

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker:innen in der Region

August 2023

Auf dem Weg zum Hochleistungsnetz

Die Strecken von München nach Rosenheim/Kufstein und auch weiter nach Salzburg gehören zu den am stärksten frequentierten Hochleistungsstrecken im Netz der Deutschen Bahn. Beide müssen gegen Ende des Jahrzehnts grundlegend saniert und dabei auch für mehrere Monate gesperrt werden.

Auch wenn diese Bautätigkeiten und die damit einhergehende Sperrung negative Auswirkungen auf die Fahrgäste haben können, sind diese nachhaltigen Arbeiten wichtig und Teil der Lösung. Denn nach der Fertigstellung sind diese wichtigen Strecken mit der neusten Technik ausgestattet und dadurch weniger störungsanfällig.

Um die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten, wird bereits jetzt daran gearbeitet, ein umfangreiches Ersatzangebot zu erstellen. Die Bahn wird die Region frühzeitig informieren.

Moderne Technologie, wie die digitale Zugsteuerungstechnologie ETCS, macht es auch möglich, dass die Strecke zwischen Tirol und München den wachsenden Verkehr von und zum Brenner-Basistunnel im kommenden Jahrzehnt aufnehmen kann. Ende der 30er Jahre geht dann der Brenner-Nordzulauf ans Netz und der Durchgangsverkehr fährt auf der neuen Umgehungsstrecke.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB für den Freistaat Bayern



Hochleistungsnetz Generalsanierung auch für München–Rosenheim

Die bestehende Bahnstrecke zwischen München und Rosenheim und im weiteren Verlauf nach Salzburg ist stark befahren. Gleise, Weichen, Signale und Stellwerke, Schwellen und Schotter werden intensiv in Anspruch genommen und müssen immer wieder erneuert und saniert werden.

Eine längere Sperrung anstelle immer wiederkehrender kleinerer Baustellen. Das ist die Prämisse hinter der Generalsanierung, mit der die Bahn bis 2030 rund 40 ausgelastete Hochleistungskorridore umfassend erneuern wird, darunter sieben in Bayern.

Anfang 2026 startet die Generalsanierung auch im Freistaat. Voraussichtlich 2027 wird die Strecke München–Rosenheim–Salzburg an die Reihe kommen. Diese wird dabei für fünf Monate gesperrt werden müssen. Mit 55 Kilome-

tern Länge ist München–Rosenheim ein wichtiger Teil der europäischen Verkehrsachse Rhein-Donau und eine der verkehrsreichsten Strecken in Bayern.

Viele Güterzüge zwischen Mitteleuropa und Südosteuropa, Fernverkehre zwischen Deutschland, Österreich und Italien sowie verschiedene Nahverkehrslinien verkehren auf der Strecke. In Folge dieser starken Inanspruchnahme besteht ein großer Sanierungsbedarf.

Während der fünfmonatigen Sperrung zwischen Isar und Inn wird die Bahn rund 600 Stelleinheiten für Signale, Weichen, Leit- und Sicherungstechnik sowie 50 Weichen, 80 Kilometer Gleise, 50 Kilometer Oberleitung, drei Bahnübergänge und verschiedene Bahnhöfe erneuern.

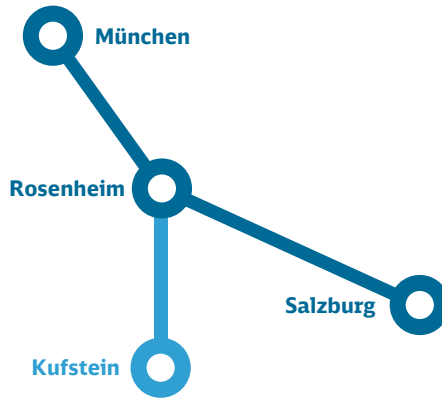
Fortsetzung auf Seite 2 ►

„Wir machen die bestehende Strecke fit für die kommenden Jahre.“

DB-Projektleiter Mathias Beck erklärt: „Mit diesen Maßnahmen sorgen wir für mehr Pünktlichkeit und weniger Störanfälligkeit. Wir machen die bestehende Strecke fit für die kommenden Jahre. Diese Generalsanierung hat also nichts zu tun mit dem Neubauprojekt Brenner-Nordzulauf.“

Zudem wird die Bahn verschiedene, teilweise weitausholende Umleiterstrecken (von Südbayern bis Tschechien) in den Jahren 2023-2025 für die Fern- und

Güterzüge technisch vorbereiten und ausrüsten. Für die Zeit der Sperrung wird ein umfangreicher Ersatzverkehr mit Bussen organisiert.



Am Ende der Sanierung wird die Strecke mit störungsresistenten Anlagen, digitaler Technik und modernen Bahnhöfen ausgestattet sein. Das Ergebnis ist mehr Pünktlichkeit, eine verbesserte Leistungsfähigkeit, mehr Barrierefreiheit und lange Baufreiheit nach der Generalsanierung.

Projektleiter Mathias Beck: „Wir bitten die Pendler:innen und Kund:innen um Verständnis. Eine Generalsanierung ist unter dem Strich die bessere Alternative zu ständig wiederkehrenden kleineren Baustellen.“

Bahnreisende müssen also zunächst Unannehmlichkeiten auf sich nehmen, danach aber profitieren sie von einem zuverlässigeren Zugverkehr. ■

Südtirol Erste Tunnelbohrmaschine für den Brenner-Südzulauf macht sich bereit



In einer groß angelegten Transportaktion haben Baufirmen Anfang Juni das Schneidradzentrum und große Bauteile der ersten Tunnelbohrmaschine für den Brenner-Südzulauf auf die Baustelle Forch geliefert. „Barbara“ – so der Name der Vortriebsmaschine – wird einen 1,8 Kilometer langen Zugangsstollen ins Gebirge vortreiben. Beim Betrieb von „Barbara“ ist besondere Umsicht erforderlich, in unmittelbarer Nähe zum Stollen befinden sich Autobahn, die Brenner-Eisenbahnstrecke sowie die Staatsstraße.

Der Fensterstollen Forch ist Teil des Ausbauprojekts Franzensfeste-Waidbruck. Noch im Herbst 2023 ist der Vortriebsbeginn von „Barbara“ geplant. Die Projektingenieur:innen der italienischen Bahn erwarten eine Bauzeit des Fensterstollens von rund einem Jahr. Anschließend kann der Vortrieb für die Bahntunnel in Richtung Norden und Süden eingeleitet werden. ■

▲ Mit Spezialtransportfahrzeugen wurde die Tunnelvortriebsmaschine nachts vom Hafen Venedig nach Südtirol gebracht.

Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen

DB nimmt Stellung zu zweitem Kritikpapier

Seit Ende Mai hat die Deutsche Bahn das zweite Kritikpapier eines von der Neubaustrecke betroffenen Bürgers aus dem Aßlinger Ortsteil Niclasreuth geprüft. Nun liegen die Ergebnisse vor.

Kritikpapier ist erkennbar subjektiv

Bei der Prüfung des Kritikpapiers zeigten sich kaum neue Aspekte. So konnte die Deutsche Bahn wesentliche Kritikpunkte bereits im November 2022 nach einer ergebnisoffenen Prüfung entkräften. Diese fachliche Stellungnahme wurde im neuerlichen Kritikpapier nur punktuell und selektiv berücksichtigt.

Bei der Bewertung verzichtet das Kritikpapier auf einheitliche Standards für alle Trassenvarianten

Bei seiner Bewertung verzichtet der Autor des Kritikpapiers auf einheitliche Standards für alle Trassenvarianten. Darüber hinaus kommt es zu Fehlinterpretationen und Falschdarstellungen. An anderen Stellen vermitteln tendenziöse Fotomontagen ein falsches Bild von der Auswahltrasse. „Die Unterlage erweckt den Eindruck, dass das Ergebnis der Trassenauswahl delegitimiert werden soll, indem die Auswahltrasse ‚Limone‘ schlechter und die vom Autor mitinitiierte Variante ‚Türkis‘ besser bewertet wird“, so DB-Gesamtprojektleiter Matthias Neumaier.

Nur an einzelnen Stellen kann der Autor Ungenauigkeiten aufzeigen. Diese sind allerdings sehr kleinteilig und haben keinen Einfluss auf das Ergebnis der Trassenauswahl. Aus Sicht der DB hat sich die Auswahltrasse „Limone“ erneut bestätigt. Sie ist die beste Varian-

te unter Abwägung aller relevanten Aspekte. Aus dem Kritikpapier haben sich keine bewertungsrelevanten Erkenntnisse ergeben. Die Ergebnisse des im Juli 2022 abgeschlossenen Trassenauswahlverfahrens sind aus Sicht der Vorhabenträgerin korrekt und rechtssicher.

Ausführliche Stellungnahme

Das Prüfergebnis steht im Internet unter www.brennernordzulauf.com zum Download bereit.

Vorplanung: Zwei Varianten für den Salachtunnel

In den vergangenen Monaten hat die DB die Planung der Auswahltrasse weiterentwickelt. Im Zuge der Vorplanung sind Variantenuntersuchungen ein fester Bestandteil. Eine dieser Varianten ist eine mögliche Verlängerung des Salachtunnels von 1,57 auf rund 3,6 Kilometer. So könnten im weiteren Verlauf Richtung Norden Geländeeinschnitte vermieden werden.

Die Verlängerung des Tunnels würde die Neubaustrecke hinsichtlich des Flächenverbrauchs und Umwelteingriffen noch verträglicher gestalten. Auf die Verlegung eines Baches und den Bau von zwei Brücken könnte verzichtet werden. Der Golfplatz in Elkofen würde

profitieren. Zudem müsste während der Bauzeit weniger Aushubmaterial transportiert werden.

Ziel ist es, aus den Varianten eine Vorzugstrasse unter Berücksichtigung der Aspekte Mensch, Natur, Umwelt, Technik und Wirtschaftlichkeit zu erarbeiten. Diese Vorzugstrasse soll Ende des Jahres feststehen. In die Überlegungen fließt auch ein Trinkwasserschutzgebiet bei Elkofen ein.

Gedeckelter Trog in Niclasreuth

Bereits fest eingeplant ist eine Optimierung im Bereich Niclasreuth. Dort konnte die Querung der Dorfstraße weiterentwickelt werden. In diesem Bereich wird die Neubaustrecke nochmals tiefer liegen. So bleiben die Sichtbeziehungen erhalten. Der Trog erhält auf rund 80 Meter Länge einen Deckel. Dadurch kann sich die angepasste Dorfstraße nun sehr eng am Bestand orientieren.

„Diese Anpassungen bringen erhebliche Vorteile mit sich“, erklärt Dieter Müller. „Die Auswirkungen auf Anlieger:innen werden so nochmals deutlich reduziert.“ Ähnlich einer Ortsumgehungsstraße umfährt die Neubaustrecke geschlossene Ortschaften. Durch Tunnelösungen, Tröge und Einschnitte fügen sich die neuen Gleise flächenschonend ins Landschaftsbild ein. ■



Für mehr klimafreundlichen Güterverkehr Drei neue Umschlagterminals in Bayern

Güter gehören auf die umweltfreundliche Schiene. Dafür braucht es eine leistungsfähige Infrastruktur. Die Nachfrage an Transporten per Schiene steigt kontinuierlich. Die bestehenden bayerischen Umschlagbahnhöfe stoßen an ihre Kapazitätsgrenzen. An drei wichtigen Wirtschaftsstandorten – Augsburg/Gersthofen, München Nord und Regensburg-Burgweinting – wird demnach der Neubau der Infrastruktur im Rahmen des Kombinierten Verkehrs (KV) für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene vorbereitet.

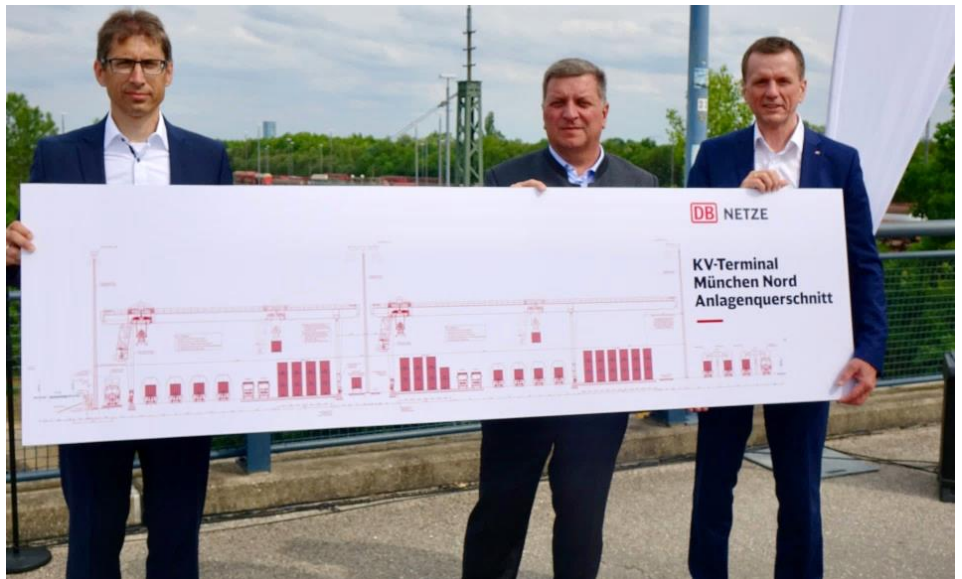
Neues Güterterminal in Gersthofen bei Augsburg

Um den wachsenden Bedarf zu bedienen, soll in Gersthofen bei Augsburg ein neues Umschlagsterminal für den Güterverkehr entstehen. Die Kosten in Höhe von 83 Millionen Euro teilen sich der Bund im Rahmen des Bundesschieneausbaugesetzes und die Europäische Union im Rahmen des Connecting Europe Facility Sonderprogramms. Bundesverkehrsminister Volker Wissing und Bahnvorstand Berthold Huber unterzeichneten am 17. Juli 2023 vor Ort eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung. Der geplante Neubau entsteht am Schnittpunkt der Autobahn A8, der Bundesstraßen B2 und B17. Im Jahr 2026 soll das neue Umschlagsterminal in Betrieb gehen.

Nach Berechnungen der Bahn kann diese Kapazitätserhöhung die Straßen um 2,3 Millionen LKW-Kilometer pro Jahr entlasten. Damit werden 700.000 Liter Diesel und 1.800 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart.

Neubau in Regensburg-Burgweinting

Stadt und Region Regensburg sind stark wachsende und dank der lokalen Automobil- und Maschinenbauindustrie in-



Projektleiter Andreas Witzel, Staatsminister Christian Bernreiter und der Konzernbevollmächtigte für Bayern Klaus-Dieter Josel präsentierten die ersten Pläne für das neue KV-Terminal München Nord.

ternational vernetzte Wirtschaftsstandorte. Um der steigenden Nachfrage an Umschlagkapazitäten auch in Zukunft gerecht zu werden, plant die DB den Neubau eines KV-Terminals am Standort Regensburg-Burgweinting. Das stärkt die Schieneninfrastruktur entlang der wichtigen Güterkorridore, unterstützt den klimafreundlichen Gütertransport mit einer Einsparung von 36.000 Tonnen CO₂ pro Jahr und entlastet mit rund 48,7 Millionen LKW-Kilometern pro Jahr die Straßen. Im Jahr 2029 soll das neue Terminal mit einer Umschlagkapazität von 230.000 Ladeeinheiten pro Jahr in Betrieb gehen.

Neubau eines KV-Terminals am Rangierbahnhof München Nord

Das Umschlagsterminal München-Riem arbeitet bereits heute an der Leistungsgrenze. Deshalb schafft die DB auf den Flächen des heutigen Rangierbahnhofs München Nord zusätzliche Umschlagkapazitäten mit dem Neubau eines KV-Terminals. Am 27. Juni 2023 gab die DB gemeinsam mit Bayerns Verkehrs-

minister Christian Bernreiter diese Standortwahl bekannt und stellte erste Pläne vor. Im neuen Terminal werden zukünftig pro Jahr bis zu 300.000 Ladeeinheiten, beispielsweise Container oder Wechselbehälter, umgeschlagen. Gemeinsam mit dem bestehenden KV-Terminal in Riem wird sich die Kapazität im Raum München damit künftig fast verdoppeln.

Das neue KV-Terminal liegt direkt am für den Güterverkehr wichtigen trans-europäischen Skandinavien-Mittelmeer-Korridor und ist ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende im Alpenraum. Mit dem Bau auf dem Gelände des bestehenden Rangierbahnhofs halten sich der Flächenverbrauch sowie zusätzliche Lärmemissionen für Anwohner:innen in Grenzen.

Die Verlagerung macht den Schienengüterverkehr ganzheitlich attraktiver und führt in diesem Fall zu einer Entlastung auf der Straße von etwa 75 Millionen LKW-Kilometern sowie zu einer Einsparung von rund 56.000 Tonnen CO₂ pro Jahr. ■



Geologie

Weitere Baugrunderkundung beiderseits der Staatsgrenze

Die Vorarbeiten für die österreichische Umweltverträglichkeitsprüfung zum grenzüberschreitenden Buchbergtunnel laufen auf Hochtouren. Geologische Formationen und Bergwasserkörper orientieren sich allerdings nicht an vom Menschen gezogenen Grenzen. Aus diesem Grund wird die im Juni abgeschlossene Bohrkampagne im Raum Kufstein durch ein weiteres grenzüberschreitendes Erkundungsprogramm ergänzt. Bohrbeginn ist bereits Anfang August.

Insgesamt sieben Bohrungen sind beiderseits der Staatsgrenze geplant. Die Bohrstellen befinden sich am Gebiet der Stadtgemeinde Kufstein nahe dem Hechtsee und dem Egelsee. In Kiefersfelden wird im Bereich des Buchbergs gebohrt. Das Programm sieht die Gewinnung von 865 Metern Bohrkernen vor. Ergänzt wird das Bohrprogramm durch geophysikalische Messungen zwischen Kieferbach und der Straße zum Hechtsee.

Wesentliches Erkundungsziel ist die Untersuchung des komplexen hydrogeologischen Grundwasser-Fließsystems im Grenzraum. ■

Brenner-Basistunnel

Projektfortschritte bei der längsten unterirdischen Eisenbahnverbindung der Welt

Beim Bau des Brenner-Basistunnels laufen die Arbeiten derzeit auf Hochtouren. Rund 70 Prozent an Tunnelstrecken im Rohbau sind bereits fertiggestellt. Das sind rund 160 Kilometer von insgesamt über 220 Kilometern, die errichtet werden müssen.

Der Brenner-Basistunnel ist innerhalb des transeuropäischen Skandinavien-Mittelmeer-Korridors der zentrale Baustein zur Überwindung der Alpen. Der flach verlaufende Eisenbahntunnel erstreckt sich mit einer Länge von 55 Kilometern von Innsbruck bis zur italienischen Gemeinde Franzensfeste. In Verbindung mit dem bereits bestehenden Inntaltunnel wird der BBT mit 64 Kilometern die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt sein.

Der Projektstand in den Baulosen

Derzeit wird in verschiedenen Abschnitten gebaut. In Österreich laufen die Arbeiten in den Bereichen Sillschlucht, Sillschlucht-Pfons, Hochstegen und Pfons-Brenner. Auf italienischem Gebiet sind die Abschnitte Mauls 2-3 und Eisackunterquerung aktiv.

In nächster Nähe zur Stadt Innsbruck befindet sich das **Baulos „H21 Sillschlucht“** mit dem Nordportal des Brenner-Basistunnels. Die Arbeiten werden voraussichtlich bis Ende 2024 andauern und sind mittlerweile zu 75 Prozent abgeschlossen. Dieser Abschnitt stellt auch die Verbindung zwischen dem Brenner-Basistunnel und dem Hauptbahnhof Innsbruck her.

Beim Abschnitt **„H41 Sillschlucht-Pfons“** werden die Tunnel im Sprengvortrieb in Richtung Norden zum angrenzenden Baulos „H21 Sillschlucht“ ausgebrochen. Des Weiteren sind zwei Tunnelbohrmaschinen Richtung Süden zum Brenner bereits unterwegs.

Das Baulos **„H52 Hochstegen“** befindet sich nahe der Staatsgrenze am Brenner. Den Schwerpunkt in diesem Bauabschnitt bestimmt der Vortrieb des Erkundungsstollens durch die „Hochstegen-Störungszone“. Dieser Bereich ist sehr herausfordernd, da sich das Baulos in einem geologisch hochkomplexen Gebiet befindet.

Besuchen Sie die Infozentren

Der BBT-Infopoint in der Festung Franzensfeste präsentiert in seiner Ausstellung die Vielseitigkeit des Projekts. In Steinach am Brenner bieten die Tunnelwelten spannende Einblicke.

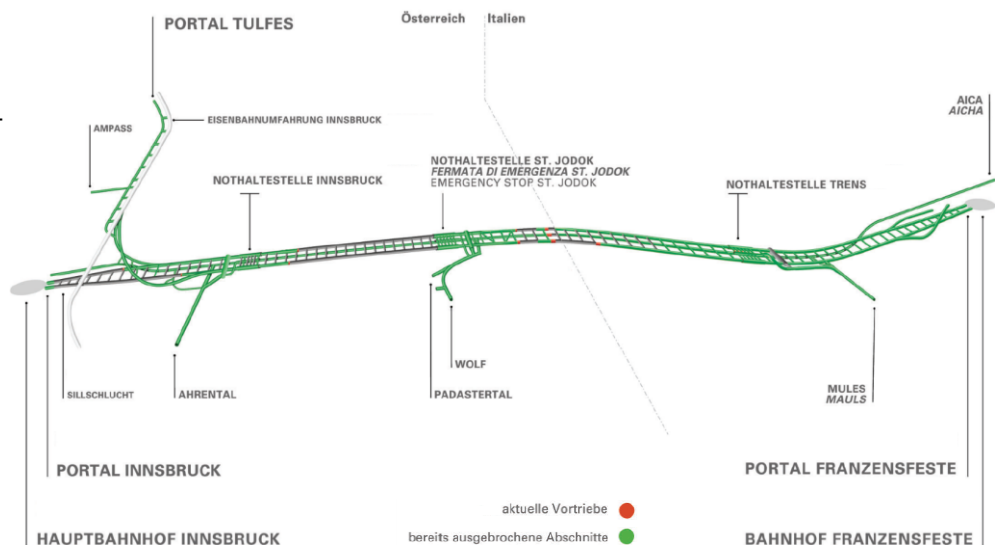
www.bbtinfo.eu
www.tunnelwelten.com

Auf mehreren Hundert Metern überwiegen wasserführende, karbonatische Gesteinsschichten, die sich erschwerend auf die Bauarbeiten auswirken. Trotz aller Widrigkeiten ist das Baulos bereits zu drei Vierteln abgeschlossen.

Mit der Vergabe des größten Bauloses auf österreichischem Projektgebiet **„H53 Pfons-Brenner“** in diesem Jahr sind alle Tunnelbauarbeiten beim Brenner-Basistunnel vergeben. Bereits im Jahr 2024 werden zwei Tunnelbohrmaschinen in diesem Abschnitt die Haupttunnelröhren Richtung Norden ausbreiten.

Auf Südtiroler Seite des Brenners sind die Arbeiten auf den beiden Baustellen sehr weit fortgeschritten. Das Baulos **„H61 Mauls 2-3“** ist zu über 90 Prozent abgeschlossen. Seit 2016 wurden 39,8 Kilometer Haupttröhren, 14,8 Kilometer Erkundungsstollen (EKS) sowie die Nothaltestelle Trems mit einem Zufahrtstunnel ausgebrochen. Insgesamt drei Tunnelbohrmaschinen waren in diesem Baulos im Einsatz. Im EKS beendete im Jahr 2021 „Serena“ ihre Fahrt zum Brenner und im vergangenen März hat „Virginia“ den Vortrieb in der östlichen Haupttunnelröhre abgeschlossen. Die dritte Maschine „Flavia“ ist ihren Schwestern auf den Fersen und wird im Laufe des Jahres 2024 am Brenner ankommen.

Fortsetzung auf Seite 7 ▶



Im Baulos „H71 Eisackunterquerung“ sind die Tunnelbauarbeiten abgeschlossen und die Baustelle befindet sich im Rückbau. Anschließend erfolgt die Renaturierung, d. h. der ursprüngliche Zustand der Baustellenfläche wird wiederhergestellt.

Auch hier waren die Arbeiten herausfordernd – vor allem der Bau der Tunnelröhren nur sechs Meter unterhalb des Flusses Eisack. So waren zahlreiche Maßnahmen erforderlich, um das lockere Gestein und Material unter dem Flussbett zu verfestigen. Unter anderem kam das so genannte Bodenvereisungsverfahren mittels flüssigem Stickstoff zum Einsatz.

Hierfür wurden vor den eigentlichen Tunnelbauarbeiten links und rechts des Flusses je zwei Schächte gegraben, in der Fachsprache „abgetäuft“. Um die Tunnelröhren unter dem Fluss zu errichten, wurde ausgehend von den Schächten das sich im Boden befindliche Wasser vereist, sodass die Vortriebsarbeiten sicher im lockeren Gestein ermöglicht werden konnten.

Die beiden zuvor getrennten italienischen Baulose stellen nunmehr eine durchgehende Verbindung vom Südportal des BBT in Franzensfeste bis knapp unter dem Brenner dar.

Nach Fertigstellung des Tunnelrohbaus sowie nachfolgender Auskleidung der Innenschalen besteht der nächste Schritt im Einbau der Bahntechnik. Beim Brenner-Basistunnel erfolgt derzeit die Ausschreibung der Planungsleistungen für den Bereich der Bahntechnik. Die Zuschlagserteilung ist noch im Jahr 2023 vorgesehen. ■

Information zum Baufortschritt

Aktuelles zum Tunnelvortrieb:
gjs.bbt-se.com

Alle Informationen zum Projekt:
www.bbt-se.com



Drei Fragen an Karl Bär

Mitglied des Bundestags (Bündnis 90/Die Grünen)

Herr Bär, Deutschland tut sich schwer beim Bahnausbau. Andere Länder in Europa stellen mehr Geld zur Verfügung und kommen schneller voran. Beim Ausbau des Brenner-Korridors erscheinen wir als Schlusslicht. Teilen Sie diese Einschätzung?

Ja. Deutschland sollte viel mehr Geld in die Schiene investieren. Es braucht Geld für die Sanierung, den Aus- und Neubau, die Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung von Bahnstrecken sowie die Digitalisierung der Technik. Ich hoffe, dass wir mit einer Erhöhung der LKW-Maut, deren Ertrag zum Großteil in die Schieneninfrastruktur fließt, einen Schritt weiterkommen.

Wie schafft man eine weitreichende Akzeptanz in der Bevölkerung innerhalb des engen Rahmens, der im Bundesverkehrswegeplan vorgegeben ist?

Ich glaube, dass getroffene Entscheidungen in einer Demokratie auch zu Akzeptanz führen. Wenn das Projekt nach langen Debatten im Bundestag zur Abstimmung kommt, werden Gegner*innen nicht dadurch zu Befürworter*innen – aber die meisten werden akzeptieren, dass die Entscheidung getroffen wurde.

Auch danach gibt es noch sehr viele Möglichkeiten, Akzeptanz zu fördern oder kaputtzumachen. Von Entschädigungsregeln und Ausgleichsflächen über die Baustellenplanung bis zum Lärmschutz, um ein paar Beispiele zu nennen, lohnt es sich, etwas mehr Geld und Personal zu investieren, damit die Menschen vor Ort danach sagen können: „Der Staat hat diese Entscheidung getroffen, aber er ist mit uns als Betroffenen gut umgegangen.“

Bürgerbeteiligung wird gelegentlich diskreditiert, weil sie nicht als Dialog, sondern als Entscheidungsbefugnis missverstanden wird. Muss die Politik mehr über ihre Entscheidungswege aufklären?

Bürgerbeteiligung, die nicht dazu dient, den Bürger*innen Einfluss auf Entscheidungen zu geben, sondern dazu, die Menschen bei Entscheidungen „mitzunehmen“, die ohnehin schon getroffen sind, ist in der Tat eher schädlich und

führt bei den beteiligten Bürger*innen zu Recht zu Frust. Den Menschen, die mitmachen, muss vorher klar sein, was sie beeinflussen können: Stehen große Entscheidungen oder Details zur Debatte? Oder können Input und Fragen zu einer Verbesserung eines Projekts führen?

Aufklären über unsere Entscheidungswege müssen wir als Politik. Aber wenn Informationen nur in eine Richtung fließen, sollte das nicht „Dialog“ heißen. ■

Planungsabschnitte Ostermünchen–Kiefersfelden

Dialogforen: Blick auf die aktuelle Planung

In den Planungsabschnitten zwischen Ostermünchen und der deutsch-österreichischen Grenze bei Kiefersfelden geht die Planung zügig weiter. Ende Juli tagten die drei Dialogforen und diskutierten den aktuellen Zwischenstand.

Im Mittelpunkt der Sitzungen standen aktuelle Blicke in die Planungswerkstatt. Hierbei informierte der beauftragte Schallgutachter über die schalltechnischen Untersuchungen bei Bahnprojekten. Auch mögliche Schutzmaßnahmen gegen Erschütterungen standen auf der Tagesordnung.

Für die Tunnelbaustellen wurden erste Überlegungen zur Bauphase vorgestellt. Flächen für die Baustelleneinrichtung werden in der laufenden Vorplanung allerdings nur grob skizziert. In späteren

Planungsphasen betrachten die Ingenieur:innen den Bauablauf und die Baulogistik detailliert und entwickeln die Konzepte weiter. Ziel ist es, den Baustellenverkehr möglichst gering zu halten. Deshalb ist angedacht, anfallende Materialien möglichst kurz zwischenzulagern und rasch abzutransportieren. Dies soll vornehmlich über das hochrangige Straßennetz, wie z. B. Autobahnen, und das Schienennetz erfolgen.

Variantenentscheide Ende des Jahres

In allen drei Planungsabschnitten zwischen Ostermünchen und Kiefersfelden untersuchen die Ingenieur:innen noch lokale Alternativen für die Streckenführung. Im nächsten Schritt werden für diese die Variantenbewertungen erarbeitet. Bis Jahresende soll aus den ver-

schiedenen Alternativen eine Vorzugstrasse unter Berücksichtigung der Aspekte Mensch, Natur, Umwelt, Technik, Betriebsführung und Wirtschaftlichkeit erarbeitet werden.

Aktuelle Informationen zur parlamentarischen Befassung

Neben Informationen aus der Planung stand ein Sachstandsbericht zur parlamentarischen Befassung auf der Tagesordnung. Die Landkreise und kreisfreien Städte organisieren derzeit eigenständig die Erarbeitung und Sammlung der Kernforderungen. Der Deutsche Bundestag entscheidet voraussichtlich im Jahr 2025 über die Umsetzung und Finanzierung der Vorzugsvariante und die Kernforderungen der Kommunen und Landkreise. ■

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Prinzregentenstraße 5
D-83022 Rosenheim

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

Kontakt

info@brennernordzulauf.eu
www.brennernordzulauf.eu

Fotos

DB Netz AG / Susana-Katharina Zickert (S. 1)
BBT-Infopoint / Benno Rottonara (S. 2)
DB Netz AG (S. 3)
DB / Annett Wieking (S. 4)
ÖBB / Sailerbrothers (S. 5)
BBT SE (S. 6)
BBT SE / Dolomiti TV (S. 7)
Jörg Farys (S. 8)



Kofinanziert von der Europäischen Union