

# Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker und Mandatsträger in der Region November 2019

## Mehr Klimaschutz = mehr Bahn

Mit Blick auf die Klimaschutzziele hat die Bundesregierung auch die Finanzmittel für die Schieneninfrastruktur erhöht. Nachdem schon in den vergangenen fünf Jahren mehr denn je investiert wurde, nämlich 28 Milliarden Euro für das bestehende Netz, folgt in den kommenden zehn Jahren die Rekordsumme von 86 Milliarden Euro. Die Bahn kann so die Modernisierung des Netzes weiter vorantreiben.

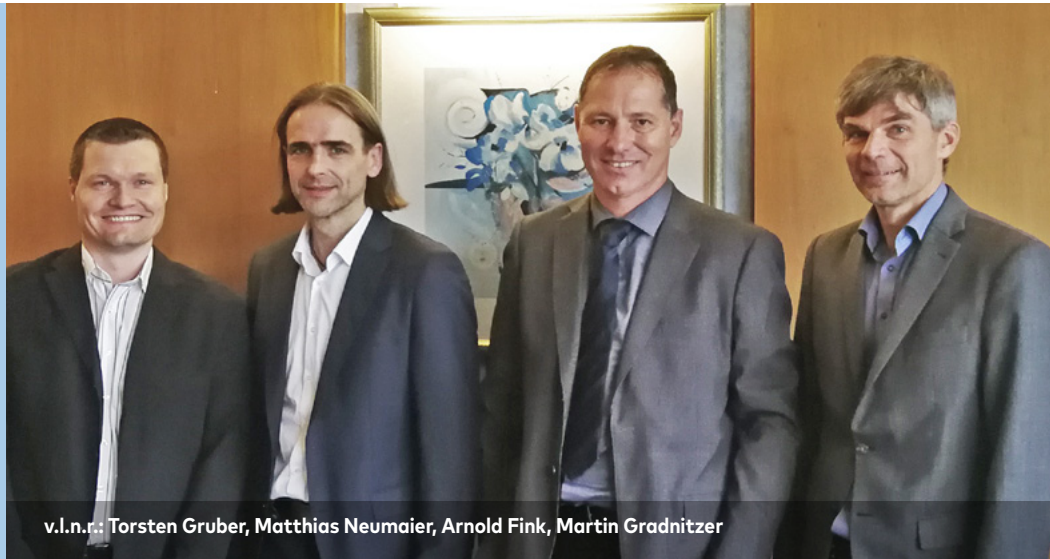
Gleichzeitig sollen mit neuer Digitaltechnik vielfach Kapazitäten erhöht werden. Der Bahnverkehr wächst, weil Klimaschutz und mehr Kapazität den Umstieg auf die Schiene forcieren – im Personen- und auch im Güterverkehr. Deswegen ist der weitere Aus- und Neubau von Gleisen erforderlich.

Wir werden dabei auch im Inntal Schritt für Schritt vorgehen, also zunächst die bestehende Strecke leistungsfähiger machen. Parallel planen wir den Ausbau auf vier Gleise, damit die künftige Verkehrsentwicklung uns nicht überrollt.



**Klaus-Dieter Josel**

Konzernbevollmächtigter der DB für den Freistaat Bayern



v.l.n.r.: Torsten Gruber, Matthias Neumaier, Arnold Fink, Martin Gradnitzer

## Wechselzeit entlang des Brenner-Korridors

Am 1. November übernimmt am Brenner-Nordzulauf Matthias Neumaier den Staffeltab der DB-Projektleitung von Torsten Gruber. Damit sind alle personellen Veränderungen der letzten Wochen vollzogen. Zuvor war auch auf ÖBB-Seite ein Wechsel erfolgt. Arnold Fink, Projektteamleiter für Investitionsprojekte, folgte auf Martin Gradnitzer. Gradnitzer wiederum war nach Innsbruck umgezogen, um zusammen mit einem ebenfalls neuen italienischen Kollegen die Leitung der Brenner Basistunnel-Gesellschaft BBT SE zu übernehmen.

Der Wechsel an der Spitze des Rosenheimer DB-Teams war seit dem Sommer eingeleitet worden. Das neue Leitungsteam absolvierte im Oktober eine Tour durch die Kommunen, um sich den Bürgermeistern vorzustellen.

Torsten Gruber hat in den vergangenen vier Jahren zusammen mit dem ÖBB-Gesamtprojektleiter Martin Gradnitzer das Projekt-

team aufgebaut, das Trassenauswahlverfahren und den Bürgerdialog auf den Weg gebracht und damit die Entwicklung des Projektes maßgeblich gestaltet. Mit dem Umzug des Projektteams im Juni in die Büroräume in der Gillitzerstraße in Rosenheim war diese Phase beendet.

Nachfolger Neumaier bringt viel Projekterfahrung mit. Sowohl in den Planungs- als auch in den Realisierungsphasen von Großprojekten ist er seit 2002 erfolgreich tätig, so etwa beim vierspurigen Ausbau zwischen München und Augsburg und danach als Projektleiter beim Ausbau der S-Bahn-Strecken in Nürnberg. Im Allgäu ist er seit 2013 verantwortlich für die Planungen und die Umsetzung der Elektrifizierung. Im kommenden Jahr wird dieser Ausbau zu Ende gehen. Neumaier wird das Projektteam für den Brenner-Nordzulauf kontinuierlich weiterentwickeln und mit erfahrenen Kolleginnen und Kollegen verstärken.

*Fortsetzung auf Seite 2*



Auf der Sitzung des Projektbeirats Ende Oktober erläuterte Bayerns Bahnchef Klaus-Dieter Josel: „Der Wechsel findet zu einem passenden Zeitpunkt statt. Torsten Gruber und sein Team haben viel Aufbauarbeit geleistet und das Trassenauswahlverfahren auf einen guten Weg gebracht. Ich bedauere, dass wir einen erfolgreichen

Projektleiter verlieren, der mit außerordentlichem Engagement die Planungen vorangetrieben hat. Jetzt gilt es, nach vorne zu schauen und die Weichen zu stellen für die künftigen Projektetappen. Dafür ist Matthias Neumaier als renommierter Projektleiter der richtige Mann zur richtigen Zeit.“

Der Wechsel hat keinen Einfluss auf die Arbeiten des Projektteams und den Fortgang der Planungen. Ein großes Projekt wie der Brenner-Nordzulauf ist weiterhin nur mit einem starken Team und kompetenten Teammitgliedern zu bewältigen.

## Für die Planer bleibt es spannend



Das Planungsteam für den Brenner-Nordzulauf hat im Juli 2019 fünf Grobtrassen vorgestellt. Nur mehr diese Varianten werden im weiteren Trassenauswahlverfahren berücksichtigt. Mit dem Meilenstein ist ein wichtiger Teilerfolg für ein 3. und 4. Bahn-gleis im Raum Rosenheim–Kufstein erreicht. Nun gilt es, die Kenntnisse zu den Vorschlägen weiter zu vertiefen. Martin Eckert vom Münchner Büro Schübler-Plan, Gesamtleiter für die Streckenplanung am Brenner-Nordzulauf, kennt die nächsten Arbeitsschritte:

### Herr Eckert, fünf Grobtrassen liegen auf dem Tisch. Wie geht es in der Planung weiter?

Aktuell beschäftigen wir uns mit der Erstellung der Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren in Deutschland. Parallel dazu ergänzen wir die Grundlagendaten für eine vertiefende Planung der Grobtrassen.

**Martin Eckert vom Münchner Büro Schübler-Plan, Gesamtleiter für die Streckenplanung am Brenner-Nordzulauf**

Wir kümmern uns dabei zum Beispiel um die Verdichtung der Vermessungsdaten. Außerdem beginnen wir, zusätzliche Informationen zu anderen Infrastrukturen und Objekten im näheren Umfeld der Grobtrassen einzuholen.

### Zusätzliche Erkenntnisse wirken sich natürlich auf den Planungsprozess aus?

Bisher haben wir den Verlauf der Grobtrassen schwerpunktmäßig in der Lage untersucht, um großräumige Unterschiede herauszuarbeiten. Durch viele zusätzliche Informationen können wir uns nun auch mit der Höhenlage der Grobtrassen genauer beschäftigen. Im gesamten kommenden

Jahr werden wir die Detailschärfe unserer Betrachtung im Sinne einer vertiefenden Planung verfeinern.

### Lässt sich jetzt also bald sagen, wie Grundstücke und Objekte von der Planung berührt sind?

Leider nein, von dieser Planungsschärfe sind wir noch weit entfernt. Im Vordergrund unserer Arbeit steht mittelfristig das Anliegen, die Indikatoren aus dem Kriterienkatalog anwenden zu können. Denn nur auf dieser Basis können wir die von den Foren vereinbarte Bewertung der Grobtrassen durchführen. Das Ergebnis ist dann die Basis für die Festlegung der Auswahltrasse.

### Wie wird sich das Raumordnungsverfahren für die Trassenauswahl auswirken?

Die Raumordnungsbehörde wird im kommenden Verfahren jede Grobtrasse für sich unter überörtlichen Gesichtspunkten beurteilen. Dazu zählen zum Beispiel Auswirkungen auf Siedlung, Natur und Landschaft. Es wird also jeweils die Raumverträglichkeit festgestellt, meist auch mit Maßgaben, die wir dann in der weiteren Planung berücksichtigen können. Unter anderem wird auch geprüft, ob das Projekt mit anderen Vorhaben in der Region abgestimmt ist. Ein Vergleich zwischen den Varianten ist nicht vorgesehen.

**Vielen Dank für das Gespräch!**

## Stichwort Raumordnung

Das Planungsteam für den Brenner-Nordzulauf bereitet derzeit das anstehende Raumordnungsverfahren in Deutschland vor. Die Antragsunterlagen sollen noch in diesem Jahr bei der Regierung von Oberbayern eingereicht werden.

Bei einem Raumordnungsverfahren werden Vorhaben mit überörtlicher Bedeutung auf ihre Raumverträglichkeit geprüft. Hierzu zählen nicht nur der Bau von neuen Schienen- oder Straßenabschnitten, sondern zum Beispiel auch der Bau von Flughäfen, Einkaufszentren oder der Abbau von Bodenschätzen. Es ist zeitlich im Vorfeld der

späteren Genehmigungsverfahren angesiedelt.

Dabei beteiligt die zuständige Raumordnungsbehörde die vom Projekt berührten öffentlichen Stellen wie zum Beispiel Kommunen, Fachbehörden oder Verbände. Um diese Beteiligung sicherzustellen, werden die Verfahrensunterlagen öffentlich ausgelegt. Betroffene haben dabei die Möglichkeit eine Stellungnahme abzugeben.

Eine Bewertung findet vornehmlich auf Grundlage des Landesentwicklungsplans und des jeweiligen Regionalplans statt.

Es wird zwischen raumbezogenen fachlichen Belangen (Energieversorgung, Siedlungswesen, Land- und Forstwirtschaft, Tourismus & Erholung und Sonstiges) und raumordnerisch bedeutsamen Umweltbelangen (Natur & Landschaft, Wasser, Boden und technischer Umweltschutz) unterschieden.

Für den Brenner-Nordzulauf werden die vorliegenden fünf Varianten raumordnerisch geprüft. Die Ergebnisse werden abschließend in einer landesplanerischen Beurteilung zusammengefasst.

## 3 Fragen an Martin Hagen FDP-Fraktionsvorsitzender im Bayerischen Landtag

### Welche wirtschaftliche Bedeutung messen Sie dem viergleisigen Bahnausbau von München bis Verona bei?

Der Brenner-Basistunnel ist ein Jahrhundertprojekt mit Bedeutung für ganz Europa. In einer zunehmend vernetzten Weltwirtschaft sind leistungsfähige Verkehrswege für unsere Unternehmen essentiell – das gilt insbesondere für eine exportorientierte Wirtschaft wie die Bayerische.

### In welchem Umfang erwarten Sie in den kommenden Jahren und Jahrzehnten eine Verlagerung der Güterverkehre auf die Schiene?

Eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ist sowohl unter Gesichtspunkten des Umwelt- und Klimaschutzes, aber auch im



Interesse der Anwohner überlasteter Autobahnen geboten. In welchem Maß diese Verlagerung gelingt, hängt davon ab, ob die nötige Infrastruktur rechtzeitig zur Verfügung steht.

### Was erwarten Sie von den Bahn-Planern vor Ort? Was ist für Sie beim Trassenauswahlverfahren besonders wichtig?

Die Bahn muss bei ihrer Planung den Bedürfnissen der Menschen in der Region Rechnung tragen. Der Nordzulauf muss mit größtmöglicher Rücksicht auf Natur und Anwohner realisiert werden. Die *Variante Violett* sieht vielversprechend aus, da hier weite Teile unterirdisch verlaufen. Auch für die Bestandsstrecke ist der bestmögliche Lärmschutz sicherzustellen.



## Umweltverträglichkeitserklärung für Schaftenau – Radfeld eingereicht

Die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) für die Neubaustrecke zwischen Schaftenau und dem Knoten Radfeld wurde Mitte August bei der zuständigen Behörde, dem österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, zur Prüfung eingereicht. Damit hat das ÖBB-Planungsteam einen weiteren wichtigen Meilenstein für den klimafreundlichen Ausbau der Eisenbahnachse Brenner gesetzt.

Mehr als 100 von der ÖBB-Infrastruktur AG beauftragte Expertinnen und Experten untersuchten in den vergangenen Jahren den zweiten Ausbauabschnitt der neuen Unterinntalbahn. Im Zentrum der Aufmerksamkeit standen Überlegungen, welche Auswirkungen das Vorhaben auf die Umwelt

hat. Vom Verkehrsministerium beauftragte Sachverständige prüfen jetzt die Unterlagen. Sie beurteilen in ihrem jeweiligen Fachgebiet, ob Trassierung, Grundlagen der baulichen Umsetzung sowie die Sicherheits- und Ausgleichsmaßnahmen umweltverträglich sind.

Genehmigungsverfahren in dieser Größenordnung nehmen in der Regel rund ein bis eineinhalb Jahre in Anspruch. Das Verfahren wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2020 durch eine öffentliche Verhandlung sowie durch die Erteilung eines Grundsatzgenehmigungsbescheids abgeschlossen.

Die Umweltverträglichkeitserklärung umfasst die detaillierte Beschreibung des

gewählten Trassenverlaufs und seiner Auswirkungen auf die Umgebung. Sie enthält die Beurteilung, wie sich die neue Bahnstrecke aus Sicht der ÖBB auf die sogenannten *Schutzgüter* Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter auswirken.

Die UVE und sämtliche Projektunterlagen liegen für alle Interessierten, voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2020 mindestens sechs Wochen in den Gemeinden Langkampfen, Angath, Angerberg, Wörgl, Breitenbach am Inn, Kundl und Radfeld sowie im Ministerium zur öffentlichen Einsicht auf. In dieser Zeit haben alle Interessierten die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben.

## Einbindung des Brenner Basistunnels in den Hauptbahnhof Innsbruck geht in Betrieb

Ein weiteres Teilstück beim Ausbau der Eisenbahnachse Brenner ist fertig: Auf der neuen Einfahrt in den Innsbrucker Hauptbahnhof rollen ab sofort auf allen Gleisen Züge. Ziel der Baumaßnahme war die Errichtung einer dreigleisigen Anbindung des Brenner Basistunnels (BBT) in den Hauptbahnhof Innsbruck. Das Projekt erfolgte im Auftrag der BBT SE und wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG in enger Zusammenarbeit mit dem Bauherrn umgesetzt.

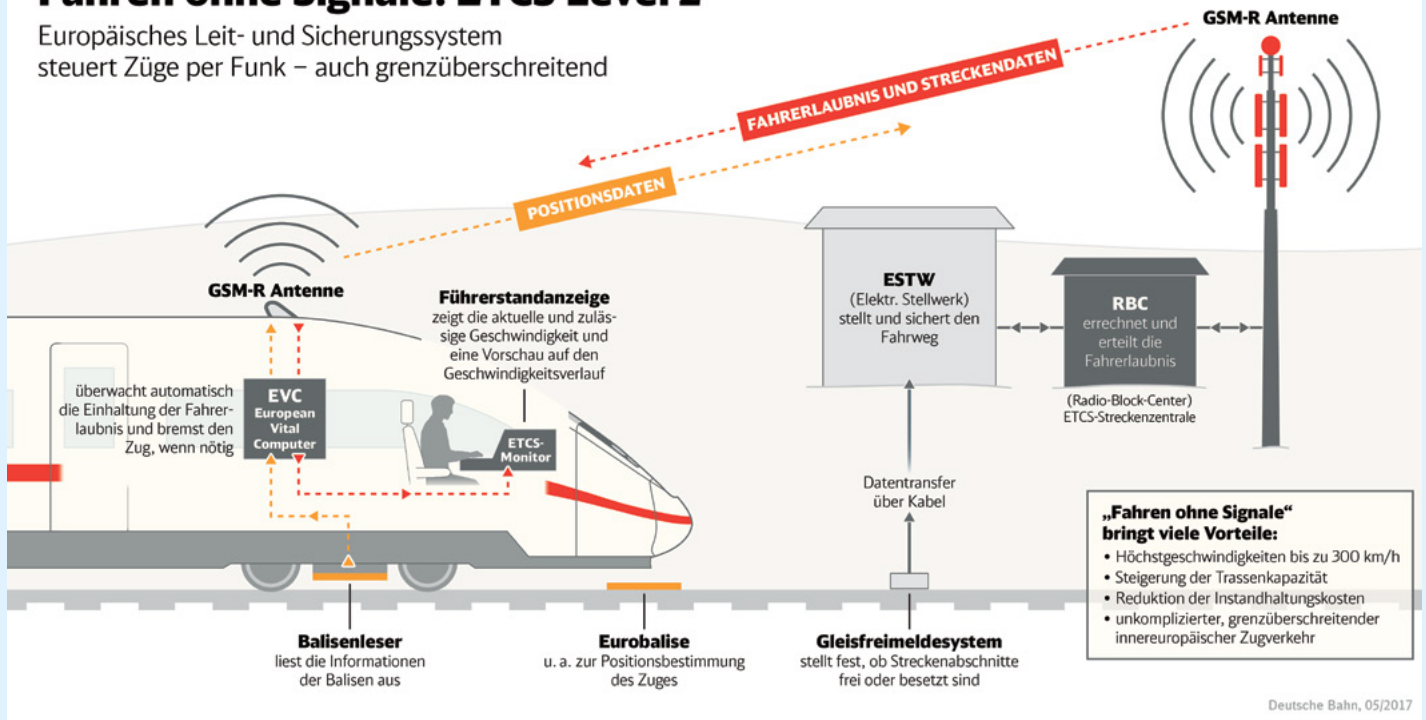
Während der fast dreijährigen Bauzeit waren auch Eingriffe in die bestehende Bahninfrastruktur erforderlich. Dabei galt es, den starken Zugverkehr auf der Brennerachse aufrechtzuerhalten. Nach dem Abschluss der Arbeiten steht die Einbindung ab sofort auch für eine umweltfreundliche Versorgung der BBT-Baustelle durch Bahntransporte zur Verfügung.



# Digitale Schiene Deutschland: Brenner-Nordzulauf wird digitalisiert

## Fahren ohne Signale: ETCS Level 2

Europäisches Leit- und Sicherungssystem steuert Züge per Funk – auch grenzüberschreitend



Der Ausbau des Brenner-Nordzulaufs erfolgt international abgestimmt in einem mehrstufigen Vorgehen. In einer ersten Stufe wird im Rahmen des Projekts „Digitale Schiene Deutschland“ die bestehende Strecke zwischen München und der Staatsgrenze bei Kufstein digitalisiert. Dafür werden die beiden Gleise mit dem European Train Control System (Europäisches Zugkontroll-System), kurz ETCS ausgerüstet.

Mit diesem europaweit einheitlichen System entfallen die bekannten Formsignale oder Lichtzeichen am Gleis und werden

durch die sogenannte Führerraumsignalisierung ersetzt – die Signale kommen also zukünftig per Funk in die Lokomotive.

Durch die ETCS-Ausrüstung entsteht ein einheitliches Signalsystem über die gesamte Brennerachse. Dies erleichtert den Warenverkehr über Staatsgrenzen hinweg und ermöglicht neben einem einfacheren Betriebsfluss auch eine dichtere Zugfolge. So werden die unmittelbar nach der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels erforderlichen Kapazitäten bereitgestellt.

Langfristig sichert dann die Neubaustrecke die Schienenkapazität für die Zukunft. Nur so ist eine Verlagerung der Güter auf die Bahn möglich.

In den drei Starterpaketen des Projekts *Digitale Schiene Deutschland* ist neben der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main, der Digitalisierung des Knoten Stuttgart, auch der TEN-Korridor Skandinavien–Mittelmeer, mit den Abschnitten Maschen–Magdeburg-Halle, Nürnberg–München sowie München–Rosenheim–Kiefersfelden/Freilassing, enthalten.





## Forenmitglieder besuchen BBT-Baustelle

Bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr hatten Mitwirkende aus den Beteiligungsforen zum Brenner-Nordzulauf die Möglichkeit, an einer exklusiven Führung im Brenner-Basistunnel teilzunehmen. Ziel der gemeinsamen Exkursion war diesmal die Baustelle im Gebiet der Südtiroler Gemeinde Mauls.

In einer Logistikkaverne tief im Berg erklärte Heinz Tschigg von der BBT-Beobachtungsstelle den Teilnehmern Details zum Bauablauf und den logistischen Herausforderungen. 112 Kilometer des insgesamt 230 Kilometer langen Tunnelsystems für den Brenner-Basistunnel sind bereits ausgebrochen.

### 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

E-Mail: [info@brennernordzulauf.eu](mailto:info@brennernordzulauf.eu)  
[www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu)

#### Fotos

DB Netz AG – Sven Madlung (S. 1 oben)  
DB AG (S. 1 unten links)  
Schüßler-Plan (S. 2)  
Martin Hagen (S. 3)  
ÖBB – Gerhard Berger (S. 4)  
DB AG (S. 5)  
ÖBB – Martin Pellizzari (S. 6)

