

# Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker:innen in der Region

Juni 2021

## Die Wahl ist getroffen

Bei keinem anderen Bahninfrastrukturprojekt in Bayern hat es so viel Austausch mit der Region gegeben. Ob Beiräte, Gemeindeforen oder Infomärkte – über mehrere Jahre hinweg fanden über 200 Veranstaltungen statt.

Und das Ergebnis der Trassenauswahl zeugt genau davon: zahlreiche Ideen aus der Region sind in die Findung der am besten verträglichen Trasse eingeflossen. Für die Region besteht nun Klarheit. Ein Tunnelanteil von 60 Prozent wird die Strecke prägen. Dies zeigt, dass bei der Entscheidung für die Auswahlvariante der „spitze Bleistift“ nicht maßgebend war.

Ich bin überzeugt, dass diese Auswahl der künftigen Streckenführung zu deutlich weniger Sorgen und Betroffenheiten bei den Menschen in der Region führt und dass stattdessen eine große Akzeptanz entsteht. Denn auch die Region teilt den Wunsch vieler: mehr Verkehr auf die Schiene, weniger Schadstoffbelastung und einen Beitrag zum Klimaschutz.



Klaus-Dieter Josel  
Konzernbevollmächtigter der DB  
für den Freistaat Bayern



Im Dialog: Das Projektteam beantwortete Fragen der Bürger:innen im Live-Webcast

## Violett bewegt die Region

Zufriedenheit, Erleichterung, aber auch Kritik: Reaktionen auf die Trassenauswahl

**E**in europäisches Jahrhundertprojekt – Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ließ anlässlich der Trassenauswahl keinen Zweifel an der verkehrspolitischen Bedeutung des Brenner-Nordzulaufs. Es geht nicht um das „Ob“, sondern um das „Wie“, so der Minister. Die Auswahl der Trasse Violett Mitte April war ein wichtiges Zeichen im europäischen Jahr der Schiene. Durch die Neubaustrecke wird der umweltfreundliche Schienenverkehr auf der Brennerachse langfristig gestärkt.

Entsprechend umfangreich waren die öffentlichen Reaktionen. Zahlreiche Medien im In- und Ausland berichteten über die Auswahl der Trasse Violett. Dabei stand vor allem der hohe Tunnelanteil im Fokus. „Sieben Milliarden für den Frieden“ titelte etwa die Süddeutsche Zeitung. Im Fach-

bereich Raum und Umwelt schnitt die Trasse Violett am besten ab. „Eine weise Entscheidung“ kommentierte die Augsburger Allgemeine angesichts eines Tunnelanteils von rund 60 Prozent.

Gemischte Reaktionen gab es in den Städten und Gemeinden an der Trasse. Insbesondere aus Kommunen, in denen oberirdische

**„Ein europäisches  
Jahrhundertprojekt“**

**Bundesverkehrsminister  
Andreas Scheuer**

Abschnitte geplant sind, wurden weitere Verbesserungen angemahnt. Derartige lokale Alternativen untersuchen die Planer:innen in der nächsten Planungsphase.

Fortsetzung auf Seite 2

Fast 20.000 Bürger:innen informierten sich bereits auf dem digitalen Infomarkt. Auf insgesamt acht Themeninseln erklären Expert:innen des Planungsteams die Trassenauswahl. Offene Fragen können direkt auf der Seite gestellt werden. Im Zentrum des Interesses stehen vor allem lokale Detailfragen, wie z. B. die Tiefe der Tunnel.

Das große Interesse an lokalen Aspekten zeigte sich auch am 6. Mai 2021. Aufgrund der aktuellen Situation stellte sich das

Süddeutsche Zeitung  
**Sieben Milliarden für den Frieden**

Süddeutsche Zeitung, 14. April 2021

**Kommentar**  
**Bahn trifft weise Entscheidung**

Augsburger Allgemeine, 14. April 2021

Kritischer Blick auf verschärfte Kontrollen in Tirol

**LBS begrüßt Entscheidung beim Brennernordzulauf**

Rosenheim24.de, 20. April 2021

Projektteam in einem Live-Webcast den Fragen der Bürger:innen. Insgesamt 541 Einzelfragen beschäftigten sich unter anderem mit dem Projektzeitplan, dem Tunnelbau und Details der Auswahltrasse Violett. Dazu zählen auch mögliche Auswirkungen der Tunnel auf das Grundwasser sowie Lösungen für den Schallschutz.

Der gesamte zweistündige Webcast ist unter <https://infomarkt.brennernordzulauf.eu/webcast> zu sehen. ■

## Die Trassenauswahl ist ein erster Schritt

### Fragen an Matthias Neumaier, Gesamtprojektleiter Brenner-Nordzulauf



**Matthias Neumaier**

#### Herr Neumaier, welche Kriterien haben den Ausschlag für die Auswahl der Trasse Violett gegeben?

Grundlage für die Auswahl der besten Trasse war ein umfassender Katalog aus Bewertungskriterien. Über die Hälfte der Punkte im Kriterienkatalog hat sich im Dialog mit 155 Repräsentant:innen aus den 25 Städten und Gemeinden verändert. Die Auswahltrasse beinhaltet mehrere Vorschläge aus der Region und zeigt einmal mehr, wie das lokale Wissen die Planungen bereichert. So geht die Unterquerung der

Autobahn und des Inns bei Niederaudorf auf Vorschläge aus der Bevölkerung zurück. Die Trasse Violett zeigt in der Bewertung im Fachbereich Raum und Umwelt die beste Zielerreichung. Sie ist damit die bürgerfreundlichste der fünf Varianten. Die Variante Violett beansprucht weniger Fläche, schont die Landschaft und minimiert die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt.

#### Wie ist die Trassenvorstellung gelaufen?

Auf jeden Fall arbeitsreich! In einer ganzen Reihe von Veranstaltungen haben wir am 13. April 2021 dem Lenkungskreis und Projektbeirat die Ergebnisse der Trassenauswahl vorgestellt. Anschließend informierten wir gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer die Medienvertreter:innen über die Details. Am Nachmittag dann gab es zwei Runden für die Mitglieder der Dialogforen aus dem Gemeinsamen und dem Erweiterten Planungsraum. Und mit dem digitalen Infomarkt haben wir trotz der aktuellen Situation einen guten Weg gefunden, die Bürger:innen mit allen wichtigen Informationen zu versorgen – auch wenn wir natürlich lieber wie in den vergangenen Jahren persönlich vor Ort gewesen wären.

#### Wie waren die Reaktionen der regionalen Öffentlichkeit?

Positiv waren die Reaktionen auf den vergleichsweise hohen Tunnelanteil von rund 60 Prozent. Das war ja ein zentrales Anliegen aus der Region, dem wir mit dieser Trasse entsprechen. Erleichterung ist – verständlicherweise – in Kommunen zu spüren, die von den Planungen nicht mehr betroffen sind. Wir merken, dass die Fragen und Diskussionen deutlich lokaler werden.

**„Violett ist die bürgerfreundlichste der fünf Varianten.“**

Natürlich haben wir die Stimmen wahrgenommen, die sich weitere Optimierungen wünschen – etwa im oberirdischen nördlichen Bereich zwischen Langenpfunzen und Ostermünchen. Auch zur oberirdischen Variante im Bereich Riedering und Rohrdorf gab es viele Reaktionen. Wir erhalten über unsere Website viele sehr konkrete, lokale Anfragen zum Projekt. Und wir vom Projektteam freuen uns, dass die Bürger:innen unser Dialogangebot nutzen.

*Fortsetzung auf Seite 3*

**Sie haben den Abschnitt zwischen Riedering und Rohrdorf angesprochen.**

**Warum gibt es hier zwei Untervarianten?**

In der Phase der Trassenauswahl haben wir Tunnel dort geplant, wo diese wegen der Topografie oder wegen geschlossener Siedlungsbereiche erforderlich sind. Im Bereich zwischen Riedering und Rohrdorf ergaben sich zwei Untervarianten. Beide werden wir in der Vorplanung untersuchen. Eine Anbindung der Strecke nach Salzburg war kein Kriterium in der Trassenauswahl.

**Wie geht es nun planerisch weiter?**

Die Trassenauswahl ist ein Meilenstein, im langen Planungsprozess zum Brenner-

**„Ziel ist es, eine wirtschaftliche Lösung unter Beachtung von Mensch, Umwelt und Technik zu finden.“**

Nordzulauf aber „nur“ ein erster Schritt. In Deutschland gehen wir nun in die sogenannte Vorplanung. Auf österreichischer Seite folgen die Planungen zur Umweltverträglichkeitserklärung. In dieser Phase untersuchen unsere Ingenieur:innen weitere Verbesserungen und detaillieren die Planungen. Ziel ist es, eine wirtschaftliche Lösung unter Beachtung von Mensch, Umwelt und Technik zu finden. Auch die Maßgaben des Raumordnungsverfahrens werden in diesem Prozess betrachtet. Deshalb kann es noch lokale Änderungen an der vorliegenden Trasse geben.

**Wie geht es im Dialog mit den Bürger:innen weiter?**

Die Information der Öffentlichkeit und der Austausch mit den Bürger:innen ist uns sehr wichtig. Deshalb führen wir den Dialog natürlich fort. Anfang Mai haben wir den Bürger:innen in einem zweistündigen Webcast die Möglichkeit gegeben, ihre Fragen und Anregungen live an uns zu stellen. Für die Gemeinde- und Regionalforen gab

es zudem gesonderte Termine, bei denen wir Detailfragen klären konnten. Im Sommer werden wir uns nochmals mit den Foren in ihrer heutigen Form treffen. Ab Herbst führen wir dann den intensiven planungsbegleitenden Dialog entlang der Planungsabschnitte weiter. Auch der grenzüberschreitende regionale Austausch bleibt natürlich erhalten.

**Und was kommt nach der Vorplanung?**

Unser Gesamtterminplan beinhaltet auch die nördlich anschließenden Planungsräume, die Richtung München weiterführen. Im Bereich zwischen Ostermünchen und Grafing sind wir noch am Anfang der Trassenauswahl. In den nächsten Jahren werden wir zeitlich gleichziehen. Die gesamte Strecke kann dann Mitte der 20er Jahre in die parlamentarische Befassung gehen. Danach folgen weitere Planungsphasen, die in die Planfeststellung münden. Diese behördliche Genehmigung ist die Voraussetzung für den Bau. Bis 2040 soll der Brenner-Nordzulauf fertig sein. ■

## Brenner-Südzulauf: Baustart steht kurz bevor

**Zwischen Franzensfeste und Waidbruck kann Realisierung beginnen**

Als südliche Fortsetzung des Brenner Basistunnels verläuft das Baulos 1 Franzensfeste-Waidbruck vollständig auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen/Südtirol. Es setzt sich aus dem Schalderer Tunnel (15,4 Kilometer) und Grödner Tunnel (6,3 Kilometer) zusammen. Beide werden durch zwei getrennte Haupttunnelröhren befahrbar sein.

Die Bauleistungen sind nun an die Bietergemeinschaft Webuild vergeben. Damit wurde ein wichtiger Meilenstein zum Ausbau im Südzulauf erreicht. Aufgrund der gesicherten Finanzierung mit einem Investitionsvolumen von 1,52 Milliarden Euro können die vorbereitenden Arbeiten im Herbst 2021 beginnen. Das Baulos 1 wird zeitgleich mit dem Brenner Basistunnel in Betrieb gehen. Das viergleisige Bahnsystem wird dann vom Tiroler Unterinntal bis kurz vor Bozen ausgebaut sein.

### Finanzspritze für den Brenner-Südzulauf

Italien will 25 Milliarden Euro aus dem europäischen Aufbaufonds in die Modernisierung seiner Infrastrukturen investieren. Neben dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes profitiert der Brenner-Südzulauf. So meldet die Süddeutsche Zeitung: „Es ist geplant, dass die Anbindung Norditaliens an Resteuropa verbessert wird, unter anderem mit Investitionen in die Strecke zwischen Verona und dem Brenner.“

# Auswahltrasse Violett mit längstem Eisenbahntunnel Deutschlands

Die Trasse für den Brenner-Nordzulauf von Tirol bis Ostermünchen steht fest. Die violette Trassenvariante punktet mit vielen Vorteilen. Mit einem Tunnelanteil von 60 Prozent entspricht sie dem Wunsch der Region nach einer möglichst unterirdischen Streckenführung. Im Vergleich liegt die Trasse im Bereich Umweltschutz vorne - mit weniger Flächenverbrauch sowie geringeren Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt.

Im Inntal entstehen mit dem grenzüberschreitenden Tunnel Laiming und dem Tunnel Steinkirchen zwei jeweils 13 Kilometer lange Bahntunnel. Sie zählen damit zu den längsten Eisenbahntunnel Deutschlands. Darüber hinaus unterquert ein 5,5 Kilometer langer Tunnel das Gemeindegebiet von Steinkirchen. Im Bereich zwischen

Riedering und Rohrdorf gibt es noch zwei lokale Untervarianten – oberirdisch und eine durchgängige Tunnelführung. Beide werden im nächsten Schritt beplant.

## Rosenheim und der Fernverkehr

Weiterer Pluspunkt der Strecke: Rosenheim bleibt an den Fernverkehr über zwei Verknüpfungsstellen bei Ostermünchen und

bei Niederaudorf angebunden. Dort können die Züge zwischen der neuen und der bestehenden Strecke wechseln. Dies ermöglicht einen flexiblen und leistungsfähigen Betrieb. Davon profitiert auch die Region. Auf der bestehenden Strecke ist künftig mehr Platz für den Personennahverkehr und für mehr Pünktlichkeit.

## Ergebnis durch intensiven Planungsdialog

Die Trassenauswahl ist das Ergebnis eines langen intensiven Dialogs mit den Menschen vor Ort. Über 200 Mal in sechs Jahren luden DB und ÖBB die Bürger:innen zu aktiver Mitwirkung an Informationsveranstaltungen und Dialogforen ein. Auf diese Weise floss lokales Wissen mit in die Planung ein. Ein Beispiel: Die Unterquerung der Autobahn und des Inns bei Niederaudorf waren Vorschläge aus der Region.

**Mehr Kapazität für den Nah- und Fernverkehr, mehr Pünktlichkeit, weniger Verkehr auf Landstraßen, Autobahnen und durch Orte.**

Fortsetzung auf Seite 5

### Zahlen und Fakten



**Streckenlänge**  
54 km



**Tunnelanteil**  
ca. 60%

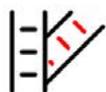


**Geplante Fertigstellung**  
2038

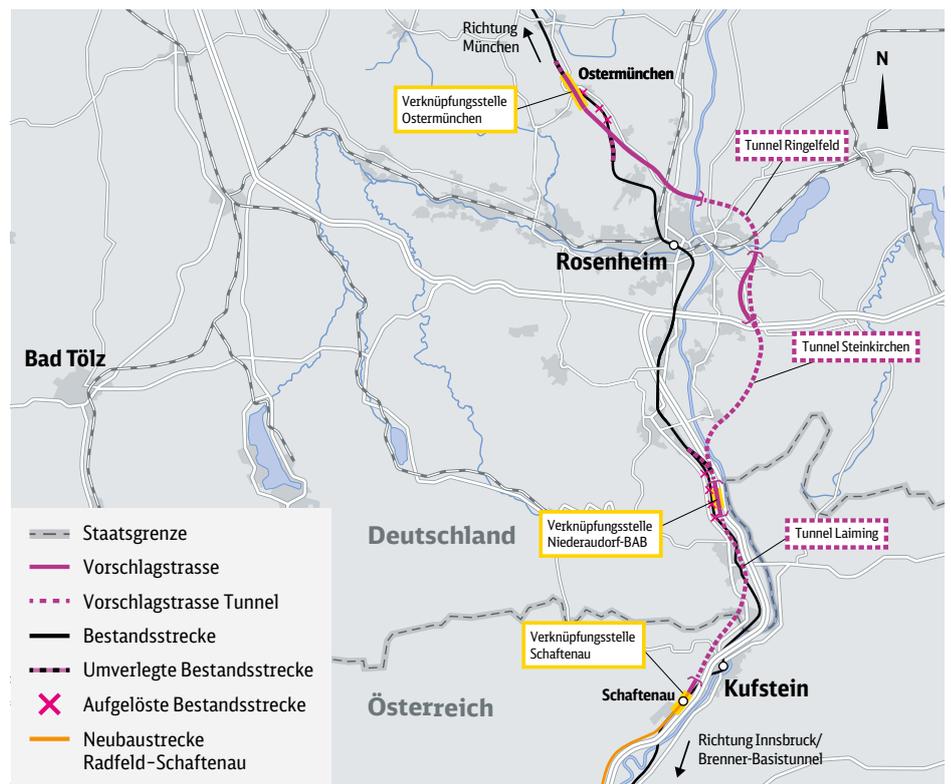
### Wichtige Bauwerke



**Tunnel Laiming**  
ca. 13 km  
**Ringelfeld**  
ca. 5,5 km  
**Steinkirchen**  
ca. 12,9 km



**Verknüpfungsstellen Ostermünchen und Niederaudorf-BAB**





[www.brennernordzulauf.eu/visualisierung.html](http://www.brennernordzulauf.eu/visualisierung.html)

### Valides Trassenauswahl-Ergebnis

Messbare Werte, gesetzliche Vorgaben, unterschiedliche Anliegen und Werte der Region: Die komplexe fachliche Bewertung der Trassenauswahl anhand der im Vorfeld mit 155 Vertreter:innen aus der Region erarbeiteten Hauptkriterien, Teilkriterien und Indikatoren hielt auch in der sogenannten Sensitivitätsanalyse stand. Sie ging der Frage nach, ob unterschiedliche Betrachtungsperspektiven das Ergebnis der fachlichen Bewertung beeinflussen würden. Das Ergebnis Violett wurde auch hier eindeutig bestätigt.

### Einblick in den Streckenverlauf

Bilder sind anschaulicher als Pläne: Ein rund fünfminütiges Video zeigt per Fahrt mit einem Güterzug den Streckenverlauf im Gelände von Ostermünchen bis Schaftenau. Die gezeigte Animation entspricht einem sehr frühen Planungsstand. Sie zeigt die oberirdische Variante zwischen Riederling und Rohrdorf. Die alternative Variante sieht hier eine Untertunnelung vor. ■

## Letzte Schritte in der Umweltverträglichkeitsprüfung

### Öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift zum Abschnitt Schaftenau–Radfeld

Mit großem technischen Aufwand hat das zuständige österreichische Ministerium vergangenen Herbst die öffentliche mündliche Verhandlung zur Umweltverträglichkeitsprüfung der Eisenbahn-Neubaustrecke Schaftenau–Radfeld durchgeführt. Aufgrund der Gesundheitssituation wurde die Verhandlung als Videokonferenz ausgerichtet. Von der Möglichkeit zur Mitsprache haben trotzdem zahlreiche Personen Gebrauch gemacht.

Als abschließender Formalakt erfolgte im Frühjahr die öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift. Nochmals nutzten Anrainer:innen und Interessierte das umfassende Informationsangebot. Der Bescheid zur Feststellung der Umweltverträglichkeits-Grundsatzgenehmigung des Vorhabens wird noch in der ersten Jahreshälfte erwartet.



### Das ÖBB-Projekt Schaftenau–Radfeld ist auf Schiene

Parallel im Hintergrund laufen bereits intensive Vorarbeiten für die nächsten Schritte im Projekt Schaftenau–Radfeld. Die erste Kontaktaufnahme mit privaten Grundeigentümern ist bereits erfolgt, weitere Vorarbeiten werden vorbereitet. Ebenso

werden derzeit die Vorarbeiten für die ökologischen Ausgleichsflächen geplant und präzisiert. Das Projekt zum Bau von 20,4 Kilometer Eisenbahn-Neubaustrecke wird weiter mit Hochdruck vorangetrieben. ■

## Drei Fragen an MdB Daniela Ludwig

Bundestagsabgeordnete für Stadt und Landkreis Rosenheim (CSU)

**Frau Ludwig, die Bahn hat mit der Variante Violett die kostenintensivste, aber auch raum- und umweltverträglichste Trassenvariante gewählt. Ist man nun auf dem richtigen Weg?**

Ja, die Auswahl der violetten Trasse als Vorzugstrasse des Brenner Nordzulaufs ist sicher ein Schritt in die richtige Richtung. Für mich als direkt gewählte Abgeordnete vor Ort ist es essentiell, dieses Projekt ganz engmaschig zu begleiten und für die Menschen, die ich mit meinem Mandat vertrete, die bestmögliche Lösung zu erreichen. Die ausgewählte Vorzugstrasse ist aus allen diskutierten Vorschlägen diejenige Trasse, die die größtmögliche Schonung von Mensch und Natur hier bei uns in Stadt und Landkreis Rosenheim ermöglicht.

Wir setzen damit ein deutliches Signal: Der Schutz unserer Bürger und der Umwelt ist wichtiger als eine billige Lösung! Die Auswahl der Vorzugstrasse zeigt, dass auch eine Tunnellösung finanzierbar ist. Sie ist wirtschaftlich, weil sie weniger Flächen verbraucht und langfristig mit mehr Umwelt- und Naturschutz punktet. Das ist in unser aller Interesse.

Klar ist aber auch: Die Arbeit fängt jetzt erst an! Es gibt noch Abschnitte, die dringend überarbeitet und verbessert werden müssen. Das sind vor allem die Regionen nördlich von Rosenheim, für die ich weiterhin die Prüfung von Tunnellösungen fordere. Gerade zwischen Langenpfunzen und Schechen sind hochsensible Bereiche und landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen. Ebenso sind Tunnel- oder Wannenlösungen zwischen Rohrdorf und Lauterbach zu prüfen. Geklärt werden müssen aber insbesondere auch die Innquerungen, und wo und wie die Einfädungen auf die Bestandstrasse gestaltet werden.

Der Brenner-Nordzulauf ist Teil des europäischen Skandinavien-Mittelmeer Korridors. Dieser erstreckt sich über den gesamten



Daniela Ludwig

Kontinent von der nördlichen EU-Außengrenze bis in den Mittelmeerraum. Wenn mein Heimatwahlkreis im Sinne des Klimaschutzes, im Sinne der Verlagerung von Güterverkehrsströmen auf die Schiene, im Sinne von mehr Kapazität beim Personenschienenverkehr und mehr Attraktivität im Personenschienenfernverkehr ein solches Projekt schultern muss, dann erwarte ich aber auch von meinen Kollegen im Deutschen Bundestag, dass bei der Finanzierung nicht mit dem spitzen Bleistift gerechnet wird. Vielmehr müssen selbstverständlich die entsprechenden Mittel zur Verfügung gestellt werden, um dieses Sonderopfer erträglicher zu machen.

Ich habe immer gefordert, dass eine mögliche Neubaustrecke so weit als möglich im Berg oder unter der Erde verläuft. Mein Ziel für die Menschen in der Region war und ist eine weitestgehende Untertunnelung oder Einhausung der Strecke, daher ist die Auswahl der Vorzugstrasse für mich ein Schritt in die richtige Richtung, aber wir sind noch lange nicht am Ziel.

**Zwei Forsa-Umfragen haben in den letzten Jahren eine Mehrheit in der Region für den Streckenneubau gezeigt. Erwarten Sie, dass nun die Akzeptanz weiter wächst?**

Im Moment ist keine Trendwende beim Verkehr ersichtlich. Die Verkehrsströme steigen

immer weiter an. Ein leichter Rückgang bei den Güterverkehrszahlen, der durch das Corona-Virus und die damit verbundenen Einschränkungen verursacht wurde, ist bereits wieder ausgeglichen. Ganz besonders leiden die Menschen im engen Inntal unter dem hohen Verkehrsaufkommen. Unsere österreichischen Nachbarn wehren sich bereits mit Straßensperrungen, Blockabfertigung und Fahrverboten. Durch diese einseitigen, unkoordinierten Maßnahmen spitzt sich die Situation aber nur noch mehr zu. Die Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Schiene wäre wünschenswert, um das Problem auf lange Sicht und für die gesamte Region einer Besserung zuzuführen. Ich glaube, dass viele Menschen in der Region vor diesem Hintergrund bereits sehen, dass eine Verlagerung nur funktionieren kann, wenn man eine moderne, leistungsfähige Infrastruktur bieten und somit ein effizientes, attraktives Angebot machen kann. Die violette Vorzugstrasse mit 60 Prozent Tunnelanteil minimiert dazu die Betroffenheit bei den Anwohnern. Nicht zuletzt ist sie das Ergebnis einer intensiven Bürgerbeteiligung. Der Planungsdialog hat sich gelohnt. Diese Lösung wäre ohne eine Beteiligung der betroffenen Gemeinden, Verbände und Bürger nicht zustande gekommen. Ich hoffe, dass die Akzeptanz daher weiter steigt, denn nur Hand in Hand mit der Region können wir eine Lösung finden, die von den meisten mitgetragen werden kann.

**Der Güterverkehr über den Brenner wächst auch in Corona-Zeiten. Wie erreicht man die allseits gewünschte Verlagerung auf die Schiene im Alpentransit?**

Unsere Region ist durch den langlaufenden Durchfahrtsverkehr stark belastet. Es würde eine große Erleichterung für die Anwohner der Autobahn nahen Gebiete bringen, wenn mehr von diesen Verkehrsströmen auf die Schiene verlagert werden können. Hierzu haben wir schon vieles angestoßen und Maßnahmen auf den Weg gebracht, z. B. Ausbau und Digitalisierung des Schienen-

netzes, Automatisierung des Eisenbahnbetriebs, Förderung von Umschlaganlagen des sogenannten kombinierten Verkehrs, Halbierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr und Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen bei gleichzeitiger Erhöhung derselben.

Die Bahn plant zudem mit der Daglfinger und der Truderinger Kurve bessere Verbindungen für den Güterverkehr zu schaffen.

Die Truderinger Kurve verbindet die Strecke aus Richtung Umschlagbahnhof München-Riem direkt mit der Strecke Richtung Brenner. Umständliches Rangieren wird somit vermieden und der Knotenpunkt München entlastet.

Schließlich gibt es noch das Stichwort „Korridormaut“. Deutschland und Österreich setzen sich bereits bei der Europäischen Kommission für eine größere Flexibilität bei

der Mauttarifgestaltung für LKW ein. Die Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie muss eine konsistente gesamteuropäische Lösung ermöglichen, die bei besonders belasteten Räumen Aufschläge (Markups) mit nachhaltiger Lenkungswirkung gestattet. Ziel der Lenkungswirkung ist es – unter anderem anhand des Beispiels des Brenners –, eine deutliche Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen und Umweg-Transit zu verhindern. ■

## Willkommen am Erlebnisbahnsteig Brenner-Nordzulauf

### ÖBB präsentieren eine neue Projektausstellung am Hauptbahnhof Wörgl

Planung und Bau einer Eisenbahn-Neubaustrecke sind spannende Vorhaben. Es gibt hunderte Details zu berücksichtigen. Mensch, Natur und Technik sind auf einzigartige Weise miteinander verknüpft.

Mit Eröffnung der Ausstellung „Erlebnisbahnsteig Brenner-Nordzulauf“ bieten die ÖBB ab sofort ein neues Info-Highlight für Anwohnende und Interessierte an der Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel. Neun Stationen vermitteln den Besucher:innen hautnah die „Faszination Eisenbahnbau“. Anlass für die Einrichtung der Ausstellung ist der Planungsfortschritt im Projekt Schaftebau-Radfeld.

### Neun Stationen vermitteln den Besucher:innen hautnah die „Faszination Eisenbahnbau“

Besucher:innen werden im Erlebnisraum zu aktiven Forschenden und erhalten Einblicke in eine vielfältige Themenlandschaft. Es warten Informationen zu verkehrlicher Aufgabenstellung, Planungsprozess, Projektraum, Geologie, Erschütterungsschutz und verschiedenen Tunnelbaumethoden. Die Ausstellung ist frei zugänglich und lässt sich ohne Hilfestellung oder Anleitung bedienen.

Erlebnisbahnsteig Brenner-Nordzulauf, Wörgl Hauptbahnhof, geöffnet täglich von 07.00 – 19.00 Uhr, Eintritt frei, Ausstellungssprachen Deutsch, Englisch.



Die ÖBB-Planer Arnold Fink, Peter Kölbach und Norman Schubert (v.l.) freuen sich auf zahlreiche Besucher:innen am Erlebnisbahnsteig



Der Erlebnisbahnsteig bietet ein vielfältiges Info-Menü

#### Impressum

##### Herausgeber

DB Netz AG  
Projekt Brenner-Nordzulauf  
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 (S. 1), DB Netz – Bernd Reiter (S. 1 oben), Privat – Matthias Neumaier (S. 2), ÖBB – Martin Pellizzari (S. 5 unten und S. 7 oben), Daniel Biskup (S. 6), ÖBB – Gerhard Berger (S. 7 unten)