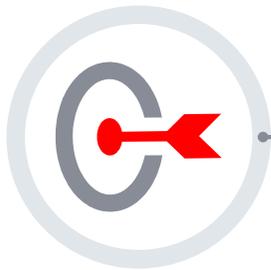


Verkehrsforum Brenner

Ziele



- Schaffung eines Überblicks zum Stand der Bundesverkehrswegeplanung und deren Einstufung
- Ableitung der Vorhaben für den Bereich Südostbayern und verkehrliche Implikationen
- Darstellung ausgewählter Vorhaben im Bereich Südostbayern außerhalb des Vorhabens Brenner-Nordzulauf
- Diskussionsrunde mit den Teilnehmern des Verkehrsforums Brenner

Agenda

1 Bundesverkehrswegeplanung

2 Verkehrliches Konzept Südostbayern

3 Diskussion

Wesentlicher Teil der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes sind der Bundesverkehrswegeplan und die Ausbaugesetze



Der **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** ist Grundlage der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Er ist **kein Finanzplan** und hat **keinen Gesetzescharakter**. Er wird vom Bundeskabinett beschlossen. Auf Basis des BVWP erstellt die Bundesregierung den Gesetzentwurf zur Änderung der Ausbaugesetze mit den dazugehörigen Bedarfsplänen.

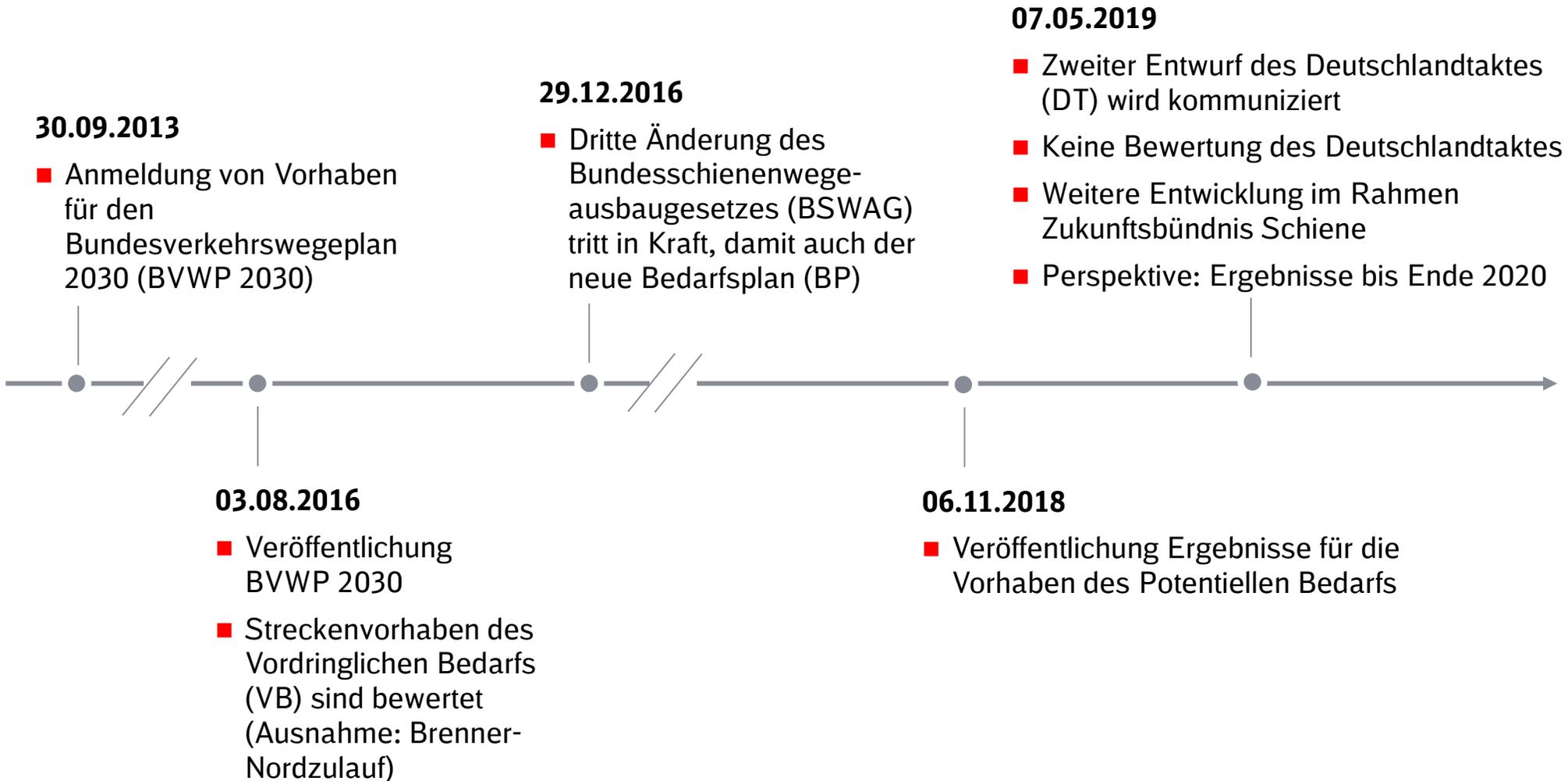


Im **Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)** mit dazugehörigem **Bedarfsplan** wird für den Verkehrsträger Schiene festgelegt, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. BVWP und Bedarfspläne müssen aufgrund der Parlamentsbefassung nicht vollständig deckungsgleich sein.



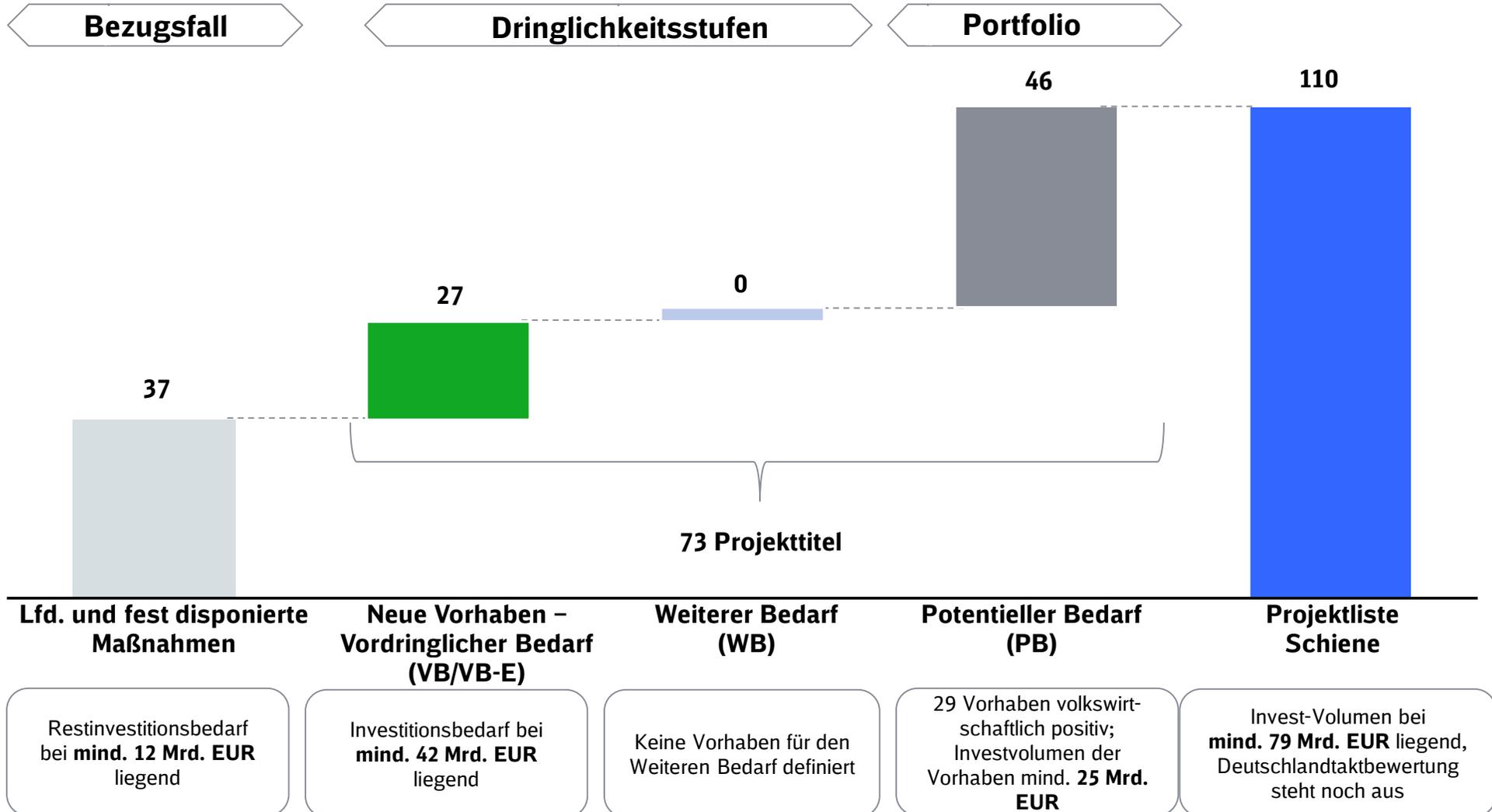
Zur Verwirklichung der mittels Ausbaugesetze beschlossenen Verkehrsprojekte stellt das BMVI Fünfjahrespläne auf. In diesen **Investitionsrahmenplänen (IRP)** werden verkehrübergreifend die Investitionsschwerpunkte für Erhalt und Aus- und Neubau festgelegt. Das BMVI ist **gem. § 4 BSWAG** verpflichtet, im Rahmen der **Bedarfsplanüberprüfung** alle fünf Jahre zu prüfen, ob die Bedarfspläne an die Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung angepasst werden müssen.

Mit der Kommunikation der Ergebnisse für den Potentiellen Bedarf ist ein weiterer Meilenstein im BVWP 2030-Prozess erreicht



Invest-Bedarf der Bedarfsplan-Vorhaben liegt derzeit bei mind. 79 Mrd. EUR

Maßnahmenzuordnung gem. BSWAG



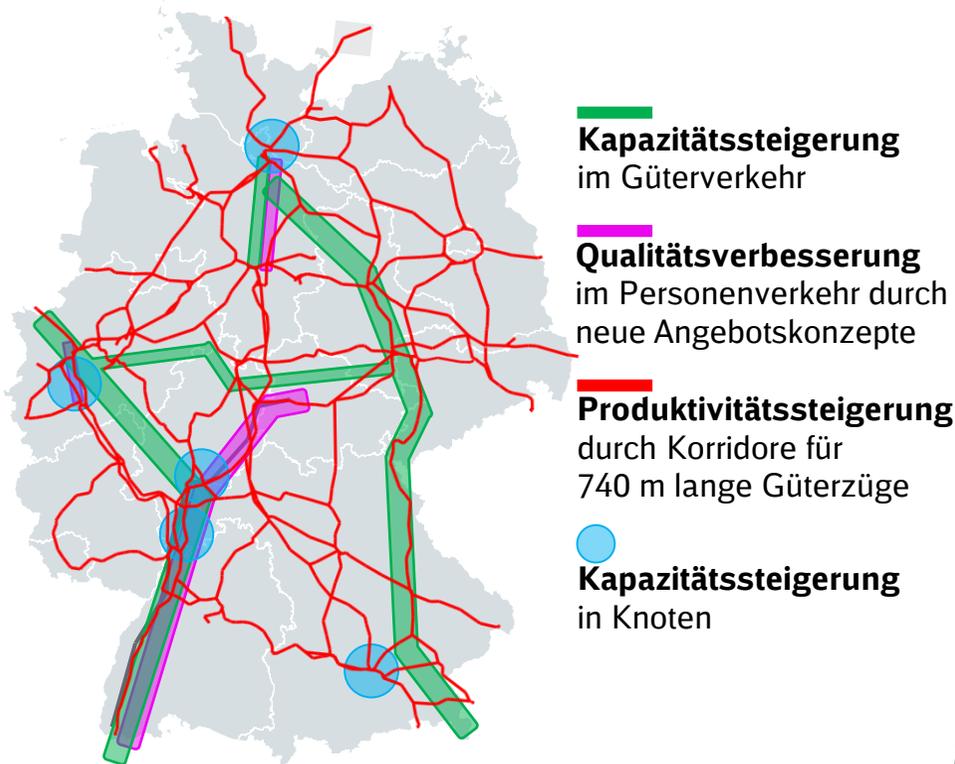
Alle Kernprojekte der Netzkonzeption 2030 positiv im BVWP 2030 berücksichtigt; jetzt stehen Planung und Realisierung an

Kernprojekte zur Engpassbeseitigung und Kapazitätssteigerung

✓ Im BVWP 2030 volkswirtschaftlich positiv bewertet

Kernelemente der Anmeldung der DB

Schematische Darstellung



Kernprojekte zur Kapazitätssteigerung

Auf Korridoren:

- 740 m-Netz ✓
- Ostkorridor ✓
- Westkorridor (inkl. NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar und Ruhr-Sieg-Strecke und ABS/NBS Karlsruhe-Basel) ✓

NEU – seit 06.11.18

In Knoten:

- Schwerpunkte: Frankfurt am Main, Mannheim/Heidelberg, Köln, Hamburg und München ✓

Für neue Angebots-Konzepte:

- Untersuchungsraum Hanau - Fulda/Würzburg ✓
- Untersuchungsraum Hamburg/Bremen - Hannover ✓
- Maßnahmen östlich München ✓
- Feste Fehmarnbeltquerung ✓

NEU – seit 06.11.18

Veröffentlichung Bewertungsergebnisse ermöglicht dringend zu startende Planungen u.a. für Großknoten mit BMVI abzustimmen

- Aus Sicht der Netzkonzeption 2030 sind nunmehr folgende **wichtige Maßnahmen** des „Potentiellen Bedarfs“ **vordringlich umzusetzen**:
 - **Großknoten (Frankfurt, Mannheim, Hamburg, Hannover, München, Köln)**
 - **Verlängerung des südlichen Ostkorridors von Regensburg über Mühldorf bis Freilassing/Salzburg**
- Der **Deutschlandtakt (DT)** ist mit einem **zweiten Entwurf am 07. Mai 2019** kommuniziert worden. **Maßnahmen sind** durch das BMVI noch **abzuleiten und volkswirtschaftlich zu bewerten**. Der **Prozess** erfolgt **im Kontext Zukunftsbündnis Schiene** in einer gesonderten Arbeitsgruppe. Mit **Ergebnissen** ist **Ende 2020** zu rechnen.
- BMVI ordnet einzelne Vorhaben, die noch nicht die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, **potentiellen Sonderprogrammen** (Deutschlandtakt, Elektrifizierungsprogramm) zu **oder** stellt sie unter die Prämisse **zukünftig steigender verkehrlicher Entwicklungen**.

Agenda

1 Bundesverkehrswegeplanung

2 Verkehrliches Konzept Südostbayern

3 Diskussion

Zukünftiges Wachstum im Schienenverkehr findet zwischen und in den Metropolen sowie auf internationalen Korridoren statt

Drei große Wachstumsfelder für den Schienenverkehr in Deutschland

Wachstumsfeld	Strategische Ausrichtung	Wirkung
<p>1</p>  <p>Fernverkehr zwischen Metropolen</p>	<p>Qualitätsverbesserung des Hochgeschwindigkeitsnetzes zwischen Metropolen: Reisezeiten verkürzen, Takt verdichten, hohe Pünktlichkeit im Kernnetz</p>	<p>Schienenverkehr ist Angebotsalternative zum Straßen- und Luftverkehr</p>
<p>2</p>  <p>Regional- und Stadtverkehr in Metropolen</p>	<p>Verbesserung des Schienennetzes in den Metropolregionen: Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für häufigere und pünktliche Angebote im Regional- und Nahverkehr in Ballungsräumen</p>	<p>Schienenverkehr ist tragender Verkehrsträger in Ballungsräumen</p>
<p>3</p>  <p>GV, insb. Seehafen-hinterland-verkehr</p>	<p>Verbesserung des Schienennetzes in den internationalen Korridoren: Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Seehafenhinterland- und sonstigen Güterverkehr über große Strecken</p>	<p>Schienenverkehr ist Angebotsalternative zum Straßenverkehr</p>

Aus Sicht der DB sind drei wesentliche Ausbauelemente in Südostbayern notwendig

Verkehrliches Konzept für Südostbayern

1 Leistungsfähiger Knoten München

- u. a.
- 4-gl. Johannesk. – Daglfing
- Daglfinger Kurve
- 2-gl.Truderinger Spange



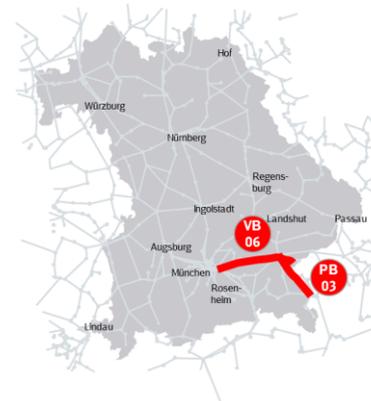
2 Verlängerung „Ostkorridor Süd“

- Ostkorridor Süd:
ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg
- Regensburg – Landshut – Mühldorf



& Leistungsfähige ABS 38

- ABS München – Mühldorf – Tüßling – Freilassing
- Vollausb. Tüßling – Freilass.
- Truderinger Kurve
- Walpertskirchener Spange



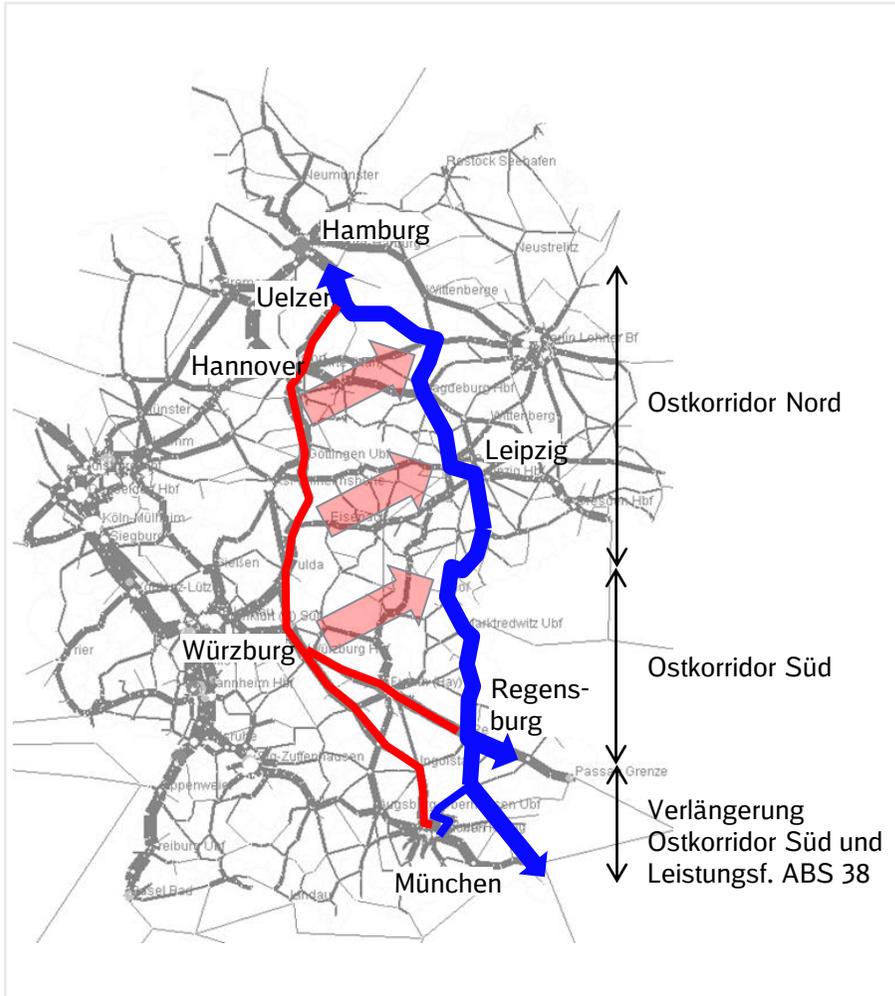
3 Nachfragegerechter Brenner-Nordzulauf

- Vor 2030: Kapazitätserhöhung durch LST-Optimierung im Bestand (1. Stufe)
- Nach 2030: Ausb. Brannenburg – Rosenheim – Kiefersfelden



Mit dem Ostkorridor kann ein alternativer Laufweg zur Entlastung des Nord-Süd-Korridors geschaffen werden

Lage im Netz



Wirkung Ostkorridor

- Schaffung eines alternativen Laufweges (—) zur Nord-Süd-Achse (Hamburg - Hannover - Fulda - Frankfurt / Würzburg - Nürnberg - München / Passau) (—)
- Verlagerung der Verkehre vom Nord-Süd-Korridor auf den Ostkorridor zur Entlastung der Engpässe Würzburg - Nürnberg - Passau, Knoten München inkl. Zulaufstrecken sowie Brenner-Nordzulauf (BNZ) mittels

- Ostkorridor Nord (Vordringlicher Bedarf)
- Ostkorridor Süd (Vordringlicher Bedarf)

Zusätzlich „Verlängerung Ostkorridor Süd und leistungsfähige ABS 38“

- Elektrifizierung und Ausbau ABS 38
- Zusätzlicher 2-gleisiger Ausbau ABS 38 im Abschnitt Tüßling - Freilassing/Salzburg
- ABS Regensburg - Mühldorf

Zwischen ABS 38 und Brenner-Nordzulauf (Abschnitt München - Rosenheim) verkehrlich konkurrenzierende Wirkung

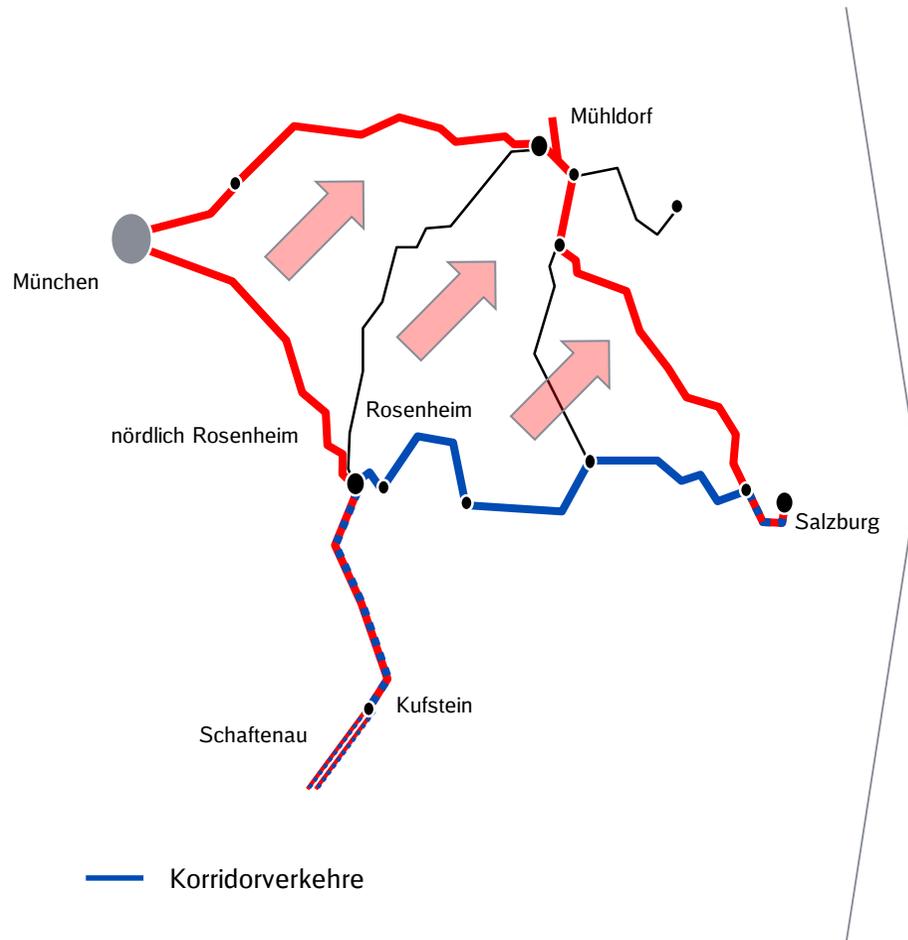


- Verlängerung Ostkorridor Süd
- ABS 38
- Brenner-Nordzulauf

Konkurrenzierende Wirkung

- Um Kapazität und Attraktivität von Fernverkehrs- und Güterzügen auf der Relation von München über Freilassing nach Österreich zu erhöhen (verkehrliches Ziel) sind Maßnahmen der ABS 38 (Abschnitt München - Mühldorf - Freilassing) und/oder des Brenner-nordzulaufs (Abschnitt München - Rosenheim) erforderlich
- Im Abschnitt München - Rosenheim wird dies von Verkehrsbedarfen des Brenner-nordzulaufs überlagert
- Sowohl im Fern- als auch im Güterverkehr ist der **Laufweg von München über Mühldorf** aufgrund geringerer Fahrzeiten **attraktiver** als der Laufweg über Rosenheim (z.B. Fahrzeitgewinn von mind. 6 Minuten im FV bei kürzerem Laufweg). Für Güterzüge die über den verlängerten südlichen Ostkorridor verkehren, ergeben sich signifikante Transportwegverkürzungen über den Abschnitt Mühldorf - Freilassing
- **Kernfrage:** Welcher Ausbaumumfang ist für die Region Südostbayern zur Engpassbeseitigung und Attraktivitätssteigerung notwendig?

Der leistungsfähige Ausbau der ABS 38 entlastet den Abschnitt München - Rosenheim - Freilassing



Auswirkung auf Verkehrsrelationen

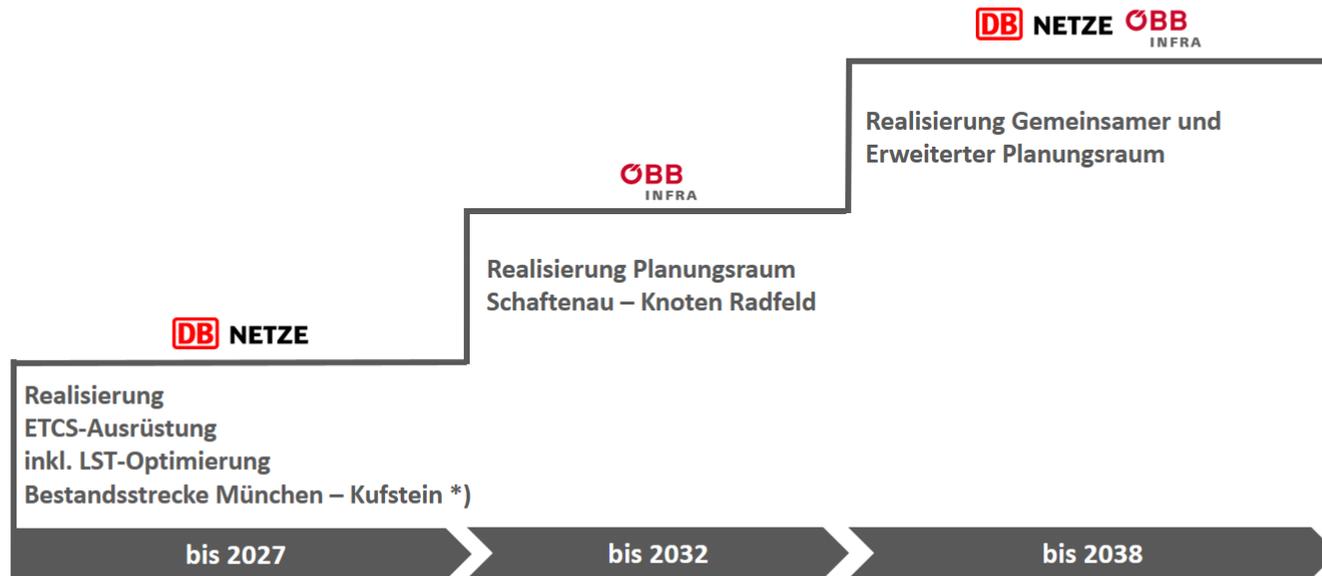
- Der leistungsfähige Ausbau der ABS 38 sorgt dafür, dass Güterzüge und Fernverkehrszüge von München-Rosenheim (- Freilassing) auf München - Mühldorf - Freilassing sich verlagern. Wesentlicher Grund für die Verlagerung ist die attraktivere Fahrzeit über Mühldorf-Freilassing
- Durch die Verlagerung wird der Abschnitt München - Rosenheim - Freilassing entlastet
- Die freiwerdenden Kapazitäten München - Rosenheim - Freilassing dienen der Aufnahme neuer Verkehre und verringern den Ausbaubedarf
 - München - Rosenheim: Aufnahme Brennerzulauf
 - Rosenheim - Freilassing: Aufnahme Korridorverkehre

Bis 2030 ist ein Ausbau des BNZ entlang des Bestandes notwendig; nach 2030 wird der Vollausbau greifen

BRENNER-NORDZULAUF



Die gestufte Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab



*) Finanzierung für 2019 in Aussicht gestellt



Bereits heute werden im ÖBB-Maßnahmenpaket qualitätssichernde/-steigernde Maßnahmen auf der ÖBB-Korridorstrecke umgesetzt

ÖBB-Maßnahmenpaket

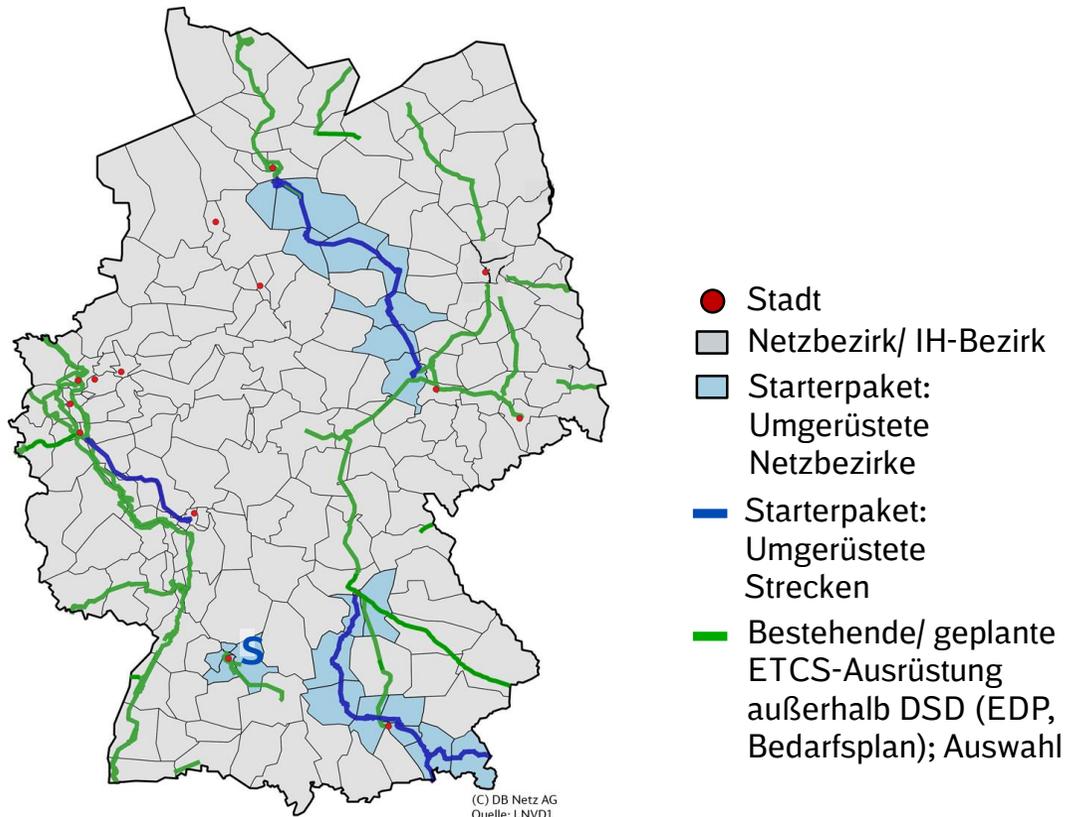


Prio.	Maßnahme
1	Simsee: Einrichtung einer Überleitstelle
2	Bf. Prien: Einbau von zwei zusätzlichen Weichenverbindungen und einem zusätzlichen Ausfahrtsignal
3	Bf. Teisendorf: Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung und eines zusätzlichen Ausfahrtsignals
4	Bf. Bad Endorf: Einbau von zwei zusätzlichen Weichenverbindungen und zwei zusätzlichen Ausfahrtsignalen
5 ^{*)}	Bf. Raubling und Bf. Brannenburg: Einbau jeweils eines zusätzlichen Ausfahrtsignals *) Maßnahme sichert Qualität auf BNZ
6	Rückstetten: Einrichtung Überleitstellen
7	Landl: Einrichtung Überleitstelle
8	Straß: Einrichtung Überleitstellen

Bestandsnahes Optimierungspaket sichert die Qualität und Leistungsfähigkeit der ÖBB-Korridorstrecke zeitnah ggf. zeitgleich zur IBN des Brenner-Basis-Tunnels in 2026/27

Die betrachteten Strecken zahlen auf den Ausrüstungsplan des Starterpakets der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) ein

Geplanter Ausrüstungsstand 2030



Prämissen DSD

- **Technisches Zielbild: ETCS L2 only + DSTW (inkl. Rückbau Class B-Systeme)**
- **Netzbezirksweise Umrüstung**
- **DSD-Starterpaket mit drei Maßnahmen-Paketen**
(geplante IBN bis spätestens 2030):
 - ETCS-Durchfahrbarkeit TEN-V-Korridor „ScanMed“
 - S-Bahn Stuttgart
 - Qualität und Effizienz (SFS Köln - Rhein/Main)

Position der DB Netz zum Infrastrukturbedarf in Südostbayern:

Zusammenfassung Position der DB Netz zum Infrastrukturbedarf Südostbayern

Leistungsfähiger Knoten München

- Die **Maßnahmen des Knoten München** sind **unabhängig** von den weiteren Infrastrukturausbauten im Untersuchungsraum Südostbayern kapazitiv notwendig und wirtschaftlich sinnvoll
- 4-gl. Ausbau Johanneskirchen - Daglfing ist Kernmaßnahme zur Engpassbeseitigung

Verlängerung „Ostkorridor Süd“ & leistungsfähige ABS 38

- **Südliche Verlängerung des Ostkorridors und leistungsfähige ABS 38** schaffen durch Verkehrsverlagerungen Kapazitäten auf München - Rosenheim - Freilassing und verringern dort den Ausbaubedarf
- Der **nördliche und südliche Ostkorridor** haben einen **eigenständigen Verkehrswert**. Aufgrund ihres Nutzens ist eine **beschleunigte Umsetzung** der beiden Vorhaben zu **prüfen**
- Die **südliche Verlängerung des Ostkorridors wirkt** in Verbindung **mit dem nördlichen und südlichen Ostkorridor** als großräumiger Laufweg Nord - Süd
- „Südliche Verlängerung des Ostkorridors und leistungsfähige ABS 38“ wirken **engpassauflösend** im GV und sichern **attraktivere Fahrzeiten** im PV sowie ggf. mit den ÜFEX (Überregionale Flughafen-Express) ein **attraktives NV-Produkt**
- „Südliche Verlängerung des Ostkorridors und leistungsfähige ABS 38“ wirtschaftlich sinnvoll

Nachfragegerechter BNZ

- Bis 2030 ist Kapazitätsanpassung über Optimierungspaket (Ausrüstung ETCS inkl. LST-Optimierung) notwendig
- Der **Ausbau des Brenner-Nordzulaufs** ist **nach 2030** angezeigt und kann modular erfolgen

Agenda

1 Bundesverkehrswegeplanung

2 Verkehrliches Konzept Südostbayern

3 Diskussion