



Themendienst

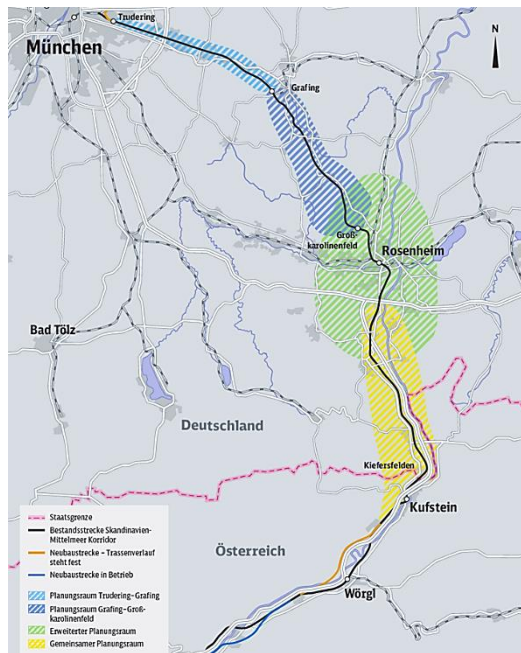
Der Brenner-Nordzulauf – ein Bahnprojekt für Europa

Von München bis Verona – vier Gleise für den Güter- und den Personenverkehr der kommenden Jahrzehnte

(München, im Januar 2020) Der Ausbau der Eisenbahn-Brennerachse zwischen München und Verona ist für die Verkehrswende im alpenquerenden Güterverkehr von zentraler Bedeutung. Mit der Eröffnung des Brenner Basistunnels wird ein starker Anstieg im Schienengüterverkehr auf der Brennerachse erwartet. Zur langfristigen Bereitstellung der Kapazitäten in Richtung Tirol, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Deutsche Bahn mit der Vorplanung einer zweigleisigen Neubaustrecke für den Brenner-Nordzulauf beauftragt.

Klimafreundlich und attraktiv im Intal

International vereinbart ist ein viergleisiger Ausbau von München bis Verona. Fernverkehrszüge sollen bis zu einer Stunde schneller Richtung Italien unterwegs sein. Die Streckengeschwindigkeit soll durchgehend bei Tempo 230 liegen. Für den Schienengüterverkehr von großer Bedeutung ist der Wegfall von großen Steigungen, sodass er wirtschaftlicher und damit konkurrenzfähiger gegenüber der Straße wird. Wenn die schnellen Züge und die Güterzüge vor allem auf den neuen Gleisen fahren, wird auf den bestehenden zwei Gleisen mehr Platz für Nahverkehr entstehen. Ein dichterer Taktverkehr und ein besseres Angebot sind dann möglich. Im Tiroler Unterinntal ist dies bereits Realität. Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene erspart der Umwelt Schadstoffe aus dem Straßenverkehr und schützt das Klima.



Übersicht Planungsräume Quelle: DB Netz AG

		Lkw ²	Güterbahn ³	Binnenschiff
Treibhausgase ¹	g/tkm	112	18	34

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin und Kerosin

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² LKW = LKW ab 3,5t, Sattelzüge, Lastzüge

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z.B. den „Umweltmobilitätscheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr in Deutschland - Bezugsjahr 2018
Quelle: TREMOD 6.02 Umweltbundesamt Dezember 2019

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing:
Oliver Schumacher

Unser Anliegen:



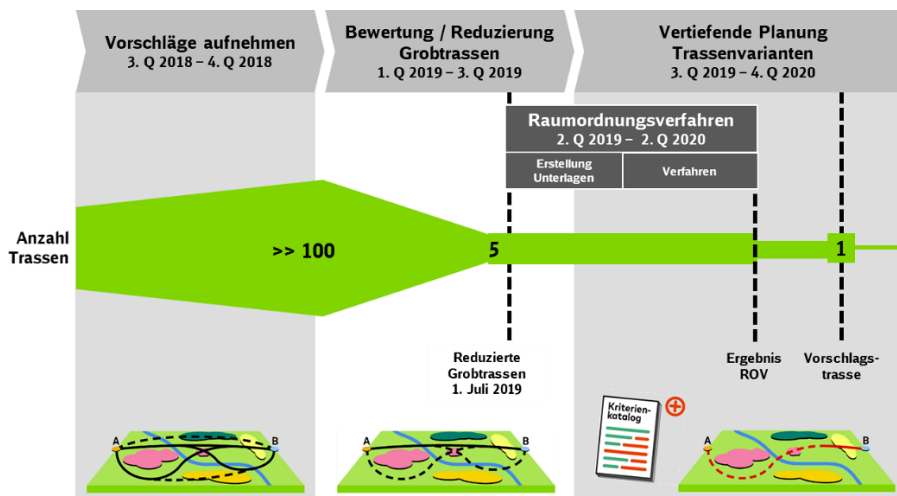
Franz Lindemair
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 (0)89 1308 83779
franz.lindemair@
deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse



Themendienst

Dialog und Akzeptanz

Bei der Planung wird auf eine Beteiligung der Öffentlichkeit von Anfang an gesetzt. So sind mehr als 100 Planungsvorschläge von Anrainern und Gemeinden in die Trassenfindung am Brenner-Nordzulauf eingegangen. Eine große Anzahl der Anliegen konnten in der Planung berücksichtigt werden.



Ablauf Trassenauswahlverfahren Quelle: DB Netz AG

Nach Vorstellung der fünf Grobtrassen im Juli 2019 begann die vertiefende Planung, so dass Ende 2020 die Auswahl der Vorschlagstrasse erfolgen kann. Als nächster Meilenstein steht in diesem Jahr ein Raumordnungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern an. Das Projekt findet Akzeptanz in der Region. Einer Forsa-Umfrage zufolge befürwortet die Mehrheit der Menschen eine Neubaustrecke.

Die vielfältigen Planungs- und Genehmigungsprozesse in Deutschland verhindern eine schnelle Realisierung einer Neubaustrecke.

Um dennoch größere Kapazitäten am Brenner-Nordzulauf anzubieten, erfolgt eine gestufte Umsetzung. Engpässe auf deutscher Seite sind nicht zu erwarten.



Ergebnisse Forsa-Umfrage
Quelle: DB Netz AG

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing:
Oliver Schumacher

Unser Anliegen:



Franz Lindemair
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 (0)89 1308 83779
franz.lindemair@
deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse



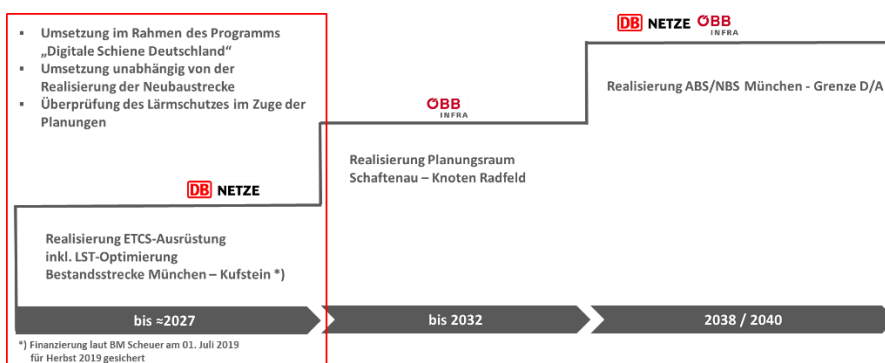
Themendienst

Stufenweiser Aus- und Neubau

Erste Stufe ist dabei die Ausrüstung der Bestandsstrecke mit ETCS (European Train Control System) im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“. Diese Maßnahme wird unabhängig von der Realisierung der Neubaustrecke umgesetzt und soll 2028 abgeschlossen werden. Mit dieser Maßnahme wird der durch die Eröffnung des Brenner Basistunnels anlaufenden Kapazitätzzunahme auf der Brennerachse entsprochen. Bis 2032, als Stufe 2, plant die ÖBB darüber hinaus die Fertigstellung neue Gleise im Bereich Schaftenau – Knoten Radfeld.



Die dritte Stufe bildet dann der Nordzulauf auf deutscher Seite. Nach dem Ende des Trassenauswahlverfahren erfolgt 2021/2022 eine parlamentarische Befassung. Weitere Detailplanungen und Genehmigungsprozesse, wie ein Planfeststellungsverfahren werden bis weit in die 20er Jahre hinein andauern. In 2038 soll diese Neubaustrecke in Betrieb genommen werden. Des Weiteren umfasst das Projekt die Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing und Grafing – München/ Trudering. Neben einer Neubaustrecke zwischen Großkarolinenfeld und Grafing ist auch eine Blockverdichtung auf der anschließenden bereits viergleisigen Strecke zwischen Grafing und Trudering geplant, mit dem Ziel die Kapazität bis 2040 weiter zu steigern.



Stufenkonzept - Gestufte Realisierung sichert kapazitive Bedarfe ab Quelle: DB Netz AG

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
 Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
 Verantwortlich für den Inhalt:
 Leiter Kommunikation und Marketing:
 Oliver Schumacher

Unser Anliegen:



Franz Lindemair
 Sprecher Großprojekte Bayern
 Tel. +49 (0)89 1308 83779
 franz.lindemair@
 deutschebahn.com
 www.deutschebahn.com/presse