tunnelnotwendigkeit“ aller Trassenvarianten betreffen die Gemeindegebiete **Brannenburg & Flintsbach**

Verknüpfungsstellen sind immer oberirdisch

*Q1



Status

2 Trassenvarianten betreffen nur das
Gemeindegebiet Flintsbach ***Q1**

Variante Blau

> mit <

Verknüpfungsstelle Niederaudorf



Variante Violett

> mit <

Verknüpfungsstelle Niederaudorf



Status

3 Trassenvarianten betreffen die
Gemeindegebiete Brannenburg & Flintsbach *Q1

Variante Gelb

mit Verknüpfungsstelle
Reischenhart



Variante Oliv

mit Verknüpfungsstelle
Reischenhart od.
Breitmoos od. N-audorf



Variante Türkis

mit Verknüpfungsstelle
Reischenhart od.
Breitmoos



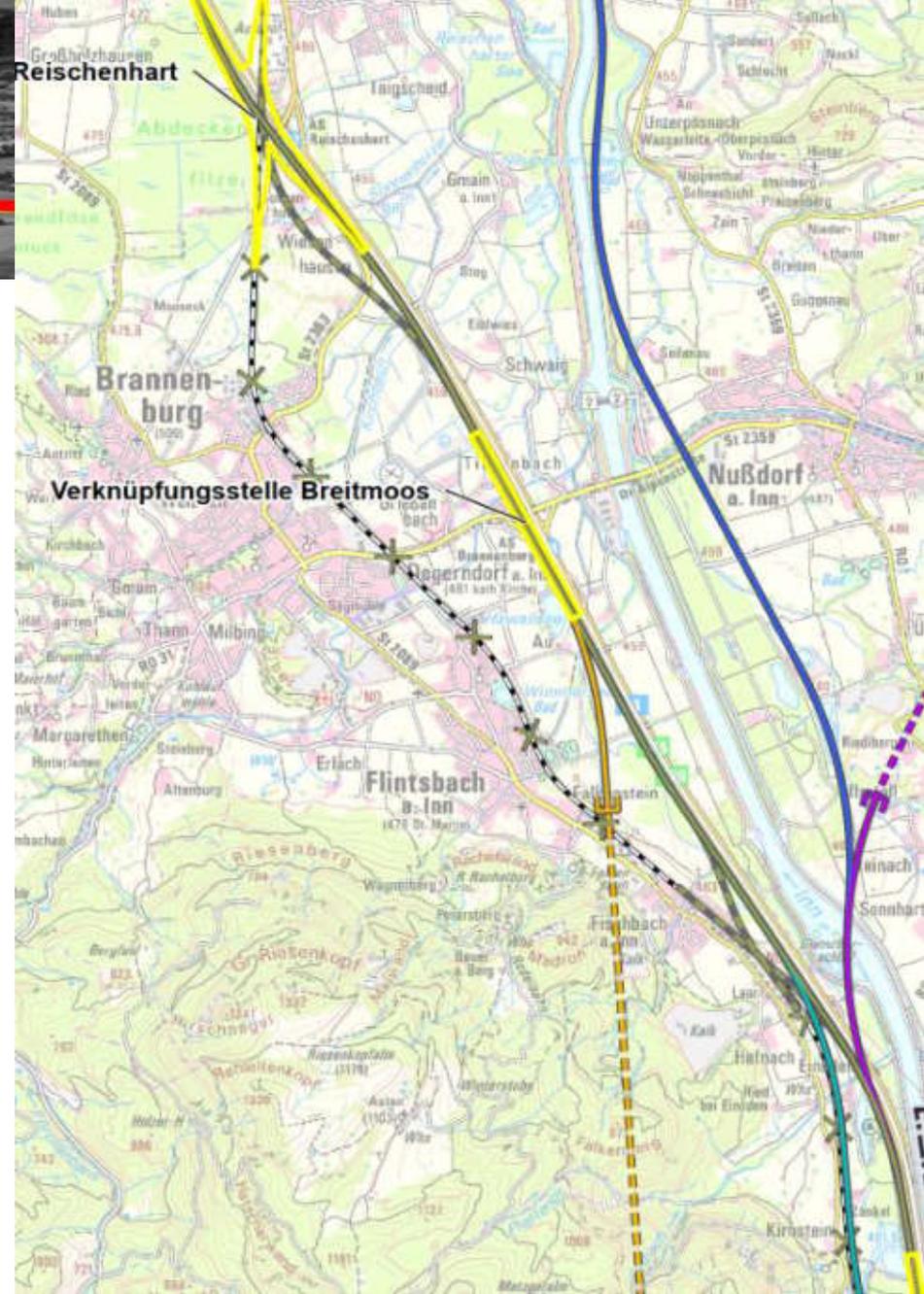
Varianten

Zwei zusätzliche neue Gleise (Neubautrasse & neue Verknüpfungsstelle)

- Verknüpfungsstelle **Breitmoos**
 - [Was ist geplant](#)
 - [Wie sind die Auswirkungen](#)
 - [Unklare/offene Punkte](#)
- Neubaubahn **Gelb&Oliv&Türkis**
 - [Was ist geplant](#)
 - [Wie sind die Auswirkungen](#)
 - [Unklare/offene Punkte](#)

keine Neubaubahn

- Bestandstrasse +
Untersuchungspakete ÖBB/DB
 - [Was wurde untersucht und könnte geplant werden](#)
 - [Wie sind die Auswirkungen](#)
 - [Unklare/offene Punkte](#)
- Bestandstrasse + Update Vieregg-Rössler
 - [Was könnte geplant werden](#)
 - [Wie sind die Auswirkungen](#)
 - [Unklare/offene Punkte](#)



Verknüpfungsstelle Breitmoos

Warum
Verknüpfungs-
stellen
*Q1

**Keine
VKN
außerhalb
größerer
Bahnhöfe
in der
BRD**

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE **ÖBB**
INFRA

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Anforderungen haben die beiden Verknüpfungsstellen nördlich und südlich von Rosenheim?

- ❖ Wechsellmöglichkeit aus jeder Fahrtrichtung in jedes Gleis der beiden Strecken
- ❖ höhenfreie Überleitungen zwischen Neubaustrecke und Bestandsstrecke im Richtungsbetrieb (Gleise der beiden Strecken mit gleichen Regelfahrrichtungen)
- ❖ Überleitgeschwindigkeit im Richtungsbetrieb entsprechend des Geschwindigkeitsbereichs der Bestandsstrecke im Anschluss an die Überleitung – maximal 160 km/h
- ❖ Überleitgeschwindigkeit jeweils zwischen den beiden Gleisen der Bestandsstrecke bzw. Neubaustrecke im Bereich 100-130 km/h
- ❖ Geschwindigkeit längerer Verbindungsabschnitte zwischen den beiden Strecken als Bestandteil einer Verknüpfungsstelle – maximal 160 km/h (z.B. Anbindungen südlich von Rosenheim)
- ❖ eine Tunnellage der Verknüpfungsstellen ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich (Ableitung aus EBA RIL – Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen)

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transportsystemisches Verkehrsnetz (TEN-V)

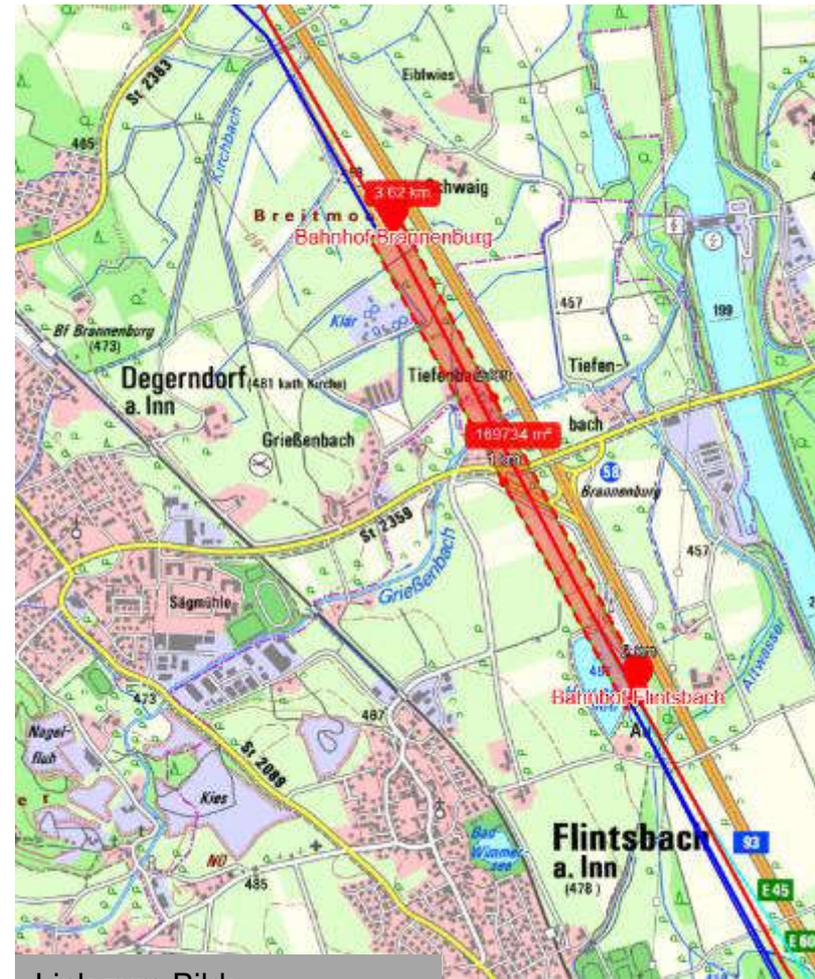


9

Verknüpfungsstelle Breitmoos

Was ist geplant *Q1 :

- Neue Hochgeschwindigkeitstrasse (2 Gleise) und „neue Bestandstrasse“ (2 Gleise) laufen im Bereich der Verknüpfungsstelle oberirdisch nebeneinander entlang der Autobahn (westlich mit 20-30m Abstand, um einen 6-spurigen Ausbau der A93 nicht zu gefährden)
- Vorhandene Trasse wird zwischen Reischenhart und südlich Tiefenbach zurückgebaut (=aufgelöst)
- Verknüpfungsstelle mit min. 4 Gleise/ca. 30m Breite in Tiefenbach (Flächenbedarf ca. 75.000 m² ohne Bahnhöfe)
- BAB-Ausfahrt A93 Brannenburg/Flintsbach wird geändert / verlegt
- Bauzeitraum: zwischen 2027 – 2038/2040
- 2 Bahnbrücken (Überwerfung über 7m: Bahn über Bahn) vor/nach der Verknüpfungsstelle
- Bahnhof Brannenburg wird aufgelöst
- Bahnhof Flintsbach wird aufgelöst
- Zwei neue Bahnhöfe mit aller Infrastruktur (Bahnsteige, Wartezonen, Parkplätze, Toiletten usw.) müssen im Bereich Hawaiiisee und Kläranlage entstehen
- Kein Lärmschutz an der heutigen Bestandstrasse



Link zum Bild:

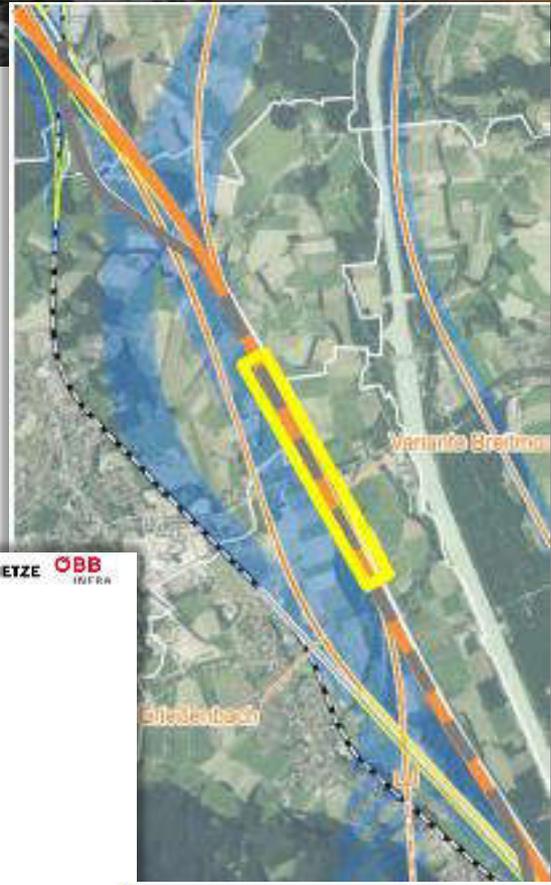
<https://v.bayern.de/4GpVY>

Verknüpfungsstelle Breitmoos

Was ist geplant:

Verknüpfungstelle Breitmoos

*Q1



Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

Infrastrukturmaßnahmen, u.a.

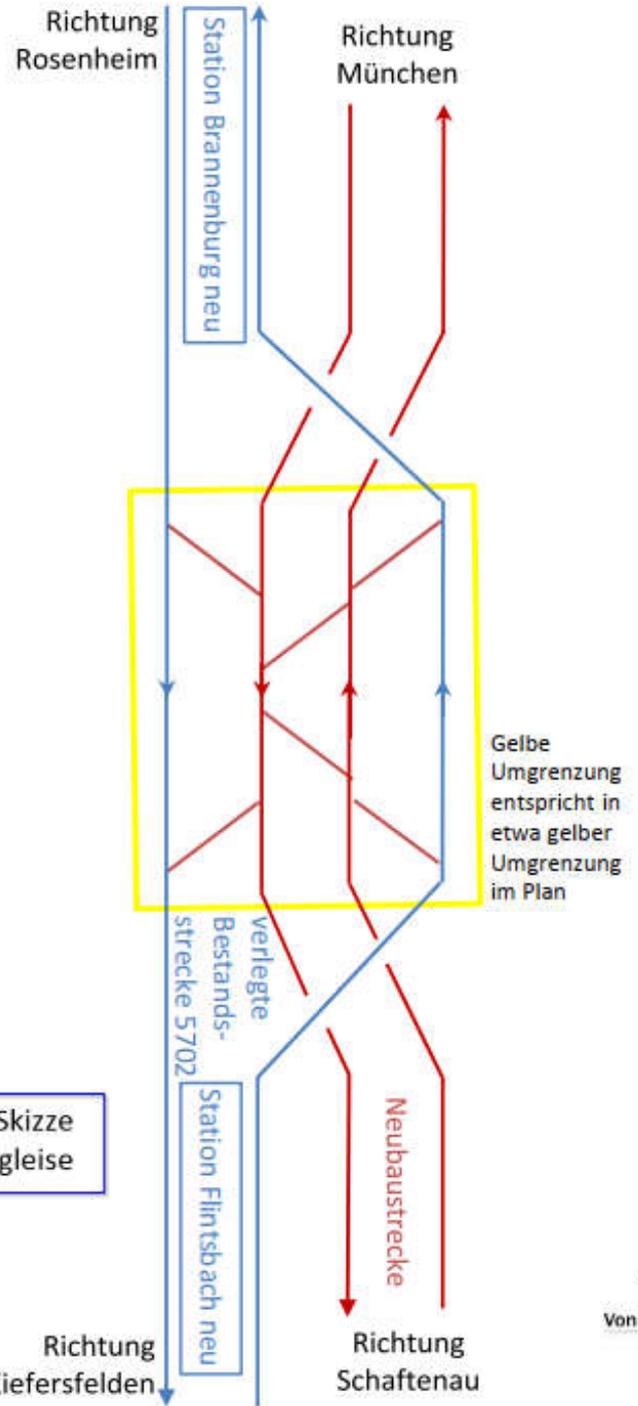
- Verlegung Bestandsstrecke S 702 zwischen Flinsbach und Brannenburg
- Verlegung der Brannenburg (ca. 3 km) in SWR und in Flinsbach (ca. 600 m) in BWS

Zugehörige Grobtrassen: Richtung München:
 Variante Tagsschild, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bod Feinbach

Zugehörige Grobtrassen: Richtung Rosenheim:
 Variante Tunnel Mühlberg, Variante Tunnel Kuchstein, Variante Tunnel Klererscheiden Erl, Variante Einoder, Variante Bundesautobahn Süd

DE NETZE OBB INFRA

Beispielhafte schematische Skizze
 *ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Verknüpfungsstelle Breitmoos

Wie sind die Auswirkungen:

- Im Landschaftsschutzgebiet zwischen dem südlichen Ende Hawaiisee bis nördlich der Kläranlage Brannenburg entstehen:
 - neue Verknüpfungsstelle mit min. 4 Gleise und ca. 30m Breite
 - 2 neue Bahnbrücken (Überwerfung über 7m: Bahn über Bahn)
 - 2 neue Bahnhöfe (ggf. Zusammenlegung)
- Schaffung eines/zwei neuen Bahnhofumfelds in Tiefenbach (Zugänge für Fußgänger/Radl/Auto, Parkplätze, auch für Radl, Gebäude, Toiletten, usw.) auf Kosten der Gemeinden Brannenburg & Flintsbach
- Auflösung der fußläufigen Bahnhöfe Brannenburg und Flintsbach
- Zusätzlicher Busverkehr zwischen Bahnhof Brannenburg neu und Schulzentrum Brannenburg
- Meterhoher Schallschutz verändert das Landschaftsbild
- Gebäude in Tiefenbach und Wiesenhausen werden evtl. weichen müssen (Enteignung)
- Enteignung von landwirtschaftlicher Nutzflächen (wegen Ausgleichsflächen bis 12km möglich)
- Existenzgefährdung der Landwirtschaft durch Flächenverlust (z.B. Pachterhöhung)
- Hawaiisee wird (teilweise) zugeschüttet
- Bis über 2038 [*Q18S.5](#) hinaus Großbaustellen mit Staub, Lärm, ggf. Baustraßen, Containerdörfern, Abraumhalden, usw.
- Weniger Bahnlärm im Ortskern nach 2038
- Neue freie Flächen im Ortskern nach 2038
- Einfache Bauversorgung durch Autobahnnähe
- Kein zusätzlicher Lärmschutz an der Bestandstrasse (bis 2038 > dann wird ja abgebaut)

Verknüpfungstelle Breitmoos

Unklare/offene Punkte:

- Welche Kosten kommen auf die Gemeinden Brannenburg & Flintsbach zu (des/der neuen Bahnhofs/Bahnhöfe inkl. Infrastruktur und Schulbusverkehr)
- Wie erfolgen die Zugänge (Straßen/ Fußweg/ Radlweg/ Parkplatz) zu den neuen Bahnhöfen
- Kostenermittlung und -übernahme des Trassenrückbaus (Bodenaustausch etc.)
- Wer ist/wird Eigentümer der alten Trasse und welche Verwendung ist/wird geplant
- Gestaltung der Autobahnzufahrten
- LKW-Parkplatz wohin
- Welche Wohnhäuser sind konkret von Enteignung betroffen
- Zukunft des Hawaiisees
- Ertüchtigung der heutigen Bestandsstrasse für den Verkehr zwischen Eröffnung BBT (ca. 2027 [*Q18S.5](#)) und Bauende der neuen Trasse (ca. 2038 [*Q18S.5](#)) (insb. Lärm)
- Welchen Lärmschutz erhalten die neuen oberirdischen Trassen
- Hinweis: Neubautrasse für Gleis 3+4 ist auch ohne Verknüpfungstelle Breitmoos möglich (Gelb/Oliv/Türkis)



Link zum Bild:

<https://v.bayern.de/4GpVY>

Neubautrasse

Gelb & Oliv & Türkis

Was ist geplant *Q1:

- Neue Hochgeschwindigkeitstrasse (2 Gleise) laufen nebeneinander entlang der Autobahn (westlich mit 20-30m Abstand um einen 6-spurigen Ausbau der A93 nicht zu gefährden)
- Weite Strecken ohne „Tunnelnotwendigkeit“
- Flächenbedarf ca. 110.000 m² (nur Strecke Nord<>Süd)
- Bauzeitraum: zwischen 2027 – 2038/2040
- BAB-Ausfahrt A93 Brannenburg/Flintsbach wird geändert / verlegt
- Kufsteiner Strasse (St2363 / B15) wird im Bereich südlich Lomo verlegt
- Neue Brücke (höher und über Schiene & BAB A93)
 - nach Schwaig/Gmain
 - Brannenburg – Nussdorf
 - östlich von Flintsbach
- Variante Gelb: Tunnelportal Nord (2 Röhren) zwischen Flintsbach und Fischbach
- Kein zusätzlicher Lärmschutz an der Bestandstrasse
- VKN in Reischenhart oder Breitmoos oder Niederaudorf



Neubautrasse **Gelb** & **Oliv** & **Türkis**

Wie sind die Auswirkungen:

- Tlw. im Landschaftsschutzgebiet/Naturschutzgebiet entlang der BAB A93 entsteht eine neue Gleistrasse mit min.12m Breite
- Schienenverlauf hochwassersicher ↑
- BAB-Ausfahrt Brannenburg/Flintsbach muss geändert / verlegt werden
- Wohnhäuser in Tiefenbach und Wiesenhausen werden ggf. weichen müssen (Enteignung)
- Meterhoher Schallschutz verändert das Landschaftsbild
- Zusätzliche oberirdische Lärmquelle mitten im Inntal
- „chemische Vegetationskontrolle“ durch/mit Glyphosat auch bis zu 7 Metern neben der Trasse
- Ca. 20% des Güterschienenverkehr bleibt auf der Bestandstrasse
- Neue Entwässerung diverser Bäche (Hochwasserschutz)
- Enteignung von landwirtschaftlichen Nutzflächen (wegen Ausgleichsflächen bis 12km Entfernung)
- Existenzgefährdung der Landwirtschaft durch Flächenverlust (z.B. Pachterhöhung)
- Straße zwischen Sonnenholz und Wiesenhausen muss verlegt werden
- Hawaiisee wird (teilweise) zugeschüttet
- Variante Gelb: Tunnelportal für 2 Röhren mit Aufstellungsraum für FFW und Rettung (evtl. Hubschrauberlandeplatz) zwischen Flintsbach und Fischbach
- Bis über 2038 [*Q18S.5](#) hinaus Großbaustellen mit Staub, Lärm, ggf. Baustraßen, Containerdörfern, Abraumhalden, usw.
- Einfache Bauversorgung durch Autobahnnähe

Neubautrasse

Gelb & Oliv & Türkis

Unklare/offene Punkte:

- Gestaltung der Autobahnzufahrt Brannenburg
- Höhe der Schienentrasse (Hochwasser)
- Ggf. Verlegung der BAB A93
- LKW-Parkplatz wohin
- Welche Wohnhäuser / Gewerbe sind konkret von Enteignung betroffen
- Welche Wege/Straßen für Landwirtschaft und Naherholung queren die Trasse
- Zukunft des Hawaiisees
- Variante Gelb: Auf- und Ausrüstung der FFW Flitsbach und Fischbach zur Tunnelrettung (zu Kosten der Gemeinden)
- Ertüchtigung der heutigen Bestandstrasse für den Verkehr zwischen Eröffnung BBT (ca.2027) und Bauende der neuen Trasse (ca.2038) (insb. Lärm)
- Welchen Lärmschutz erhält die neue oberirdische Trasse

Auswirkungen der Pläne BBT-Nordzulauf auf B



Bestand

21.1.2019 >

1.7.2019 *Q1 >

Juli/August 2019 *Q1 >

Dezember 2019 *Q1 >

Auswirkungen der Pläne

Daniela Ludwig
Mitglied des Deutschen Bundestages

Start Aktuelles Persönlich Bundestag Themen Wahlkreis Service

Bestandsstrecke wird Teil des Planungsdialoges für den Brennergordzulauf – Verfahren wird beschleunigt

Der Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative zur Neubaustrecke ist nicht weiter zu verfolgen, da er nicht zukunftsorientiert ist.

GROBTRAS
r. DB Netze

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

DB NETZE OBB INFRA

Aktuelle Informationen

Bestandsstreckenuntersuchung

Verfügbar seit 1.7.2019

- Übersicht zur Untersuchung der Bestandsstrecke
- Übersichtslagepläne für alle Untersuchungspakete
- Maßnahmenliste zu allen Untersuchungspaketen

Verfügbar seit 20.8.2019

- Gleisschemapläne Bestand und zu allen Untersuchungspaketen
- Maßnahmenbeurteilung zu allen Untersuchungspaketen
- Begriffsdefinition zur Maßnahmenbeurteilung

Noch ausstehend

- Erläuterungsbericht zur Bestandsstreckenuntersuchung
- Informationen zur Kapazitätsbetrachtung
- ergänzende Planunterlagen zu den Maßnahmen

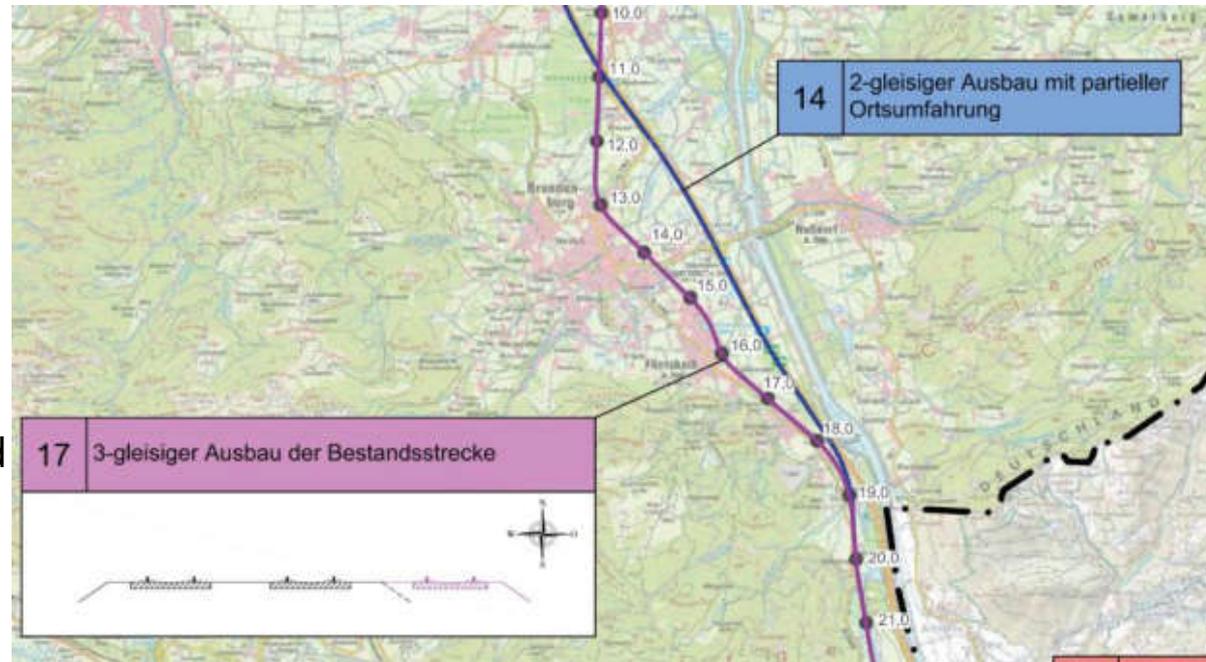
→ Das vollständige Planungsheft wird spätestens am 21.12.2019 veröffentlicht.

Von der Europäischen Union kofinanziert
Deutsches Verkehrsministerium (DVV)  11

Bestandstrasse & Pakete ÖBB/DB

Was wurde untersucht und könnte geplant werden *Q1 :

- **Untersuchungspaket (=UP) 1:**
 - Einbau von ETCS und Blockverdichtung
- **Untersuchungspaket 2:**
(zusätzlich zu UP1)
 - Neubau 2-gleisige Ortsumfahrung Brannenburg und Flintsbach entlang der Autobahn
- **Untersuchungspaket 3**
(zusätzlich zu UP1)
 - Neubau von zusätzlichen 3tem Gleis Grafing-Kufstein
- Kein Lärmschutz
- Kein Tunnel
- Keine Lageveränderung der Bestandstrasse
- Keine Verknüpfungsstellen



Bestandstrasse & Pakete ÖBB/DB

Wie sind die Auswirkungen:

- Erhöhung der möglichen max. Zugzahlen von heute: 240 auf UP1: **360** UP2: **395** UP3: **485**
- UP1/2/3: Beibehaltung und weitere Nutzung der fußläufigen Bahnhöfe Brannenburg und Flintsbach inkl. der vorhandenen Infrastruktur
- UP1: Landwirtschaftliche Nutzflächen und bestehende Wohnhäuser bleiben erhalten (= keine Enteignung)
- UP1: Keine Großbaustellen (mit Staub, Lärm, Baustraßen, Containerdörfern, usw.)
- UP2+3: Großbaustellen mit Staub, Lärm, ggf. Baustraßen, Containerdörfern, usw.
- UP2: Neue 2 gleisige Trasse entlang der Autobahn (neue Brücken und Ausfahrt BAB)
- UP2: Überwerfungsbauwerk (Bahn über Bahn) in Einöden
- UP3: Neue 1 gleisige Trasse entlang der Bestandstrasse (Erweiterung der Brücken usw.)
- UP3: ggf. Eingriffe in Wohngebäude/gewerbegebiete und Straßen
- UP2: Hawaiiisee wird (teilweise) zugeschüttet
- UP1+UP3: Bewahrung der Landschaftsschutzgebiete und anderer Öko-Systeme (z.B. Hawaiiisee)
- Keine Kosten für die Gemeinden Flintsbach & Brannenburg
- Kein Lärmschutz nach Neubaustandard
- Forderungen aus dem Bundesverkehrswegeplan werden nicht erfüllt (insbesondere 230km/h)
- Der Flaschenhals Rosenheim ist nicht gelöst

Bestandstrasse & Pakete ÖBB/DB

Unklare/offene Punkte:

- Wie kann sich Politik&Bahn mit so einem Konzept anfreunden
- UP1: ETCS kommt auf jeden Fall („digitale Schiene Deutschland“[*Q1](#))
- UP2/3: Welche (Lärm-/Bau-/Verkehrs-)Belastung kommt auf die lokale Bevölkerung zu
- Reichen die zusätzlichen 300m/210m/270m einseitige Schallschutzwände (2-3m Höhe), um die heutige Bestandstrasse für den zukünftigen Schienenverkehr (ab ca. 2027 auch aus dem BBT) zu ertüchtigen (insbesondere Lärm) [*Q12](#)
- Reichen 750m farbige Schienenstegdämpfer um den Lärm spürbar zu reduzieren [*Q16](#)
- Kommt ein Lärmschutz gemäß den Grenzwerten für Neubau [*Q14 S.20](#) [*Q15](#)
- Welche Zugzahlen (insbesondere Güterzüge) sind in Zukunft zu erwarten [*Q10 S.17](#) [*Q19 S.5/32](#)
- Werden die Güterzüge so leise wie die Personenzüge.
Die Lärmreduktion bei den Bremsen ab 2020 [*Q11+Q13](#) hilft in normaler Fahrt nicht viel weiter
- Ertüchtigung des Flaschenhals Rosenheim notwendig aber nicht geplant
- Kostenvergleich zum Neubau

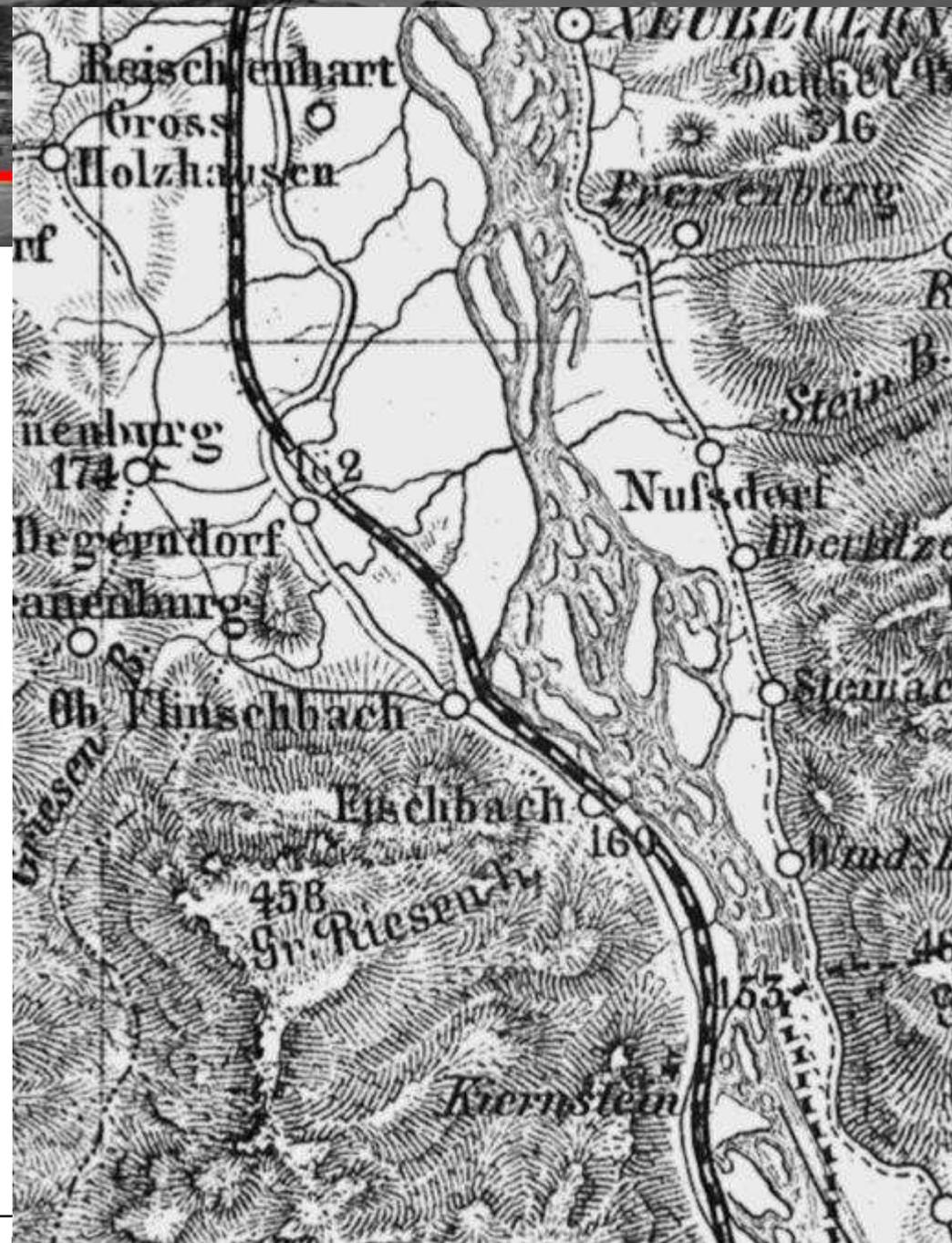
Bestandstrasse gestern & heute

zur Bestandstrasse (Wikipedia & Buch v. H.Pabst)

- Vereinbarung im Staatsvertrag 21. Juni 1851 direkte Anbindung Wien an Tirol
- Eröffnung 5. August 1858
- 1885: 56t Güter/Tag in Brannenburg
- Zweigleisig ab 1895
- Elektrifizierung 1927
- Rosenheimer Kurve (Schleife) ab 8.2.1982 17min weniger Fahrtzeit Salzburg–Kufstein auf 71min

Verwendung (gestern und heute):

- ✓ ~~Wendelsteinbahn~~
- ✓ ~~Lagerhaus (Dünger/Futtermittel/Baustoffe)~~
- ✓ ~~Steinbeis / Holten~~
- ✓ ~~Kaserne~~
- ✓ ~~Kalkwerk Fischbach (Rollwagen)~~
- ✓ Personennahverkehr



Kurzvorstellung VIEREGG - RÖSSLER GmbH

VIEREGG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung



Projektliste (Auszug) ::

- Besteht seit 1991
- ICE-Anbindung von Wiesbaden
- ICE-Anbindung des Flughafens Köln/Bonn
- 4-Gleisiger Ausbau München - Augsburg im Stadtgebiet von Augsburg
- Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim
- ICE-Trasse Nürnberg – Erfurt
- Transrapid Hamburg – Berlin
- Transrapid München – Flughafen
- Stuttgart 21
- Reform des Bundesverkehrswegeplanung
- Fahrzeugfamilie ET 423-426

Bestandstrasse & Update Vieregg-Rössle

Was könnte geplant werden *Q23 :

wurde in der Presskonferenz 9.7.19 von BUND/Brennerdialog/usw. als Option vorgestellt:

>>> von Nord nach Süd:

- Ausbau Bestand 4-gleisig bis Brannenburg
- Verlängerung der Eisenbahnbrücke Grafenstraße
- Tunnel 2-gleisig vor Brannenburg
- Bahnsteig Brannenburg neu im Graben (7m Tiefe)
- Kirchbach wird offen über den Graben geführt
- Landschaftsbrücke (Tunnel)
- Offen weiter ab Rossmann/Bauhof
- Hohe Lärmschutzwand an der Sägmühle
- Vor Flintsbach Absenkung und Tunnel (520m Länge)
- Bahnsteig Flintsbach neu im Graben (7m Tiefe)
- Verlegung der Trasse nach Osten unterhalb der Hangkante und im Tunnel (900m Länge)
- Im Bereich Fischbach Tunnel (765m Länge)
- Nach Gletscherschliff weiter ohne Änderung



[Bild aus *Q23](#)



Bestandstrasse & Update Vieregg-Rössler

Wie sind die Auswirkungen *Q23 :

- Fahrzeit Rosenheim–Kiefersfelden + 0,5-1,5 Minuten als durchgehend 230 km/h auf Neubautrasse
- optimaler Lärmschutz auf der Bestandstrasse für Mensch und Dorf
- Beibehaltung und weitere Nutzung der fußläufigen Bahnhöfe Brannenburg und Flintsbach inkl. der vorhandenen Infrastruktur
- Möglichkeit zum Ausbau der heutigen Bahnhöfe (z.B.: P&R)
- Trennung von Zustieg und Durchfahrt im Bahnhofsbereich (Sicherheit)
- Keine/Geringe Kosten für die Gemeinden Flintsbach & Brannenburg
- bestehende Wohnhäuser/Gewerbe bleiben erhalten
- Großbaustellen mit Staub, Lärm, ggf. Baustraßen, Containerdörfern, Abraumhalden, usw.
- Landwirtschaftliche Nutzflächen bleiben (weitgehend) erhalten
- Bewahrung der Landschaftsschutzgebiete und anderer Öko-Systeme (z.B. Hawaiisee)
- Reduzierung der Überflutungsflächen bei Hochwasser (HQ100) im bebauten Gebiet
- Keine Verknüpfungsstelle
- Auflösung der Bahnunterführungen Brannenburg (Holten), Griebenbachstr , Flintsbach (Nußdorfer Str.)
- Neue Zufahrt zum Gewerbegebiet Kerschelweg
- Auflösung der Bahnüberführung Flintsbach (Bahnhofstr. / Niggelbruck?)
- Verlegung Zufahrt Sportplatz Flintsbach und Verlegung von Teilen des Sportplatz Flintsbach
- Verlegung/Auflösung Bahnunterführung Fischbach

Bestandstrasse & Update Vieregg-Rössler

Unklare/offene Punkte:

- Kann sich die Politik&Bahn mit so einem Konzept (auch nur teilweise) anfreunden
- Viele technische Details inkl. der Belastung in der Baudurchführung für Bevölkerung und Bahnverkehr
- Kostenermittlung und -übernahme des Trassenrückbaus (Bodenaustausch etc.)
- Wer ist/wird Eigentümer der alten Trasse und welche Verwendung ist/wird geplant
- Welche Zugzahlen (insbesondere Güterzüge) sind in Zukunft zu erwarten
[*Q10 S.17](#) [*Q19 S.5/32](#)
- Kostenvergleich zum Neubau

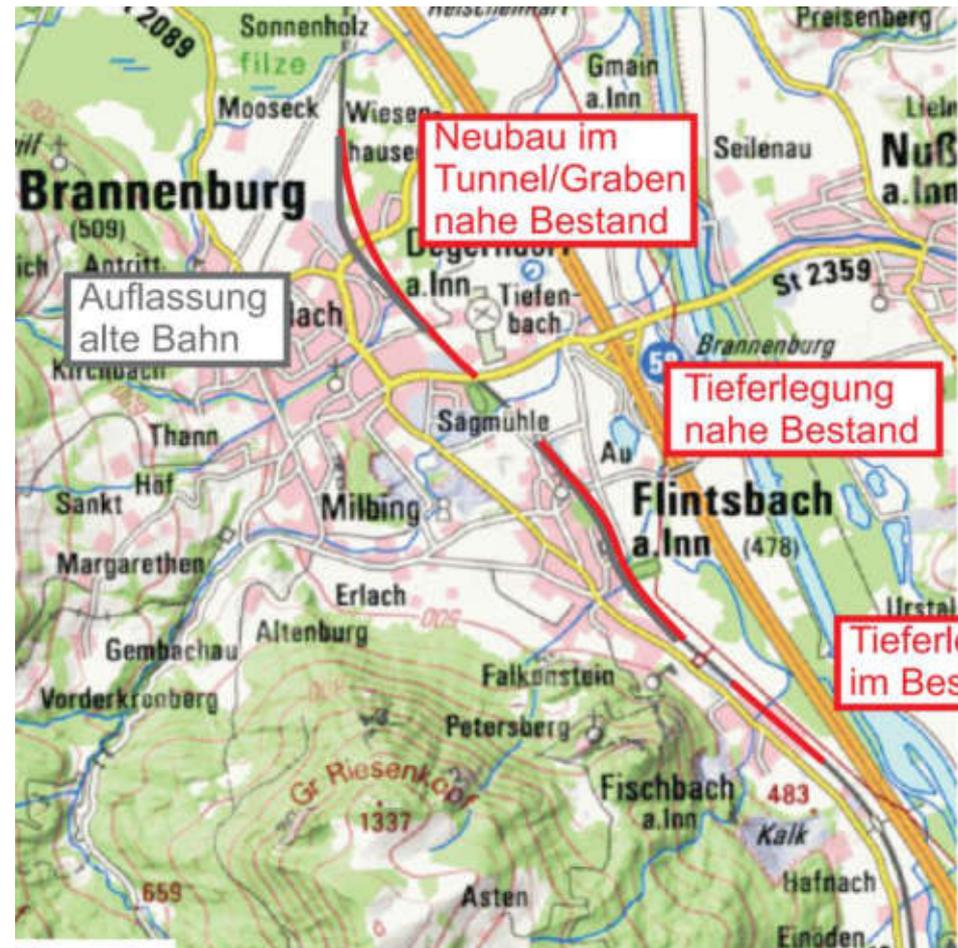


Bild aus [*Q23](#)

Fazit für Brannenburg & Flintsbach

1. Die Planungen zur Neubautrasse gehen mit dem Raumordnungsverfahren weiter
2. Der gesamte Zugverkehr wird bis 2038 auf der Bestandstrasse abgewickelt
3. ETCS kommt bis ca. 2027 (digitale Schiene Deutschland)
4. Dann ist Kapazität für 360 Züge/Tag vorhanden (zusätzlicher BBT-Zulauf & Nahverkehr)
5. Mehr als ca. 200 zusätzliche Züge/Tag gehen nicht durchs Inntal (Tirol)
6. Keine Planung für Lärmschutz nach Neubaustandard für die Bestandstrasse
7. Erhaltung von Landwirtschaft, Lebensraum und Natur ist gefordert
8. Fußläufige Bahnsteige sind zu erhalten
9. Kosten für die Gemeinden sind zu minimieren

Die Bestandstrasse reicht aus, um

- Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern
- den Nordzulauf zum BBT zu sichern
- Personennahverkehr zu realisieren

Warum (Steuer)-Gelder für eine Neubautrasse verschwenden?

Was können wir tun?

PETITION AN DEN DEUTSCHEN BUNDESTAG

Es darf nicht ausschließlich eine Neubautrasse für 230 km/h geplant werden. Auch das Bestandsgleis muss auf Neubau-Standard modernisiert bei einer Entscheidung als mögliche Alternative berücksichtigt werden.“

*Q13

Quellennachweis

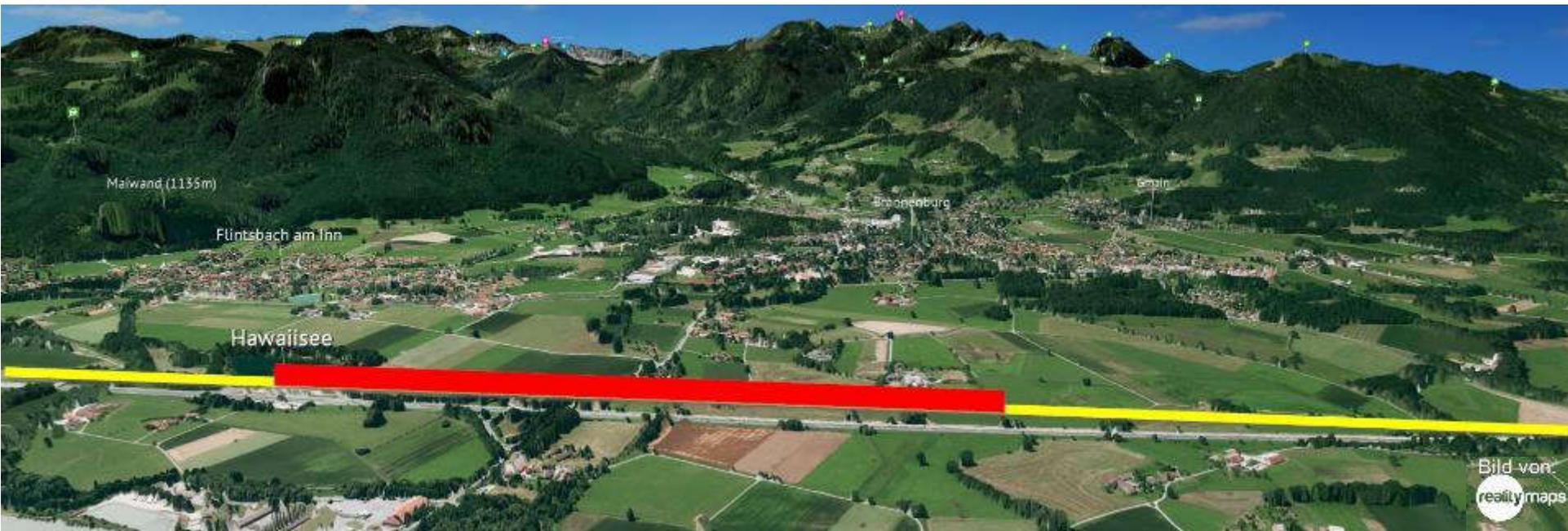
- [*Q1 = Planungsunterlagen: Reduzierte Grobtrassen / Untersuchung der Bestandsstrecke](#)
- [*Q2 = Verkehrsbericht Land Tirol 2018](#)
- [*Q3 = Schienennetz 2025 / 2030 Umweltbundesamt](#)
- [*Q4 = Brennernordzulauf Infomaterial](#)
- [*Q5 = Behördenverfahren Ausbau Kundl-Baukirchen: Betriebsdaten - 42010-41-19.pdf S.4](#)
- [*Q6 = Behördenverfahren Ausbau Kundl-Baumkirchen: Erschütterung... – UVP Nachprüfungsver..2018.pdf S.3](#)
- [*Q7 = Pressekonferenz 25.07.19 nach Ministertreffen in Berlin zum Brenner-Verkehr mit 10-Punkte-Plan](#)
- [*Q8 = Statistisches Jahrbuch 2017](#)
- [*Q9 = Staatsvertrag D&A 15.Juni 2012](#)
- [*Q10 = Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege](#)
- [*Q11 = Ab Ende 2020 keine lauten Güterzüge mehr](#)
- [*Q12 = Machbarkeitsuntersuchung Lärminderung Bahnstrecke Brennerzulauf](#)
- [*Q13 = Petition an den Deutschen Bundestag](#)
- [*Q14 = Lärmschutz im Schienenverkehr](#)
- [*Q15 = Lärmaktionsplanung des EBA](#)
- [*Q16 = Protokoll der 8. Sitzung des Regionalen Projektbeirats - 02.10.18](#)
- [*Q17 = Scan-Med Corridor - Alpenraum](#)
- [*Q18 = Infobrief für politische Vertreter \(Ausgabe Juni 2018\) - 12.06.2018](#)
- [*Q19 = Kritische Stellungnahme zu den Schriftstücken "Entwürfe Grobtrassen" und "Präsentation Projekthintergründe" der DB Netze/ÖBB Infra vom 18.6.2018 bzgl. des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes](#)
- [*Q20 = Europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz: keine Realität, sondern unwirksamer Flickenteppich](#)
- [*Q21 = die Transalpine Ölleitung \(TAL\) auf OpenStreetMap](#)
- [*Q22 = Antwort der Bundesregierung zur kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/die Grünen vom 19.10.2018](#)
- [*Q23 = Dokumente zum zweigleisigen Ausbau der Inntal-Eisenbahnstrecke](#)

Vielen Dank



Alles klar?

**Fehler, Ergänzungen, Kommentare, Fragen
>> bitte gerne an theo@geflitter.de**



Disclaimer

Haftung für Inhalte

Als Diensteanbieter sind wir gemäß § 7 Abs.1 TMG für eigene Inhalte auf diesen Seiten nach den allgemeinen Gesetzen verantwortlich. Nach §§ 8 bis 10 TMG sind wir als Diensteanbieter jedoch nicht verpflichtet, übermittelte oder gespeicherte fremde Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf eine rechtswidrige Tätigkeit hinweisen.

Verpflichtungen zur Entfernung oder Sperrung der Nutzung von Informationen nach den allgemeinen Gesetzen bleiben hiervon unberührt. Eine diesbezügliche Haftung ist jedoch erst ab dem Zeitpunkt der Kenntnis einer konkreten Rechtsverletzung möglich.

Bei Bekanntwerden von entsprechenden Rechtsverletzungen werden wir diese Inhalte umgehend entfernen.

Haftung für Links

Unser Angebot enthält Links zu externen Websites Dritter, auf deren Inhalte wir keinen Einfluss haben. Deshalb können wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr übernehmen. Für die Inhalte der verlinkten Seiten ist stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten verantwortlich. Die verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar.

Eine permanente inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Links umgehend entfernen.

Urheberrecht

Die durch die Seitenbetreiber erstellten Inhalte und Werke auf diesen Seiten unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Die Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Downloads und Kopien dieser Seite sind nur für den privaten, nicht kommerziellen Gebrauch gestattet.

Soweit die Inhalte auf dieser Seite nicht vom Betreiber erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheberrechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Inhalte umgehend entfernen.

Quelle: <https://www.e-recht24.de/impressumgenerator.html>