

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker:innen in der Region

Oktober 2021

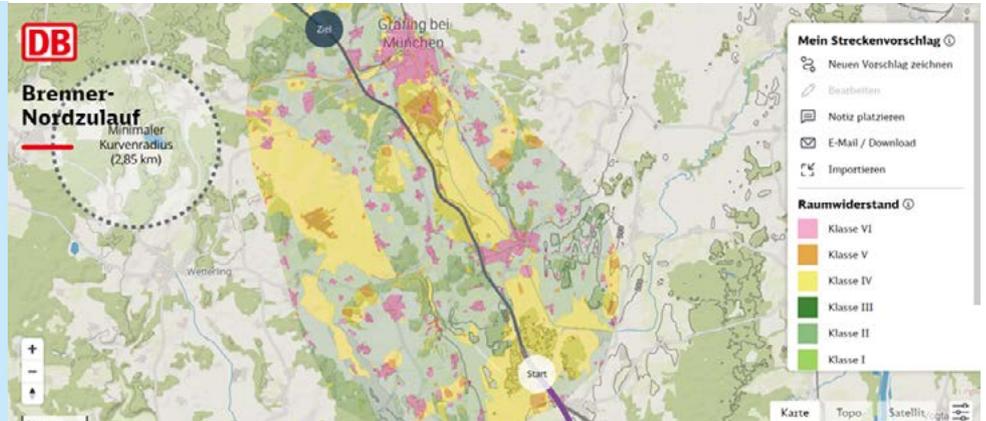
Der Klima-Zug ist unterwegs

Am 31. August ist die Änderung des Klimaschutzgesetzes in Kraft getreten. Damit verschärft die Bundesregierung die Klimavorgaben und verankert das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045. Über eine Milliarde Euro soll zusätzlich in klimafreundlichen Verkehr investiert werden. Mit diesem Geld soll auch der Bahnbetrieb ausgebaut und modernisiert werden, um eine klimafreundliche Alternative zum Straßenverkehr darzustellen. Denn ein Zug stößt bis zu 80 Prozent weniger CO₂ aus und ersetzt bis zu 52 LKWs. Der Ausbau und Neubau von Gleisen und Strecken wie beim Brenner-Nordzulauf sind eine wichtige Voraussetzung, um ein leistungsfähiges Schienennetz zu schaffen.

Unsere Verantwortung für die Umwelt und unsere soziale Verantwortung gehen dabei Hand in Hand. Nur wenn wir bei unseren Entscheidungen Mensch und Umwelt gleichermaßen berücksichtigen, können wir die übergreifenden Ziele der Starken Schiene erreichen: Für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB
für den Freistaat Bayern



Einfach und selbsterklärend: Alle Bürger:innen konnten in einer Online-Anwendung unkompliziert einen eigenen Streckenvorschlag zwischen Start Ostermünchen und Ziel bei Grafing erstellen.

Trassensuche im Abschnitt Grafing und Ostermünchen läuft

Über 200 Bürger:innen bringen eigene Streckenvorschläge ein

Die Planungen im Abschnitt zwischen Grafing und Ostermünchen schreiten zügig voran. Ende Juli hat das DB-Planungsteam die Grundlagenermittlung abgeschlossen. Für den Projektraum liegen detaillierte Raumwiderstandskarten und die Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen vor. Seit August läuft der nächste wichtige Planungsschritt: die Trassensuche für die noch fehlenden zwölf Kilometer des Brenner-Nordzulaufs.

Bei der Suche nach geeigneten Streckenverläufen für die zwei neuen Gleise setzte die DB erstmals auf eine innovative Online-Anwendung. Diese ermöglichte allen Bürger:innen, sich aktiv an der Trassenfindung zu beteiligen. Bis zum 15. September hatten die Menschen in der Region die Möglichkeit, eigene Streckenvorschläge für den

Abschnitt zu entwerfen. Das Interesse war groß: 202 Trassenvorschläge gingen beim Projektteam ein.

Infrastruktur für die Zukunft

„Wir wollten das lokalspezifische Wissen der Menschen der Region nutzen und ihnen die Möglichkeit geben, aktiv bei der Trassenfindung mitzuwirken – und das möglichst einfach, unkompliziert und modern“, sagt Dieter Müller, Projektabchnittsleiter im Planungsraum.

„Damit wollten wir auch die junge Generation ansprechen, denn für ihre Zukunft planen wir dieses Bahnprojekt“

Fortsetzung auf Seite 2

Mit der Online-Anwendung ging das Projektteam neue Wege. „Unser Ziel war eine breite Einbindung der Öffentlichkeit. Damit wollten wir auch die junge Generation ansprechen, denn für ihre Zukunft planen wir dieses Bahnprojekt“, so Müller. Im Infobüro konnten die Bürger:innen zudem direkt vor Ort Vorschläge entwickeln.

Mitarbeitende aus dem Projektteam beantworteten Fragen und unterstützen individuell.

Nun beginnt die Phase der Prüfung aller Bürgervorschläge. Dabei schauen sich die Planer:innen der DB jeden einzelnen Streckenverlauf an und bewerten ihn

hinsichtlich der technischen sowie verkehrlichen Anforderungen. Geeignete Trassenideen übernimmt das Planungsteam.

Ende des Jahres stellt die Bahn die Ergebnisse, also die Grobtrassen des Planungsteams und die Bürgervorschläge, der Öffentlichkeit vor. ■

Rosenheimer Infobüro wieder geöffnet

Nach der Trassenauswahl zwischen Ostermünchen und Schafhausen gibt es viele Fragen zu lokalen Aspekten. Diese lassen sich oft in einem persönlichen Gespräch klären. Seit Anfang August gibt es dafür wieder eine Anlaufstelle in der Rosenheimer Innenstadt. Im Infobüro haben Interessierte jeden Mittwoch die Gelegenheit, sich zu informieren und ins Gespräch zu kommen. Zuletzt war das Informationsangebot in der Salinstraße 1 aufgrund der Pandemielage nicht oder nur eingeschränkt verfügbar.

„Die Menschen interessiert vor allem, was bei ihnen vor Ort passiert. Da hilft oft ein gemeinsamer Blick in die Planungsunterlagen.“

Der persönliche Austausch ist das Kernelement des Infobüros. Dabei hat die Gesundheit der Bürger:innen sowie der Mitarbeitenden oberste Priorität. Für den Besuch gilt daher ein umfangreiches Hygienekonzept. Neben einer vorherigen Terminbuchung ist unter anderem das Tragen einer Maske erforderlich. Derzeit ist der Zugang nur für Geimpfte, Genesene und Getestete mit entsprechendem Nachweis möglich.

„Die ersten Wochen haben gezeigt, wie wichtig eine direkte Anlaufstelle in der Region ist“, erklärt DB-Gesamtprojektleiter Matthias Neumaier. Auch nach der Wiedereröffnung stünden lokale Detailfragen im Zentrum des Interesses. „Die Menschen interessiert vor allem, was bei ihnen vor Ort passiert. Da hilft oft ein gemeinsamer Blick in die Planungsunterlagen.“

Weitere Informationen zum Infobüro finden Sie unter www.brennernordzulauf.eu. Dort ist eine Terminbuchung möglich. ■



Offen für Interessierte: Infobüro, Salinstraße 1, Rosenheim, jeden Mittwoch von 12 bis 18 Uhr nach Voranmeldung unter www.brennernordzulauf.eu.

Botschafter für klimafreundlichen Schienenverkehr

Der „Connecting Europe Express“ rollt über den Brenner

2 0.000 Kilometer, 26 EU-Staaten, ein Zug: Der „Connecting Europe Express“ hat am 9. September auf seiner Reise quer durch Europa Halt am Brenner gemacht. Der Sonderzug ist ein Projekt der EU-Kommission zum Europäischen Jahr der Schiene. Als Botschafter für mehr Klimaschutz soll der Zug Bewusstsein für die Vorteile der Eisenbahn schaffen – auch im alpenquerenden Güterverkehr.

Aus Bozen kommend hielt der „Connecting Europe Express“ zunächst am Bahnhof Brenner. Mit an Bord war Pat Cox. Der EU-Koordinator für den Verkehrskorridor zwischen Skandinavien und dem Mittelmeerraum betonte die Bedeutung der Brennerachse für die Verkehrswende. „Wir werden mit nachhaltigen Bahnprojekten nicht nur einen Wandel herbeiführen



EU-Koordinator Pat Cox am Bahnhof Brenner

„Wir werden mit nachhaltigen Bahnprojekten nicht nur einen Wandel herbeiführen [...], sondern einen großen Sprung nach vorn machen“

und die Integration der Länder in Europa verbessern, sondern einen großen Sprung nach vorn machen“, so Cox. Der Brenner-Basistunnel und seine Zulaufstrecken zählen zu den wichtigsten Verkehrsprojekten Europas.

Südzulauf profitiert vom EU-Aufbaufonds
Während der Fahrt berichtete Pat Cox über die Fortschritte beim Ausbau des Brenner-Korridors. Als besonders erfreulich hob er hervor, dass Italien viele Milliarden Euro aus dem EU-Aufbaufonds für den Ausbau des Südzulaufs investieren wird. Dieses Programm sei ein Glücksfall und ermögliche eine schnellere Umsetzung des Bahnausbaus in Südtirol und der Autonomen Provinz Trient. Vertreter:innen der italienischen Staatseisenbahnen (RFI) ergänzten, dass unter anderem die neuen Umfahrungen für Bozen

und Trient beschleunigt geplant würden. Im Eisacktal werden bereits im kommenden Jahr erste Bauarbeiten beginnen. Der Abschnitt Franzensfeste–Waidbruck ist der nördlichste Teil des Brenner-Südzulaufs.

Der „Connecting Europe Express“ rollte vom 2. September bis 7. Oktober 2021 durch Europa. Auf seiner Fahrt legte der Zug 100 Halte in wichtigen europäischen Städten ein und machte auf Herausforderungen und Chancen im europäischen Bahnverkehr aufmerksam. ■



In Langkampfen entsteht ein moderner Bahnhof.

Neue Unterinntalbahn zwischen Schaftenau und Radfeld

Ministerium bestätigt die Umweltverträglichkeit

Das österreichische Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat Mitte Juli per Bescheid die Umweltverträglichkeit für den Ausbau der neuen Bahntrasse zwischen Schaftenau und Radfeld bestätigt. Damit wurde ein weiterer Meilenstein für die Genehmigung des Vorhabens erreicht. Das Projekt ist die Basis für einen klimafreundlicheren Personen- und Güterverkehr an der Brennerachse.

„Mit dem nun vorliegenden positiven Bescheid startet eine neue Phase der Planungstätigkeit.“

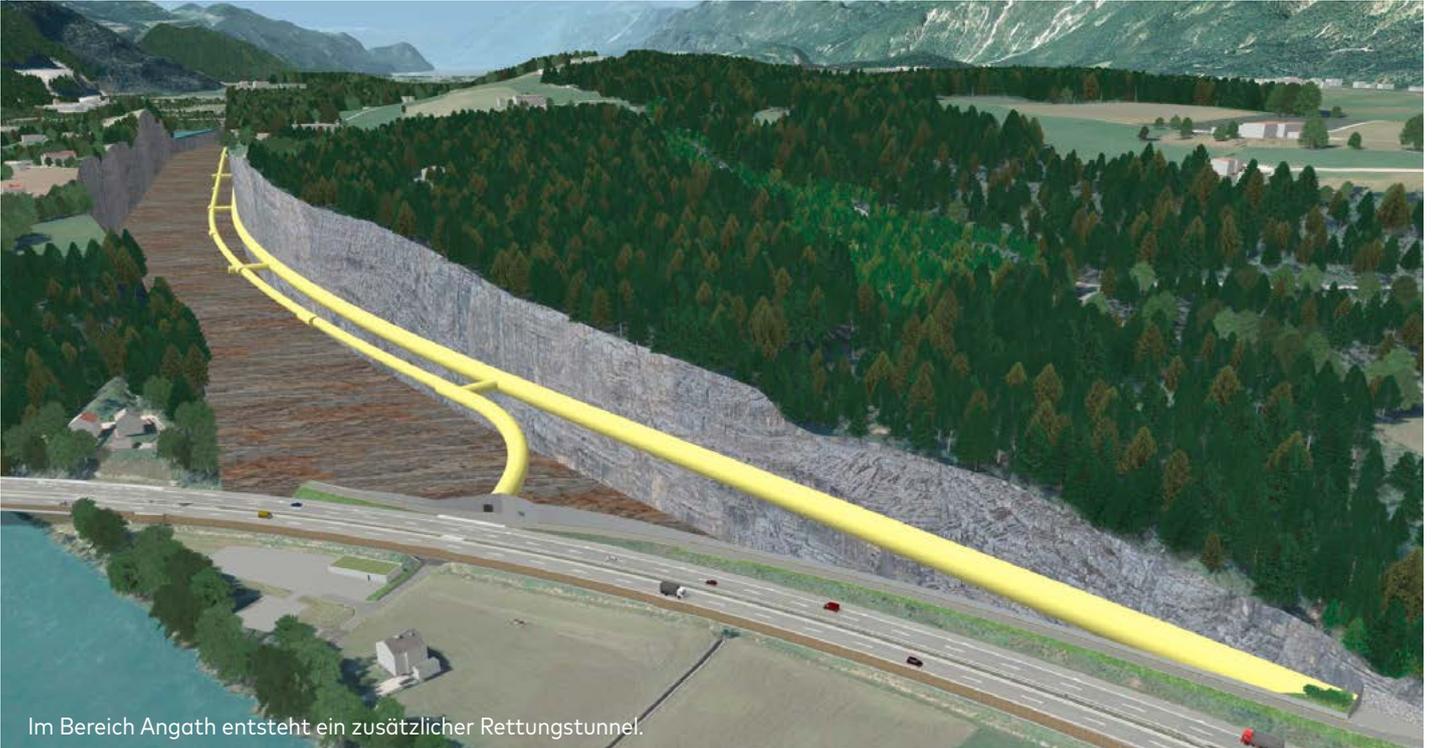
Seit dem Jahr 2016 haben die Projektteams der ÖBB mit Hochdruck für den zweiten Abschnitt der neuen Unterinntalbahn geplant. Vor allem ökologische Bestandsaufnahmen, Erkundungsbohrungen, Untersuchungen zu Baulogistik und zum zukünftigen Bahnbetrieb sowie die Beschreibung der Streckenführung haben eine große Rolle gespielt. Den jeweils aktuellen Arbeitsstand hat das Projektteam wiederkehrend in den Gemeinden vorgestellt.

Im August 2019 haben die ÖBB die sogenannte Umweltverträglichkeitserklärung bei der Behörde eingereicht. Das Dokument beinhaltet neben einer umfassenden Projektbeschreibung auch Angaben zu Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen. Ein vom Ministerium beauftragtes Sachverständigen-gremium hat sämtliche Angaben begutachtet.

Fortsetzung auf Seite 5

Chronologie der Planung

- 2008**
- Erste öffentliche Informationsveranstaltungen
- 2009**
- Trassenauswahl
- 2016**
- Start der Vorarbeiten für die Umweltverträglichkeitsprüfung
- 2019**
- Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung beim zuständigen Ministerium
- 2020**
- Aktualisierung von Projektdetails und öffentliche mündliche Verhandlung
- 2021**
- Erhalt des Bescheides zur Umweltverträglichkeitsprüfung



Im Bereich Angath entsteht ein zusätzlicher Rettungstunnel.

Mit dem nun vorliegenden positiven Bescheid startet eine neue Phase der Planungstätigkeit. Als nächster Verfahrensschritt folgt die eisenbahnrechtliche Genehmigung. Für diesen Schritt sind Planunterlagen gefordert, die das Gesamtprojekt im Detail beschreiben. Erste Vortriebsarbeiten an einem Rohbaustollen sind ab dem Jahr 2023 möglich.

Die ÖBB präsentieren das Projekt auch in der interaktiven Ausstellung „Erlebnisbahnsteig“ am Hauptbahnhof Wörgl. Interessierte können sich täglich von 9 bis 19 Uhr bei freiem Eintritt persönlich informieren.

Zahlen – Daten – Fakten

■
**Insgesamt 20,4 Kilometer
Neubaustrecke**

■
**14,4 Kilometer Strecke als
zweigleisige Tunnels**

■
1,98 Kilometer in Wannern

■
**Errichtung einer neuen Haltestelle
in Langkampfen**

■
740 Meter maximale Zuglänge

■
**230 Stundenkilometer
maximale Geschwindigkeit**

Ziele der Neubaustrecke sind noch mehr Kapazität auf der Schiene und zusätzlicher Komfort für Bahnreisende. Durch ein großzügiges Kapazitätsangebot erfüllt der Zulauf zum Brenner-Basistunnel künftig alle Anforderungen an eine moderne Hochleistungsstrecke: Raschere Zugverbindungen, verbessertes Reiseangebot, mehr Kapazitäten im Güterverkehr, Entlastung der bestehenden Unterinntalbahn und eine gute Anbindung an europäische Wirtschaftszentren machen die umweltfreundliche Bahn noch attraktiver. ■

Vor 10 Jahren: Resolution im Inntal

Ein Blick zurück

Die Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel bewegt Rosenheim und das Inntal schon lange. Bereits vier Jahre vor dem Planungsstart verfassten die Gemeinden im südlichen Landkreis Rosenheim eine gemeinsame Resolution.

Es ist der Juni 2011: Zwei Monate zuvor startete in Innsbruck die Hauptbauphase des Brenner-Basistunnels. Zwischen Kundl und Baumkirchen sind die Bauarbeiten am 40 Kilometer langen ersten Abschnitt des Nordzulaufs weit fortgeschritten.

Die Entwicklungen in Österreich und Italien bleiben im bayerischen Inntal nicht unbeobachtet.

Die Gemeinden zwischen Kiefersfelden und Rohrdorf verfassen eine gemeinsame Resolution an das Bundesverkehrsministerium. Darin fordern sie unter anderem, Planungen in Auftrag zu geben, wie der Schienenverkehr zukünftig durch das Inntal geführt werden könnte. Dabei sollten die Gemeinden so beteiligt sein, wie es in Tirol „im Dialogverfahren vorbildlich praktiziert wurde“. Eine Neubaustrecke

im Inntal sollte im Tunnel verlaufen und die Bestandsstrecke mit mehr Lärmschutz ausgerüstet werden.

Ein Jahr später unterzeichneten die Verkehrsministerien aus Deutschland und Österreich den „Vertrag von Rosenheim“. Er ist eine der Grundlagen für das Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf. Noch vor dem Planungsbeginn startet auch im bayerischen Inntal das Dialogverfahren – mit vier Gemeindeforen und einem Regionalforum nach Tiroler Vorbild. ■

Drei Fragen an Mag. Martin Krumschnabel

Bürgermeister der Stadt Kufstein

Die Auswahltrasse im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum ist gefunden. Wie haben Sie als langjähriger Vertreter der Region die Arbeit in den Foren erlebt?

Ich habe die Arbeit in den Foren als sehr interessant und kollegial empfunden und finde, dass wir von den Fachleuten durchgehend sehr gut und umfassend informiert wurden. Es war aus meiner Sicht auch wichtig, dass wir die Vertreter der Bürgerinitiative zu diesen Gesprächen miteinbeziehen konnten, sodass eine direkte Information auch ohne Zwischenschaltung der Gemeinde erfolgen konnte.

Ein wichtiger Meilenstein in Richtung einer grenzüberschreitenden Eisenbahn-Neubaustrecke ist gesetzt. Welche Aspekte sind aus Ihrer Sicht in den kommenden Planungsphasen von besonderer Bedeutung?

Kufstein ist grundsätzlich mit der gewählten



„Jetzt geht es darum, dass vor allem in den nächsten Phasen eine möglichst schonende Bauführung für Kufstein vorgesehen wird“

Variante einer Untertunnelung im Stadtgebiet sehr zufrieden. Jetzt geht es darum, dass vor allem in den nächsten Phasen eine möglichst schonende Bauführung für Kufstein vorgesehen wird. Hier gibt es ganz eindeutig den Wunsch, dass möglichst wenig direkt an der Oberfläche gearbeitet wird, um Störungen der Anrainer möglichst zu vermeiden.

Welche Vorteile erwarten Sie sich durch den Ausbau der Eisenbahnachse Brenner im Grenzraum Tirol - Bayern?

Grundsätzlich halte ich den Ausbau der Eisenbahnachse für einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung des Transitverkehrs. Neben den baulichen Maßnahmen wird es aber auch politische Maßnahmen benötigen, die nach der Fertigstellung eine ordnungsgemäße Nutzung gewährleisten können. ■

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 AG (S. 2),
ÖBB/Knopp (S. 3)
ÖBB/GC-Vision (S. 4 und 5)
Die Fotografen Innsbruck (S. 6)



Kofinanziert von der Europäischen Union