

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker und Mandatsträger in der Region

August 2019

„Die Bahn wird plötzlich cool“,

so lautete unlängst die Überschrift eines Kommentars im Münchner Merkur. Diese Einschätzung begleitet die vom Bund zugesagten Milliarden-Beträge für Investitionen in die Schienen-Infrastruktur und geht einher mit der Klimadiskussion. Viele Politiker wünschen sich eine Stärkung der Bahn, um die selbst gesteckten Klimaziele einhalten zu können. Der Bayerische Ministerpräsident Markus Söder will Bahnfahren preislich attraktiver machen und den Bahnausbau beschleunigen. Beim Spatenstich für einen neuen Fernverkehrsbahnhof in Lindau kritisierte er Ende Juli, dass es beim Brenner-Nordzulauf so langsam vorangehe und dass „Bayern nicht 20 Jahre hinter Österreich herhinken dürfe“. Insofern gilt es nun, die Trassenauswahl baldmöglichst abzuschließen und die politischen Erwartungen von Bund und Land umzusetzen.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB für den Freistaat Bayern



Trassenauswahl mit Ideen aus der Region

Von über 100 auf fünf und schließlich auf eine Trasse

Fünf einzelne Varianten gehen in die vertiefte Planung. Dieses Zwischenergebnis konnten die Deutsche Bahn und die Österreichischen Bundesbahnen am 1. Juli 2019 in Rosenheim im Beisein zahlreicher politischer Vertreter vermelden. Damit werden die Planungen für eine zweigleisige Neubaustrecke am Brenner-Nordzulauf konkreter.

Im Januar 2019 begannen die Planer des Brenner-Nordzulaufs mit der Reduzierung der Grobtrassen. Dabei galt es auch mehr als 100 Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern zu alternativen Trassenverläufen zu prüfen. Die Beteiligung ist ein Erfolg: Von den nun ausgewählten fünf Grobtrassen enthalten vier Ideen aus der Region. Beispielhaft hierfür ist eine Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim. Hier konnten die Bahnplaner den Vorschlag übernehmen, eine Verknüpfung zwischen bestehender und neuer Strecke näher an die Autobahn zu legen und damit weiter entfernt von der Wohnbebauung einzurichten. Gleiches gilt

für einen zusätzlichen Tunnelabschnitt östlich des Inns.

Das Zwischenergebnis: Bei Rosenheim noch zwei Grobtrassenbündel

Auf der Landkarte wird deutlich, dass sich die fünf Varianten auf zwei grobe Streckenverläufe westlich und östlich von Rosenheim konzentrieren.

Die Varianten „Blau“ und „Violett“ verlaufen östlich von Rosenheim und knüpfen bei Niederaudorf an die bestehende Strecke im Inntal an. Im Norden verbinden sich beide Trassen entweder bei Großkarolinenfeld oder bei Aubenhausen. Im Süden unterscheiden sie sich durch die Tunnelanteile.

„Türkis“, „Gelb“ und „Oliv“ stellen Varianten westlich von Rosenheim dar. Dabei gibt es südlich und nördlich jeweils mehrere Möglichkeiten für Verknüpfungsstellen mit der bestehenden Strecke.

Fortsetzung auf Seite 2



Fortsetzung von Seite 1

DB-Projektleiter Torsten Gruber: „Wir erwarten, dass viele Ängste und Sorgen weichen werden, weil wir in den kommenden Monaten die jetzt noch übriggebliebenen Trassenverläufe viel konkreter planen und damit auch detaillierter mit der Region besprechen und bewerten können.“

Rücksicht auf Mensch und Umwelt

Durch die Reduzierung auf fünf Einzelvarianten sind nun einige Ortschaften nicht mehr von den Trassenplanungen berührt. In anderen Gemeinden – besonders im südlichen Inntal – kommen ausschließlich Tunnelführungen vor.

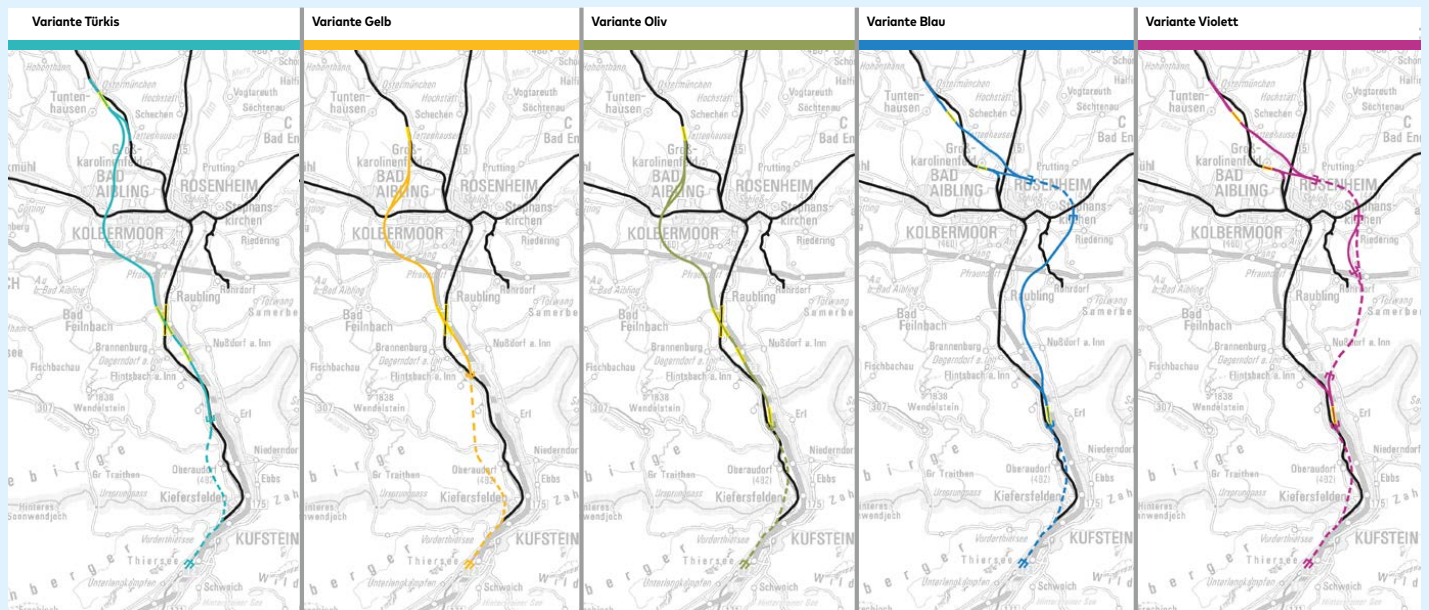
In den kommenden eineinhalb Jahren werden DB und ÖBB die fünf Einzelvarianten vertieft planen. Hierbei wird beispielsweise die Höhenlage der Gleise ermittelt und der Trassenverlauf genauer festgelegt. Am Ende gilt es die Trasse auszuwählen, die gesamthaft am besten den unterschiedlichen Anforderungen gerecht wird. Dabei kommen Bewertungskriterien zum Einsatz, die gemeinsam mit den Vertretern der Region entwickelt wurden. Im Fokus stehen die Auswirkungen auf Menschen und Umwelt sowie Technik und Verkehr. Landwirtschaft, Flächenverbrauch sowie Trinkwasser und Tourismus sind weitere Aspekte,

die für viele Menschen vor Ort von zentraler Bedeutung sind. Außerdem wird ein Raumordnungsverfahren eingeleitet.


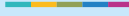
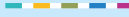

Halbstundentakt nach Kufstein

Torsten Gruber: „Die Vorstellung der Zwischenergebnisse am 1. Juli hat gezeigt, dass die deutsche und die bayerische Verkehrspolitik den Neubau favorisieren. Denn nur so erzielen wir einen dreifachen Nutzen: Schnellere Fernverkehrszüge nach Italien, mehr Güter auf der Schiene statt auf der Straße und mehr Nahverkehr für die Menschen vor Ort, so wie es Staatsminister Reichhart mit einem Halbstundentakt nach Kufstein angekündigt hat.“

Die fünf Einzelvarianten



Im nächsten Schritt erfolgt die vertiefte Planung der verschiedenen Varianten. Es werden Bauwerkspläne für Brücken oder Tunnel erstellt, die Höhenlagen ermittelt und der Trassenverlauf genauer festgelegt. Die Vertreter aus der Region können Vorschläge zu Lösungen vor Ort einbringen und mit den Planern diskutieren. So entwickeln sich die Trassen im Dialog. Ab der nördlichen Verknüpfungsstelle wird der nächste Abschnitt der Neubaustrecke in Richtung Grafing anschließen. Die Planungen haben in diesem Bereich noch nicht begonnen.

-  **Bestehende Eisenbahnstrecke**
-  **Grobtrassen**
-  **Grobtrassen (Lage im Tunnel)**
-  **Mögliche Verknüpfungsstelle**

Kartenhintergrund/Geodaten:
Deutschland: Bayerische Vermessungsverwaltung Nr. 771
Österreich: © BEV 2017, N 36811/2017



3 Fragen an ...

Ingrid Felipe, Landeshauptmann-Stellvertreterin Tirol

Die Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel ist ein Top-Thema in der Region. Wie wichtig ist der Bahnausbau aus Ihrer Sicht?

Die Zukunft der Mobilität ist die Schiene. Ich bin überzeugt, dass wir sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr enormes Verlagerungspotenzial haben. Nördlich und südlich des Brenners sind die Beeinträchtigungen durch Lkw- und Pkw-Verkehre enorm. Die Infrastruktur stößt an ihre Belastungsgrenze und auch die Bevölkerung wehrt sich zunehmend gegen die Verkehrslawine. Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist damit angewandter Umwelt- und Klimaschutz. Wenn der Brenner Basistunnel in einigen Jahren in Betrieb genommen wird, setzt dies einen leistungsfähigen Zulauf voraus. Nur so wird der weltweit größte Eisenbahntunnel seine volle Funktionalität ausnutzen und einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene leisten können.

Am 1. Juli haben die Bahnen ihre überarbeiteten Grobtrassenvorschläge präsentiert. Wie beurteilen Sie den Planungsstand?

Ich bin sehr froh, dass nach dem etwas ver-



zögerten Start nun auch auf bayerischer Seite Schwung in die Sache kommt. Ich konnte mir selbst ein Bild davon machen, dass die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger gut gehört und aufgenommen werden. Dieser Dialog mit den AnrainerInnen ist bei Projekten dieser Dimension sehr wesentlich. Diesen Austausch gilt es fortzusetzen und den Fokus parallel dazu auf die Umsetzung zu legen.

Welche Erwartungen setzen Sie in den weiteren Planungsprozess?

Ich hoffe, dass die Prozessbegleiter mit notwendigem Nachdruck aber weiterhin mit großer Achtsamkeit voranschreiten. Klimaschutz und Verkehrswende erfordern große gesamthafte Anstrengungen, die breit getragen vorangetrieben und umgesetzt werden müssen. Viel Zeit bleibt nicht!

Wechsel in der DB-Gesamtprojektleitung steht im Herbst bevor

In der Gesamtprojektleitung des Bahnprojektes Brenner-Nordzulauf der DB wird es im Herbst einen Wechsel geben. Nach vier Jahren im Projekt wird Torsten Gruber auf eigenen Wunsch den Staffelstab weitergeben und den DB-Konzern verlassen. Ihm folgt Matthias Neumaier nach. „Der Wechsel findet zu einem passenden Zeitpunkt statt. Torsten Gruber und sein Team haben viel Aufbauarbeit in dieser Phase geleistet. Ich bedauere, dass wir einen erfolgreichen Projektleiter verlieren, der mit außerordentlichem Engagement die Planungen vorangetrieben und für viel Akzeptanz in der

Region geworben hat. Jetzt gilt es, nach vorne zu schauen und die Weichen zu stellen für die künftigen Projektetappen. Dafür ist Matthias Neumaier als renommierter Projektleiter der richtige Mann zur richtigen Zeit“, so Klaus-Dieter Josel, DB Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern. Torsten Gruber hat zusammen mit dem ÖBB-Gesamtprojektleiter Martin Gradnitzer das Projektteam aufgebaut, das Trassenauswahlverfahren und den Bürgerdialog auf den Weg gebracht und damit die Entwicklung des Projektes maßgeblich gestaltet. Nachfolger Neumaier bringt

viel Projekterfahrung mit. Sowohl in den Planungs- als auch in den Realisierungsphasen von Großprojekten ist er seit 2002 erfolgreich tätig, so beim viergleisigen Ausbau zwischen München und Augsburg und danach als Projektleiter beim Ausbau der S-Bahn-Strecken in Nürnberg. Im Allgäu zeichnet er seit 2013 verantwortlich für die Planungen und für die Umsetzung der Elektrifizierung. Der bevorstehende Wechsel hat keinen Einfluss auf die Arbeit des Projektteams und den Fortgang der Planungen.



„Eine halbe Neubaustrecke“



21 Kilometer Ortsdurchfahrten gibt es an der Bestandsstrecke. Sie wurde vor rund 160 Jahren gebaut.

Zahlreiche kritische Stimmen aus Rosenheim und vielen Orten entlang des Inntals – das waren die Reaktionen auf eine neue Untersuchung der Vieregg-Rössler GmbH zu einem Ausbau der 160 Jahre alten Bestandsstrecke. Das im Auftrag von Bürgerinitiativen und den Gemeinden Stephanskirchen, Rohrdorf, Neubeuern und Riedering entstandene Papier beinhaltet unter anderem eine 14 Kilometer lange, vollkommen neue Streckenführung. DB-Projektleiter Torsten Gruber: „Da ist ja wie eine halbe Neubaustrecke.“

Die Bahn kennt die Untersuchung der Bürgerinitiativen bisher nur aus den Medien. „Wir erwarten keine wesentlich neuen Erkenntnisse daraus, aber wir werden uns das natürlich genau anschauen“, so Gruber. Dazu wird in den kommenden Monaten eine ausführliche fachliche Analyse der Vorschläge der Vieregg-Rössler GmbH erarbeitet.

In den vergangenen Monaten hatte die DB bereits eigene Untersuchungen zu einem Ausbau der bestehenden Strecke angestellt, die teilweise umgesetzt werden. In einer ersten Stufe sollen die beiden Gleise digitalisiert werden. Durch die Ausrüstung mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS wird die Strecke für die ersten Jahre nach der Eröffnung des Brenner Basistunnels fit gemacht. Langfristig kann aber nur eine Neubaustrecke die angestrebte Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene abwickeln.

Untersucht wurde ebenfalls, ob ein durchgängiger dreigleisiger Ausbau der Bestandsstrecke eine alternative Lösung darstellt. Diese hätte mit einer Fläche von rund 30 Fußballfeldern einen großen Flächenverbrauch zur Folge, der oftmals innerorts zu Problemen führt. Anwohner würden mit Ortsdurchfahrten auf einer Länge von 21

Kilometern stark vom Verkehrslärm belastet werden. Massive Eingriffe in die bestehende Wohnbebauung wären zu erwarten. Gleichzeitig würde ein derartiger Ausbau starke Einschränkungen und Unterbrechungen der bestehenden Zugverkehre über viele Jahre hinweg bedeuten. Gruber: „Viele Pendler müssten wieder auf das Auto umsteigen.“

Die Bahn stellt klar, dass eine Berechnung von theoretischen Zugzahlen auf einzelnen Streckenabschnitten nicht zum Ziel führt. Entscheidend ist, die Zugverkehre in ihrer Gesamtheit im Streckennetz zu betrachten. Im Fokus stehen dabei auch Bahnknoten und deren Rahmenbedingungen. Im Bahnhof Rosenheim kommen zum Beispiel fünf Strecken zusammen. Damit ist er mit 750 Zugfahrten täglich schon heute enorm belastet.



Viele Fragen zu Trassenverläufen

Fast 4000 Bürger nutzen Infomärkte der Bahnen

Seit Anfang Juli war das Projektteam von DB und ÖBB im gesamten Projektraum vom Tiroler Inntal bis nördlich von Rosenheim unterwegs. Bei den 16 Infomärkten informierten sich fast 4000 Besucher anhand von Schautafeln und an interaktiven Monitoren über den aktuellen Planungsstand des Bahnprojektes Brenner-Nordzulauf nach der Vorstellung der fünf Einzelvarianten.



Bahn-Mitarbeiter und Projektplaner beantworteten darüber hinaus viele Fragen zum Güterverkehr, zu Trassenideen, zum Lärmschutz und zum Bürgerdialog.

„Es war sehr auffällig, dass die meisten Fragen zu lokalen Aspekten der Grobtrassenplanung gestellt wurden. Der Informationsbedarf ist dabei sehr groß und zeigt, dass wir mit der Info-Kampagne richtig unterwegs sind“, so DB-Projektleiter Torsten Gruber. Auf rund 900 Feedback-Karten hinterließen die Besucher ihre Wünsche und Ideen oder stellten weitergehende Fragen. Die Bahnen werten dieses Feedback nun aus und werden dies auch dokumentieren. ÖBB-Gesamtprojektleiter Martin Gradnitzer: „Wir freuen uns, dass die Mehrzahl der Besucher unser Info-Angebot gut fand.“

Anders als bei der ersten vergleichbaren Infokampagne im Sommer 2018 wurde diesmal nicht mehr so viel über die Hintergründe und den Bedarf der Neubauplanungen diskutiert. Viele Menschen rechnen damit, so der Eindruck der Bahnen, dass die neue Strecke gebaut wird, nachdem am 1. Juli in Rosenheim Politiker aus Bund und Land die Notwendigkeit des Projekts betont hatten.

Tirol: Bahnausbau bringt mehr Nahverkehr

In der Fachvortragsreihe des Brenner-Nordzulaufs trat im Juni der Tiroler Verkehrsexperte Alexander Jug in Rosenheim auf. Er berichtete von einer wachsenden Beliebtheit des öffentlichen Nahverkehrs in Tirol, die in den vergangenen Jahren teilweise zu einer Verfünffachung bei den Ticketverkäufen führte. Mit ein Grund: Die 40 Kilometer lange Hochleistungs-Neubaustrecke, die 2012 als Teil des Brenner-Nordzulaufs in Betrieb ging. Sie ermöglichte es, die Strecke Innsbruck–Jenbach im 30 Minuten-Takt zu bedienen. Im Fernverkehr fährt der Railjet im Stundentakt zwischen Wien und Vorarlberg mit wechselndem Halt in Kufstein, Wörgl, Jenbach und Innsbruck.

43 Millionen Kilometer legten die Busse und Bahnen des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) im vergangenen Jahr zurück. Eine enorme Steigerung – so Jug, die auch auf einem großen Zeitgewinn basiere und den Zug im Vergleich zum Auto zum Sieger mache.

Jug: „Durch nachhaltige Mobilitätslösungen macht der VVT die Alltagsmobilität der Öffis attraktiver und leistet einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in Tirol.“



Ab 2021 sollen 25 neue Regionalzüge für zusätzliche Angebote und dichtere Takte sorgen. Denn der Tiroler Verkehrsverbund rechnet weiter mit einer wachsenden Beliebtheit des Zug- und Busangebotes.



Neues Projektbüro in Rosenheim

Im Beisein der Rosenheimer Oberbürgermeisterin Dr. Gabriele Bauer eröffnete die Deutsche Bahn Anfang Juni das neue Büro des Projektteams Brenner-Nordzulauf. Ab sofort bringen die derzeit rund 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Planungen aus dem Gillitzerblock im Herzen der Stadt voran. Durch den Umzug in die Region ergibt sich ein Standortvorteil für die Planungen. Das Team agiert direkt vor Ort und ist somit noch tiefer in der Projektregion verwurzelt. In der nun folgenden Phase der vertieften Planung können so die erforderlichen Vor-Ort-Termine und Begehungen intensiviert werden.

Das Info-Büro als Anlaufstelle für die Bürger bleibt weiterhin in der Salinstraße und ist jeweils am Dienstag und Mittwoch von 12 bis 18 Uhr für den Publikumsverkehr geöffnet.



DB-Konzernbevollmächtigter Klaus-Dieter Josel, Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer und DB-Projektleiter Torsten Gruber auf der Eröffnungsfeier in Rosenheim.

Basistunnel – 100 Kilometer und noch mehr!

Die neue Brennerachse kommt weiter voran: Ende April haben die Bauarbeiten am Brenner Basistunnel einen neuen Meilenstein erreicht. Die Mineure konnten den Ausbruch des 100. Tunnelkilometers vermelden. Insgesamt 230 Kilometer lang soll das Tunnel-system aus zwei Haupttröhren für den Eisenbahnverkehr, einem Erkundungsstollen sowie verschiedenen Zufahrts- und Rettungswegen werden.

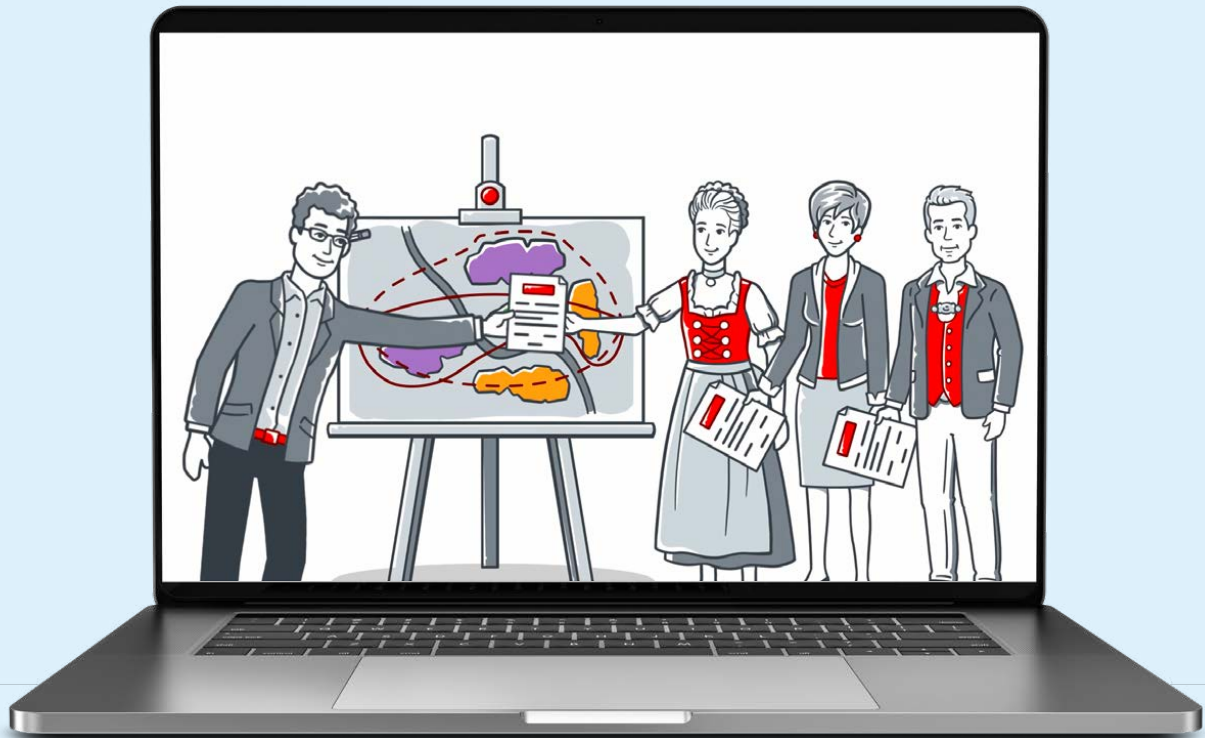
Am 1. Juli 2019 wurde im Baulos „Pfons-Brenner“ schließlich die östliche Haupttunnelröhre Richtung Süden angeschlagen. Tunnelpatin Kathleen Cox führte in feierlichem Rahmen die erste Sprengung aus. Das Baulos ist der größte und zugleich der südlichste Bauabschnitt des Brenner Basistunnels auf österreichischem Projektgebiet. Bis

2025 werden von einem so genannten Zwischenangriff südlich des Brennerpasses insgesamt 52 Kilometer Stollen und Eisenbahntunnels errichtet. Auch eine Nothaltestelle sowie eine Überleitstelle sind tief im Gebirge herzustellen. Die Mineure werden dabei sowohl Tunnelbohrmaschinen zum Einsatz bringen als auch bergmännische Baumethoden anwenden. Bis zu sieben Vortriebe gleichzeitig sind zur Umsetzung des Tunnelbauprogramms vorgesehen.

In der EU gilt der Brenner Basistunnel als Leuchtturmprojekt, da er als Herzstück der Brennerachse für neue Kapazitäten im Zugverkehr sorgt. Er schafft so die notwendige Infrastruktur für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Im Jahr 2028 geht der Brenner Basistunnel in Betrieb.



Neuer Erklärfilm zeigt alle Planungsschritte



Vom Groben ins Feine – so lässt sich die Planung einer Neubaustrecke zusammenfassen. Immer mit dabei sind die Bürgerinnen und Bürger. Unser neuer Erklärfilm zeigt, welche einzelnen Schritte notwendig sind, um die Trasse für den Brenner-Nordzulauf zu finden. Den Film finden Sie unter www.brennernordzulauf.eu/erklaerfilm.html

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Projekt Brenner-Nordzulauf
Richelstraße 1
D-80634 München

ÖBB-Infrastruktur AG
Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau
Industriestraße 1
A-6134 Vomp

Kontakt

E-Mail: info@brennernordzulauf.eu
www.brennernordzulauf.eu

Fotos

DB Netz AG – Bernd Reiter (S. 1 oben,
S. 5 oben)
DB AG (S. 1 unten links, S. 6 oben)
DB AG – Andreas Jacob (S. 1, S. 2, S. 3, S. 4,
S. 5, S. 6, S. 7 jeweils unten)
andreas rottensteiner – andy stone (S. 3)
DB Netz AG – Benno Rummel (S. 4)
Günter Wett (S. 5 unten)
BBT SE (S. 6 unten)
Fotolia – mahod84 (S. 7)

