

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker:innen in der Region

März 2022

Schnell soll es gehen

Im Koalitionsvertrag hat die neue Ampel-Regierung eine Reihe von Verkehrsprojekten aufgeführt, die oberste Priorität haben – ganz vorn mit dabei ist auch der Brenner-Nordzulauf. Der bayerische Ministerpräsident hat mit Blick auf die LKW-Staus im Inntal kürzlich eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur gefordert. Die Politik ist sich also grundsätzlich einig.

Nur durch eine massive Verkehrsverlagerung auf die Schiene können Probleme gelöst und die deutschen und europäischen Klimaziele erreicht werden. Der Ausbau und Neubau von Gleisen und Strecken ist dafür Voraussetzung.

Mit diesem Rückenwind wird die Bahn in diesem Sommer vorstellen, welche Streckenführung im Abschnitt Grafing–Ostermünchen am geeignetsten erscheint. Manche Fragen können bis dahin geklärt werden, ganz ohne Konfliktstellen wird es aber nicht gehen. Die Rahmenbedingungen, die der Bundesverkehrswegeplan vorgibt, lassen planerisch nur wenig Spielraum. Wir suchen nach geeigneten Lösungen gemeinsam mit den Menschen der Region.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB
für den Freistaat Bayern



Güterverkehre in den Orten entlang der Bestandsstrecke – eine Belastung für die Anwohner:innen

Wohin mit den neuen Gleisen?

Zwölf Kilometer liegen zwischen Grafing und der Stelle bei Ostermünchen, an der die vom Inntal kommenden neuen Gleise angeschlossen werden sollen. Zwölf Kilometer, für die 202 Trassenideen von Bürger:innen aus der Region eingegangen sind. Vier mögliche Grobtrassen haben die Bahnplaner:innen für den nördlichsten Abschnitt des Brenner-Nordzulauf identifiziert. Allen vier gemeinsam ist, dass sie Siedlungsgebiete und Naturschutzräume umfahren.

Allen vier gemeinsam ist auch, dass sie den Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan genügen müssen. Das heißt, sie benötigen weite Kurvenradien und vermeiden große Längsneigung. Aus diesen Gründen führt keine Variante unmittelbar und vollständig entlang der bestehenden Strecke.

„Es ist ein Trugschluss, zu glauben, dass man entlang der Bestandsstrecke wenige Konflikte hätte oder alle Probleme lösen könnte“, so Projektleiter Dieter Müller.

Was folgt, ist – wie die vergangenen Wochen gezeigt haben – eine Diskussion um das Wie und Wo eines Streckenverlaufs. 74 Fragen zu den Planungen und dem Planungsauftrag listet ein Katalog auf, den Vertreter:innen aus dem Landkreis Ebersberg dem Projektteam geschickt haben. „Wir haben die Fragen wenige Tage vor einem Dialogforum erhalten und sofort angeboten alle Antworten dort zu geben – denn welcher Ort ist besser geeignet als ein Dialogforum, wie es der Name schon sagt“, so Müller. Dennoch setzten einige Kommunalpolitiker:innen ihre Teilnahme am Dialog einmalig aus.

Fortsetzung auf Seite 2

„Wir finden dies schade. Alle Antworten haben wir aber auch auf unsere Homepage gestellt. Wir bleiben nichts schuldig und wir möchten den Dialog fortsetzen.“

„Wir begrüßen, dass das bayerische Verkehrsministerium den Dialog unterstützt.“

Den Dialog fortsetzen, um im Austausch diejenige Streckenführung zu finden, die möglichst verträglich in die Region passt – an diesem Ziel hält die Bahn fest und ver-

weist auf das Inntal, wo bei der Trassenauswahl viele Vorschläge der Region berücksichtigt werden konnten.

„Von daher begrüßen wir auch, dass das bayerische Verkehrsministerium den Dialog unterstützt und zu einem Treffen eingeladen hat“, so Matthias Neumaier, DB-Gesamtprojektleiter.

Neue Ideen in der Prüfung

Die Gespräche gehen also weiter. Zum Beispiel auch, wenn neue Ideen auftauchen, wie zwei Vorschläge für eine Trasse im Nahbereich der bestehenden Strecke. Müller äußert dazu: „Wir haben die Verfasser dieser Ideen eingeladen und sie haben uns ihre

Planungen vorgestellt. Wir haben sie auch zum Dialogforum eingeladen, damit wir diese Diskussion mit der ganzen Region führen können.“

Die Bahn wird die neuen Vorschläge in den kommenden Wochen intensiv prüfen. Jede Trasse schafft Betroffenheiten. Die Bahn wird versuchen auf Basis des Planungsauftrages diejenige Trasse zu finden, die die wenigsten Betroffenheiten mit sich bringt. „Wir sind im Inntal weit vorangekommen und ich bin zuversichtlich, dass wir auch in diesem Abschnitt eine Lösung finden. Das gemeinsame Ziel ist klar: Mehr Verkehr soll auf die Schiene. Wir brauchen zwei neue Gleise, um den Verkehr der kommenden Jahrzehnte zu bewältigen“, so Neumaier. ■

Künftige Verkehrsentwicklung: BCP veröffentlicht Studien

Neue Daten zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs auf der Brennerachse: Die Brenner Corridor Platform (BCP) hat im Dezember mehrere Verkehrsstudien veröffentlicht. Zum ersten Mal beruhen die Ergebnisse auf einer grenzübergreifend anerkannten Datengrundlage und abgestimmten Methodik.



Die Studien betrachten künftige Verkehrsmarktentwicklungen für den alpenquerenden Personen- und Schienengüterverkehr. Sie zeigen die Potenziale für die Zeithorizonte 2030 mit Fertigstellung des Brenner-Basistunnels beziehungsweise 2040 mit dem Ausbau der Zulaufstrecken auf.

Damit liegen erstmals über die Landesgrenzen hinweg abgestimmte Analysen zu mittel- und langfristigen Verkehrsentwicklungen zwischen Deutschland, Österreich und Italien vor.

Alle betrachteten Szenarien verdeutlichen das verkehrliche Potenzial der Brennerachse. So ist im Schienengüterverkehr mit der Eröffnung des BBT mit Steigerungen der Transportvolumina zwischen 53 Prozent und 95 Prozent zu rechnen. Der geplante Infrastrukturausbau schafft die Voraussetzungen für einen klimafreundlichen Verkehr auf der Schiene.

„Diese beispiellosen Studien stellen einen Meilenstein für die gemeinsame, grenzüberschreitende Verkehrsplanung in der

„Die Studien ergänzen ausschließlich nationale Daten ...“

Europäischen Union dar, ein Novum“, so Pat Cox, Europäischer Koordinator des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors. „Sie ergänzen ausschließlich nationale Daten und werden die zuständigen Planungsbehörden dabei unterstützen, künftige Entscheidungen zum Kapazitätsausbau des Korridors im Einklang mit den nationalen und europäischen verkehrspolitischen Zielen und auf Grundlage eines gemeinsamen faktengestützten Ansatzes zu treffen.“

Die Studien ersetzen nicht die bestehenden nationalen Prognosen, sondern ergänzen diese. Alle Ergebnisse sind unter www.bcpplatform.eu zugänglich. ■

Drei Fragen an Dr. Christian Loos

Vorsitzender des VCD Landesverband Bayern e. V.

Welche verkehrspolitische Rolle hat der Brenner-Korridor für die Schiene aus Sicht des VCD?

Für den Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V. als Verband der Verkehrswende ist neben der Verkehrsvermeidung die erhebliche Verlagerung von Verkehr auf die Schiene essenziell. Als Landesvorsitzender des VCD Bayern e. V. sehe ich die Brennerachse als Hauptverbindung nach Tirol und Italien. Aus bundesdeutscher Sicht reichen die anderen Verbindungen über Baden-Württemberg und die Schweiz in den Süden nicht aus. Neben dem Güterverkehr ist auch die Verlagerung des Personenverkehrs weg vom Auto und Flugzeug auf die Schiene wichtig und möglich. Beliebte Tourismusziele wie Südtirol oder die Toskana werden aktuell für die meisten Deutschen per Bahn nur mit wenig attraktiven Fahrzeiten erreicht. Die verschiedenen Ausbauplanen erweitern nicht nur die Kapazität dieses Korridors, sondern vermindern die Fahrzeiten deutlich.

Wie beurteilt der VCD die 2021 vorgestellte Neubautrasse?

Die Trassenvariante Violett zwischen Großkarolinenfeld und Kufstein stellt eine sehr gute Lösung dar, weil der hohe Tunnelanteil die Eingriffe geringhält, Lärm gut mindert und die Akzeptanz fördert. Daher wünsche ich mir die Variante mit durchgehendem,



längeren Tunnel, da hier noch mehr Wald geschont wird. Dass im Norden von Rosenheim keine andere Höhengradiente, zum Beispiel Untertunnelung des Inns möglich ist, sehe ich dem Geländere relief geschuldet.

Ein weiterer Vorteil besteht für den VCD darin, dass mit wenig Aufwand eine Verbindungsspanne für Güterzüge zur Bestandsstrecke nach Wasserburg geschaffen werden kann. Dies ist unbedingt notwendig und soll sofort realisiert werden, wenn der Ausbau der „Ost-Trasse“ Regensburg-Lands hut-Mühl dorf im Bundesverkehrswegeplan prioritär wird. Der VCD kann sich nicht vorstellen, dass eine so hohe Steigerung des Güterverkehrs auf der Schiene möglich sein wird mit alleiniger Führung über den schon heute überlasteten Knoten München.

Wie bewerten Sie den Dialog zwischen Bahnprojekt und Region?

Die Einschränkungen durch die Corona-pandemie behindert diesen Austausch ganz erheblich. Eine gute Kommunikation ist bei komplexen oder kontroverseren Dingen nur persönlich möglich. Das Bemühen der DB, Meinungsbildner und Bevölkerung über

„Die Trassenvariante Violett zwischen Großkarolinenfeld und Kufstein stellt eine sehr gute Lösung dar“

verschieden Wege zu informieren und sich mit ihnen auszutauschen, ist anzuerkennen. Erschwerend ist, dass bei den Menschen die Vorkenntnisse und das Verständnis über die Sachverhalte unterschiedlich ausgeprägt sind. Unseres Erachtens müssen die Systemvorteile der Eisenbahn wie (Rad-Schiene-System, elektrische Traktion, Zuglängen usw.) immer wieder erläutert werden. Zudem schlage ich vor, die Alternativen zu skizzieren, wenn keine Verlagerung auf die Schiene stattfindet: erheblicher Straßenneubau und Verbreiterung der bestehenden Straßen mit all ihren Folgen. ■

Ökomaßnahmen als Vorbereitung für den Stollenbau in Angath

In rund einem Jahr werden die ersten Tunnelbagger für den zweiten Ausbauschnitt der neuen Unterinntalbahn in Angath auffahren. Ziel ist, als Vorbereitung für den zukünftigen Bahntunnel einen Rohbaustollen auszubrechen. Detaillierte Kenntnisse des Gebirgsaufbaus und Vorteile bei der Baulogistik für den Haupttunnel sind die Gründe für den vorgezogenen Projektmeilenstein.

„Gezielte Gestaltungsmaßnahmen verbessern den Lebensraum für seltene Waldbewohner wie zum Beispiel Fledermäuse.“

Schon vor dem Start des Stollenvortriebs ist es erforderlich, erste ökologische Ausgleichsmaßnahmen umzusetzen. Erste Arbeiten haben bereits im Herbst begonnen. In ausgewählten Zonen wurden Amphibienzäune errichtet und über mehrere Wochen regelmäßig kontrolliert. Durch die „gelenkte Wanderung“ war es den vor Ort tätigen Fachleuten möglich, die Tiere zu sammeln und in neue Lebensräume zu verbringen.

Parallel dazu ist ein Programm zur Waldstrukturverbesserung angelaufen. Auf einer Fläche in Angath werden einzelne Bäume ausgetauscht. Ziel der Maßnahme ist, den überwiegend zur wirtschaftlichen Nutzung angelegten Bestand so zu ergänzen, dass ein vielfältiger und widerstandsfähiger Mischwald entsteht. Totholzhaufen und Totholzpyramiden sowie Quartierkästen bereichern zusätzlich den Lebensraum für

Fledermäuse und andere Waldbewohner. Altbäume werden bewusst „aus der Nutzung genommen“. Das bedeutet, dass sie so lange im Wald verbleiben, bis sie umfallen. Und auch dann werden sie als „Totholz“ weiter den Lebensraum vor Ort prägen. Um nicht auch „unerwünschten Gästen“ wie dem Borkenkäfer eine Unterkunft zu bieten, sind für das Öko-Projekt nur Laubbäume vorgesehen.

Aktiv gestalten die ÖBB in den kommenden Monaten auch Flächen am Angerberg. Hier sind die Arbeiten noch in Vorbereitung. Unter anderem ist eine Strukturverbesserung in Richtung eines „Ahorn-Eschen-Edellaubwald Lebensraumes“ geplant. In den vorgesehenen Bereichen werden Fichten gefällt und das Aufkommen von standortangepassten Laubbaumarten nachhaltig gefördert. ■



Die Wintermonate sind ein optimaler Zeitpunkt für die Einrichtung neuer „Tierunterkünfte“



Unmittelbar vor den Toren der Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck wird der Portalbereich des Brenner Basistunnels hergestellt

599 Millionen für die Bahninfrastruktur

Für Kund:innen der ÖBB in Tirol steht schon heute ein sicheres, attraktives und ökologisch nachhaltiges Angebot zur Verfügung. Das gesamte 460 Kilometer lange Streckennetz ist vollständig elektrifiziert. 97 Bahnhöfe und Haltestellen sind das Eintrittstor zur umweltfreundlichen Mobilität.

Auch 2022 wird in Tirol kräftig in den Schienenverkehr investiert. Für die Jahre 2022 bis 2027 hat die österreichische Bundesregierung österreichweit rund 18,2 Milliarden Euro budgetiert. Allein 2022 sind für Bahnprojekte in Tirol 599 Millionen Euro vorgesehen. Der Großteil davon fließt in den Bau des Brenner Basistunnels.

Ein leistungsstarkes Bahnangebot ist das Rückgrat für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Die Bahn stärkt den Wirtschaftsstandort und nimmt im Hinblick auf Nach-

haltigkeit eine Vorreiterrolle ein. Mit den geplanten Investitionen ist die Bahn ein wichtiger Impulsgeber zur Erreichung der Klimaziele.

„Mit den geplanten Investitionen ist die Bahn ein wichtiger Impulsgeber zur Erreichung der Klimaziele.“

Am Brenner-Nordzulauf planen die ÖBB mit Nachdruck den Projektabschnitt in Richtung Bayern. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für den Abschnitt Langkampfen–Staatsgrenze befindet sich in Vorbereitung. Für den Projektabschnitt Schafotenau–Radfeld liegt der Umweltverträglichkeitsprüfungs-Bescheid seit Herbst 2021 bereits vor. Die Detailgenehmigungsplanung ist voll angefallen. Erste Vorarbeiten für den Rohbaustollen Angath sind eingeleitet und werden rund ein Jahr in Anspruch nehmen. ■

Rollende Landstraße am Brenner boomt

Die Rollende Landstraße (ROLA) hat 2021 auf der Brennerachse Rekordmengen befördert. Der beliebte Transportservice konnte nicht nur die Einbußen durch die Corona-Pandemie wettmachen. Es ist sogar gelungen, im Zehnjahresvergleich eine neue Höchstmarke an transportierten Fahrzeugen zu erreichen. Insgesamt über 160.000 LKW wurden in Summe auf den Verbindungen Wörgl-Brenner und Wörgl-Trento befördert. Damit liegt der Zuwachs der LKW auf der ROLA deutlich über dem Zuwachs der LKW, die den Brenner über die Straße transitieren. Insgesamt ist es gelungen, die Transportzahlen auf der ROLA 2021 um fast 30 Prozent zu steigern. ■



Jede ROLA Fahrt Wörgl-Brenner ist 35-mal umweltfreundlicher als eine Fahrt auf der Straße. Die ÖBB bieten ihren Kunden allein zwischen Wörgl und Brenner 20 Zugrundläufe täglich. Gebucht wird einfach und unkompliziert unter rola.railcargo.com

DZSF-Studie: Unterirdische Verknüpfungsstellen nicht mit Sicherheitsanforderungen vereinbar

Unterirdische Verknüpfungsstellen stehen im Widerspruch zu wesentlichen Sicherheitsbestimmungen. Zu diesem Ergebnis kommt das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) in einer Studie. Die Forschungseinrichtung des Bundes bestätigt damit im Wesentlichen das Ergebnis einer Untersuchung des DB-Projektteams aus dem Herbst 2020.

In den vergangenen Monaten hatte das DZSF die technische Umsetzbarkeit und Zulassungsfähigkeit von unterirdischen Verknüpfungsstellen geprüft. Die Prüfung geht zurück auf eine Idee der „Interessengemeinschaft Inntal 2040“, eine Verknüpfungsstelle

in die Bergflanke des Wildbarren zu verlegen. Bereits die Untersuchung durch das Projektteam ergab, dass nicht alle sicherheitstechnischen Vorgaben einzuhalten wären. In der Folge hatte das Bundesverkehrsministerium beim DZSF eine unabhängige Machbarkeitsstudie beauftragt.

„Verknüpfungsstellen in Tunnelbauwerken nicht vereinbar mit den Richtlinien der EU und des Eisenbahn-Bundesamtes.“

Fazit der DZSF-Studie ist, dass sich für unterirdische Verknüpfungsstellen in Tunneln für den Mischbetrieb von Güter- und Reisezügen innerhalb der Europäischen Union kein geeignetes Referenzobjekt identifizieren lässt. In Kombination mit den rechtlichen Rahmenbedingungen führt diese Tatsache zu dem Schluss, dass Verknüpfungsstellen in Tunnelbauwerken nicht vereinbar mit den Richtlinien der EU und des Eisenbahn-Bundesamtes sind. Insbesondere im Brandfall ist die Verrauchung benachbarter Tunnelröhren problematisch. Der Aufwand, der zur Kompensation dieser unvollständigen baulichen Trennung der Tunnelröhren betrieben werden müsste, ist sehr groß und mit komplexen technischen



Geplante Verknüpfungsstelle neben der Inntalautobahn:
In der Vorplanung soll eine Optimierung geprüft werden

Fragestellungen verbunden. Deren Analyse würde einen beträchtlichen Aufwand an Zeit und Kosten verursachen. Dabei gäbe es keine Garantie, dass diese Untersuchungen erfolgreich abgeschlossen und darauf basierend die entsprechenden Genehmigungen durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt werden können. ■

Optimierung der oberirdischen Verknüpfungsstellen

Im Ergebnis empfiehlt das Bundesverkehrsministerium, unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit Abstand von möglichen Ausnahmeregelungen zu nehmen. In der laufenden Vorplanung wird die DB die Möglichkeiten einer Optimierung der Lage oberirdischer Verknüpfungsstellen vertieft prüfen.



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 Netz AG (S. 1), BCP (S. 2), VCD (S. 3),
ÖBB/ILF Steinlechner (S. 4),
BBT SE (S. 5), ÖBB/Marek Knopp (S. 6),
DB Netz AG, DZSF (S. 7)



Kofinanziert von der Europäischen Union