

Bestandsorientierter Aus- und Neubau der Bahnstrecke Rosenheim - Kufstein ohne zusätzliche Streckengleise

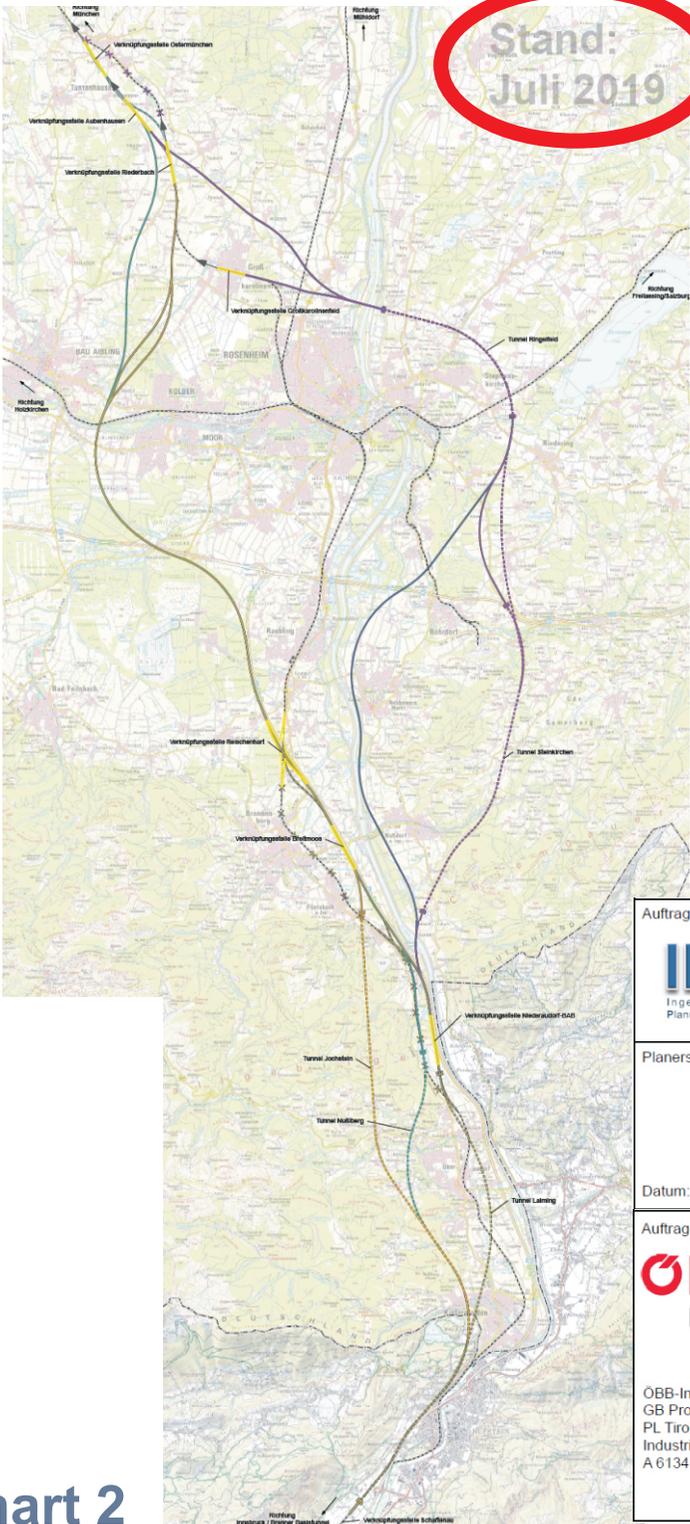
Präsentation am 9.7.2019 in München

Aktualisierte Fassung 25.7.2019

Auftraggeber:
Brennerdialog Rosenheimer Land e. V.,
Gemeinden Stephanskirchen, Rohrdorf, Neubuern und Riedering

Emdenstr. 11
81735 München
Tel. 089/26023655
Vieregg@vr-transport.de

Stand:
Juli 2019



Aktueller Stand Planung
Brenner-Nordzulauf:
5 mögliche Trassenvarianten
einer Neubaustrecke
für Mischverkehr von
Güter- und Personenfernzügen

Ausbau der bestehenden Strecke
wurde nicht untersucht.

Auftragnehmer:  Ingenieurgemeinschaft Planung Brenner Nordzulauf	
Planersteller:  CONSULTING ENGINEERS	
Datum: 01.07.2019	
Auftraggeber:	
 INFRA	 NETZE
ÖBB-Infrastruktur AG GB Projekte Neu-/Ausbau PL Tirol/Vorarlberg Industriestraße 1 A 6134 Vomp	DB Netz AG Großprojekte Regional- bereich Süd (I.N.G-S-B) Richelstraße 3 D 80634 München

Österreichische Planungs-
büros arbeiten für das
deutsche Verkehrsministerium

Chart 2

Bestandsstreckenuntersuchung Brenner-Nordzulauf DB Netz AG

Schlussfolgerungen



KAPAZITÄTEN & VERKEHR

- geringere Geschwindigkeit ermöglicht keine attraktiven Angebote im Fernverkehr; Ziele des BVWP nicht erfüllt
- Ausbau des Personen-nahverkehrs mit hoher Qualität nicht möglich
- Steht einer nachhaltigen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene entgegen



Eingriffe

EINGRIFFE

- Eingriffe in Siedlungen und zahlreiche Wohnbebauungen
- umfangreiche Umbaumaßnahmen im Knoten Rosenheim führen über Jahre zu betrieblichen Einschränkungen



Lärm und Erschütterung

LÄRM & ERSCÜTTERUNGEN

- deutlich höhere Belastung der Gemeinden entlang der Bestandsstrecke

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

Hauptkritik am Streckenausbau:

- Kapazitäten nicht ausreichend
 - zu geringe Geschwindigkeiten im Personenfernverkehr
 - Eingriff in Wohnbebauung, Belastungen für Gemeinden
- ➔ nicht zukunftsorientiert

Alle untersuchten Ausbauvarianten halten sich sklavisch an die Bestandsstrecke. Abschnittsweise Neutrassierungen unter Auflassung der Altstrecke wurden nicht untersucht. Varianten mit abschnittsweiser Beibehaltung der Zweigleisigkeit wurden ebenfalls nicht untersucht.

Studien der VIEREGG-RÖSSLER GmbH zum Brenner-Nordzulauf

- Kritische Stellungnahme zu den Schriftstücken "Entwürfe Grobtrassen" und "Präsentation Projekthintergründe" (8/2018)
- Stellungnahme zu den "Anmerkungen zur 'kritischen Stellungnahme'" (...) sowie zur Trimode-Studie (3/2019)
- ➔ Kernaussage: Die Verkehrsprognosen für das Jahr 2050 sind völlig überhöht, die Stagnation im Schienengüterverkehr der letzten 10 Jahre ist nicht berücksichtigt
- Ermittlung der Kapazität der Bestandsstrecke im Bayerischen Inntal (4/2019)
- ➔ Kernaussage: Die Kapazitäten der Bestandsstrecke sind deutlich höher als bislang angenommen. Es besteht noch ein großes Potential durch verbesserte Signaltechnik.

Falsche Kriterien für die Bewertung von Trassenalternativen

- Österreichische Planer haben Planungsauftrag für deutsches Gebiet
- Österreichische Planer planen nach österreichischen, nicht nach deutschen Bewertungskriterien
- ➔ z. B. Bedingung “durchgehende Geschwindigkeit 230 km/h” ist unsinnig

Kriterien nach deutscher Bundesverkehrswegeplanung

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten
- Fahrzeitverkürzung in Minuten
- ➔ Neubaustrecke mit durchgehend 230 km/h sinnlos, wenn z. B. zwischen München Hbf und München Ost nur 80-110 km/h gefahren werden soll, Durchfahrt Stadt Innsbruck nur 80 km/h
- ➔ Durchfahung von Rosenheim kommt sehr wohl in Frage !

Mögliche prinzipielle Varianten eines Aus- und Neubaus

- **Neubaustrecke im Mischverkehr (ICE + Güterzüge)**
 - Problem: Nimmt der Güterverkehr zu, verdrängt der schnelle ICE einen Teil der langsamen Güterzüge zurück auf die Altstrecke ohne strengen Lärmschutz
 - Problem: Auflassung Altstrecke im Bereich Verknüpfungspunkte bedeutet Entfall Nahverkehr! (z. B. Brannenburg, Flintsbach)
 - Belastung des Inntals durch zwei Strecken !
- **Neubaustrecke nur für Güterzüge + Ausbau Bestand für ICE**
 - Güterzüge fahren grundsätzlich auf der Neubaustrecke, Altstrecke wird für ICE-Schnellverkehr ausgebaut
 - Ausbau von zwei Strecken erforderlich
- **Zweigleisige Ausbaustrecke mit Neutrassierungen unter Auflassung der Altstrecke**
 - Alle Züge fahren auf einer lärmgeschützten Strecke

Streckenführung Rosenheim - Raubling

Streckenführung Bestandsstrecke in Raubling ermöglicht heute schon fast 200 km/h im ICE-Verkehr; Lärmschutz nach strenger Lärmvorsorge.

Umfahrungsstrecke nur für Güterzüge entlang der Autobahn (z. T. im Tunnel)

Neubau
nur Güter

Ausbau
Bestand
Lärmschutz

Chart 8

Kartengrundlage:
www.bayernatlas.de
Topographische Karte

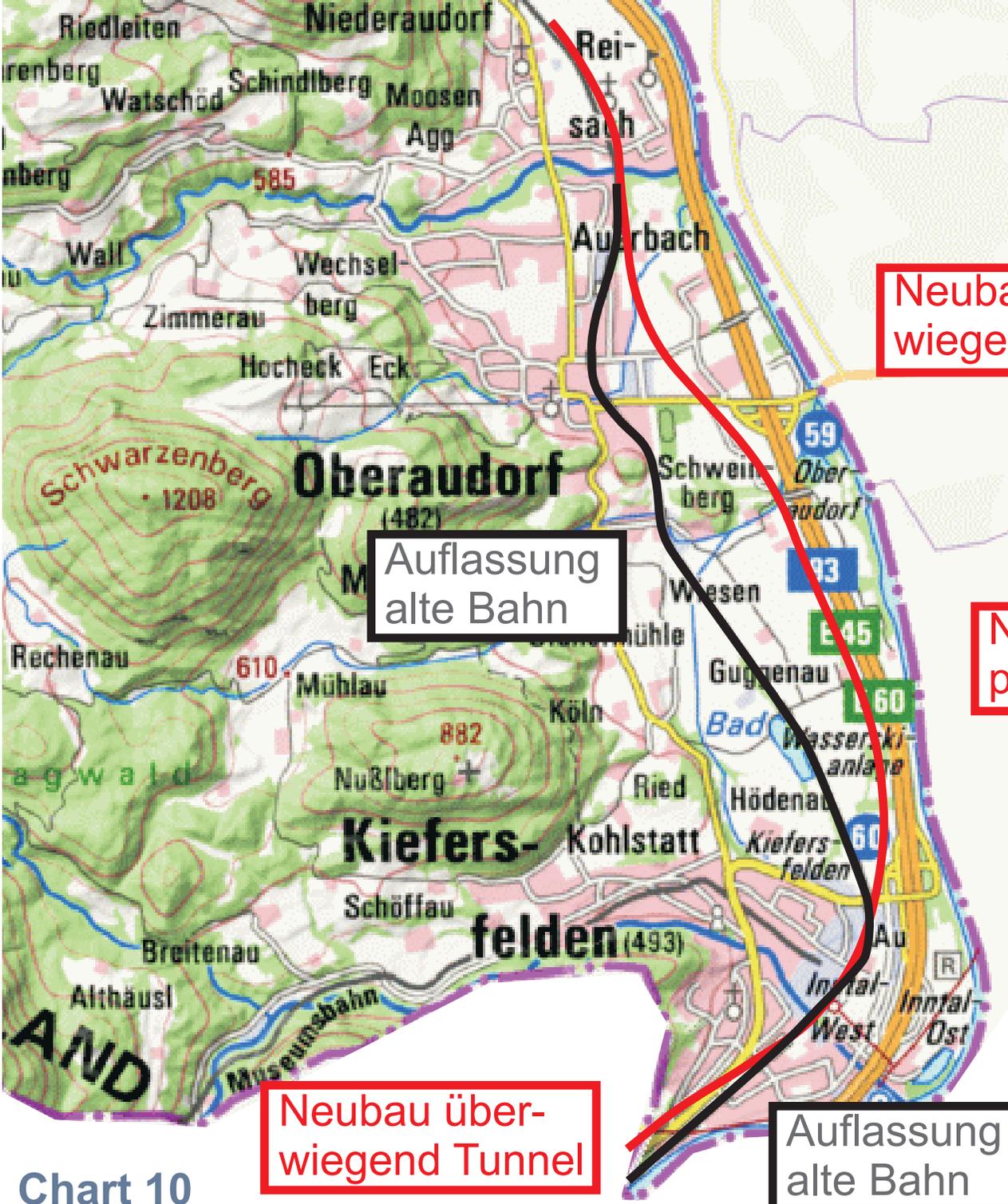
Streckenführung Brannenburg - Flintsbach - Fischbach

Neutrassierung nahe der
Bestandsstrecke
mit Tieferlegung
(Tunnel, Graben)



Chart 9

Neubau Oberaudorf - Kiefersfelden



Neubau überwiegend Tunnel

Oberaudorf:
Neubaustrecke mit
Auflassung der Altstrecke

Neubau autobahn-
parallel oberirdisch

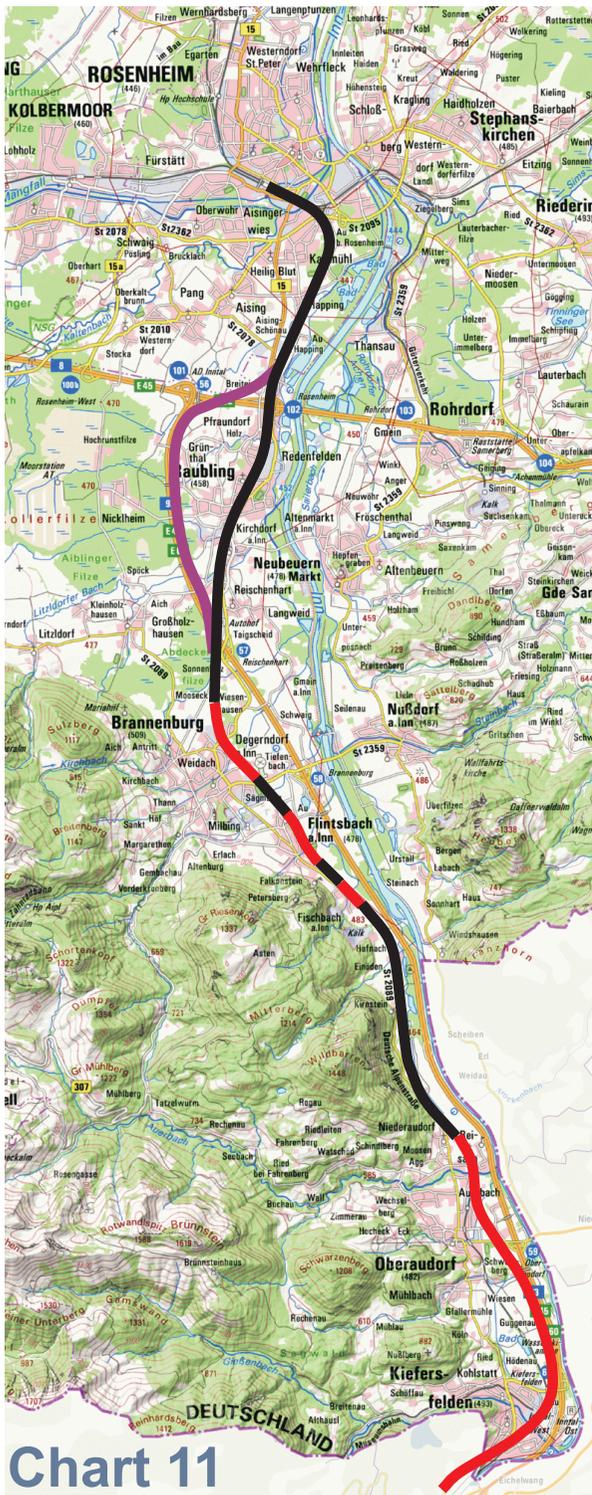
Kiefersfelden:
Tunnel bei AS Kiefersfelden,
Tieferlegung im Bestand,
Bf Kiefersfelden im Graben,
Tunnelführung nach Süden

Auflassung
alte Bahn

Neubau überwiegend Tunnel

Auflassung
alte Bahn

Chart 10



Technische Merkmale:

35 km Ausbaustrecke gesamt

15 km Neutrassierungen, davon
7 km im Tunnel

Geschwindigkeit ICE-Züge:

190 bis 220 km/h,

Durchfahrt Rosenheim 150 bis 180 km/h
(je nach Untervariante)

Fahrzeit 0,5 bis 1,5 Minuten langsamer als
durchgehend 230 km/h auf Neubaustrecke.

Güterzugumfahrung Raubling 8 km Neubau,
knapp 2 km Tunnel,
schafft Kapazitäten bis ins 22. Jahrhundert

Hauptkritik am Streckenausbau widerlegt !

- Kapazitäten völlig ausreichend, Rosenheim - Raubling viergleisig und Brannenburg - Kufstein zweigleisig reicht auch sehr langfristig aus! Bis zu 400 Güterzüge pro Tag technisch fahrbar
- ähnlich schnell wie durchgehende Neubaustrecke im Personenfernverkehr
- wenig Eingriffe, bestehende Eingriffe werden rückgängig gemacht, Vorteile für Gemeinden

➔ zukunftsorientiert

Ausbau mit abschnittweisem Neubau macht den Unterschied aus