

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker und Mandatsträger in der Region

April 2019

„Respektvoller Umgang“

Am 21. Januar hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer die Projektregion besucht. Viele Menschen haben dies zum Anlass genommen, um in Rosenheim öffentlich ihre Bedenken gegen den Brenner-Nordzulauf vorzubringen.

Für die eigene Meinung auf der Straße einzustehen, ist ein wichtiges Grundrecht. Dass aber einige Teilnehmer der Demonstration einen Galgen mitführen und das Planungsprojekt als die „größte Katastrophe seit dem Zweiten Weltkrieg“ bezeichnen, halte ich für völlig deplatziert. Es gibt landauf und landab viel Verständnis, wenn sich Menschen bei Infrastrukturprojekten sorgen und Kritik üben. Die Wahl der Worte und Bilder ist wichtig – kann aber auch entlarvend sein. Manche haben hier den Grundsatz eines respektvollen Miteinanders verlassen. Der legitime Ruf nach Teilhabe wird damit beschädigt. Für eine konstruktive Diskussion müssen alle Beteiligten sachlich bleiben.

Die Bahn hat immer betont, dass ihr der Dialog wichtig ist. Es sind wenige, die sich nun selbst in die Ecke gestellt haben. Ihnen rufen wir zu: Wir stehen zum Dialog, denn es geht um viel: Eine möglichst verträgliche Lösung für die Region.



Klaus-Dieter Josel

Konzernbevollmächtigter der DB für den Freistaat Bayern



Dialog an einem besonderen Ort: Exklusive Führung im Brenner Basistunnel

Die Bauarbeiten am Brenner Basistunnel hautnah erleben – diese Möglichkeit hatten Vertreter des planungsbegleitenden Dialogprozesses. Die rund 15 Interessierten aus dem Kreis der Gemeinde- und Regionalforen konnten sich einen Platz bei der exklusiven Baustellenbesichtigung sichern. Das Tunnelsystem des Brenner Basistunnels wird im Endausbau 230 Kilometer lang sein. 98 Kilometer sind bereits gebohrt.

Dialogprozess wird gestärkt: Modalitäten angepasst

Zufriedenheit und Skepsis – dieses geteilte Meinungsspektrum zum Bürgerdialog wurde beim Besuch von Bundesminister Andreas Scheuer deutlich. Während die Gemeinden im Inntal den Bürgerdialog überwiegend positiv wahrnehmen, wurde von Bürgerinitiativen im Planungsraum rund um Rosenheim teilweise Unzufriedenheit geäußert. Um den Bedenken entgegenzukommen, hat Bundesminister Scheuer die Bürgerinitiativen eingeladen, Vorschläge zur Änderung der Modalitäten einzubringen. Die Anpassungen wurden im Auftrag des Ministers durch die Bundestagsabgeordnete Daniela Ludwig koordiniert.

Bereits umgesetzt ist der Wunsch nach einem zweiten Teilnehmerplatz für Bürgerinitiativen im Regionalforum. Seit März ergänzt ein Vertreter der Initiative Brennerdialog das Meinungsbild. Bisher war hier nur eine Bürgerinitiative vertreten.

In den beiden Foren rund um Rosenheim gibt es eine Änderung der Protokollierung. Fortan werden die Ergebnisse während der Sitzungen für alle Teilnehmer sichtbar festgehalten und abgestimmt. Unverändert bleibt die Möglichkeit, auf Wunsch eigene Aussagen wörtlich protokollieren zu lassen. In Abstimmung mit den Teilnehmern haben wir zudem Regelungen für eine Beobachterfunktion gefunden. Diese stärkt die Nachvollziehbarkeit des Diskussionsverlaufs in den benachbarten Gemeindeforen.

DB und ÖBB setzen auf eine planungsbegleitende Beteiligung der Öffentlichkeit von Anfang an. Mit über 150 Repräsentanten von Städten, Gemeinden und Interessensgruppen wurden Gemeindeforen gebildet. Darin werden alle Planungsschritte transparent erklärt und diskutiert. Die Beteiligung basiert auf einem Verfahren, das sich international bereits bei vielen Projekten bewährt hat. Die Bahnen entsprechen damit einer Resolution der Inntalgemeinden aus dem Jahr 2011.



Der Minister vor Ort – Andreas Scheuer treibt den Brenner-Nordzulauf voran

Die Planungen und der begleitende Bürgerdialog werden fortgeführt – das war die klare Botschaft von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bei seinem Besuch in Rosenheim. Am 21. Januar diskutierte der Minister mit Bürgermeistern, Abgeordneten und Bürgerinitiativen über den Brenner-Nordzulauf.

Jeweils ein Drittel für das Projekt, dagegen oder unentschieden – das zeigte ein Meinungsbild, das der Minister von den versammelten regionalen Vertretern erhob. So trafen im Rosenheimer Landratsamt unterschiedliche Ansichten aufeinander. Zum

Beispiel der Wunsch, den Dialogprozess unverändert weiterzuführen stand der Idee gegenüber, die Planungen sofort zu stoppen.

Vor diesem Hintergrund äußerte sich der Minister zur Notwendigkeit des Projektes. In der Tasche hatte er eine lange erwartete Szenarienstudie, welche mögliche Verkehrsentwicklungen auf der Brennerachse bis 2050 betrachtet. Möglichst schnell die bestehenden Unsicherheiten zu reduzieren, war der Wunsch aus der Region. Mit einer fachlich fundierten Reduktion der Grobtrassen auf nur noch eine Handvoll Varianten bis Mitte des Jahres werden DB und ÖBB dem Rechnung tragen.

Bis dahin prüft die Bahn auch die bestehende Strecke hinsichtlich infrastruktureller Kapazitätserweiterungen und den ergänzenden Lärmschutz.

„Die zusätzlichen Untersuchungen flankieren unseren Planungsauftrag“, urteilt DB-Projektleiter Torsten Gruber und kündigt an: „Wir werden versuchen bis zum Sommer entsprechende Erkenntnisse zu gewinnen. Der Bundesminister hat dem Projekt Brenner-Nordzulauf mit seinem Besuch den Rücken gestärkt. Es war wichtig, dass er nach Rosenheim gekommen ist.“



Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer zu Besuch in Rosenheim.

„Fakt ist ...“ – Zahlen und Fakten rund um den Brenner-Nordzulauf auf dem Prüfstand

Transparenz ist beim Projekt Brenner-Nordzulauf ein besonderes Anliegen. Um den Bürgerinnen und Bürgern fundierte Informationen rund um den Brenner-Nordzulauf zu bieten, haben die DB und die ÖBB ihr Informationsangebot um einen Faktencheck erweitert.

Die Planung einer Neubaustrecke und der Eisenbahnbetrieb sind oft technisch kompliziert und sehr spezifisch. „In den Diskussionen mit den Bürgerinnen und Bürgern

haben wir gemerkt, dass viele Zahlen und Behauptungen im Raum stehen. Wir möchten diese Themen sammeln und anhand von Fakten einordnen“, so Torsten Gruber, Gesamtprojektleiter der DB.

In der ersten Ausgabe von „Fakt ist ...“ geht es um die Kapazität der Bestandsstrecke. Diese wird von vielen verschiedenen Faktoren beeinflusst. Demnach liegt die Kapazität der bestehenden Strecke bei 260 Zügen pro Tag, die tatsächlich wirtschaftlich

nutzbare Auslastung liegt aber 20 Züge niedriger. In der ersten Jahreshälfte 2018 fuhren täglich bereits 199 Züge durch das deutsche Inntal.

In den kommenden Folgen wird unter anderem der Südzufluss auf italienischer Seite des Brenner Basistunnels behandelt, ein weiteres Thema wird die Betriebsführung der Neubaustrecke sein.

www.brennernordzulauf.eu/faktencheck.html



Schienenstegdämpfer wirken direkt am Gleis – dort, wo der Schall entsteht. Sie reduzieren den Lärm um 2 bis 3 Dezibel.

Zusätzlicher Lärmschutz an bestehender Bahnstrecke

Elf Schutzwände und über 16 Kilometer Schienenendämpfer – DB setzt Machbarkeitsuntersuchung Inntal und weitere Maßnahmen um

Entlang der Bahnstrecke München–Rosenheim–Kiefersfelden setzt die Deutsche Bahn zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen um. Bund und Bahn hatten dies unter anderem auf Basis einer Machbarkeitsuntersuchung vereinbart. Für knapp 13 Millionen Euro errichtet die DB seit 2018 auf einer Länge von 16,4 Kilometern Schienenstegdämpfer und auf 6,4 Kilometern Schallschutzwände. Nach Abschluss werden dann insgesamt 50 Kilometer Schutzwände den Anwohnern in den 18 Ortsdurchfahrten mehr Ruhe verschaffen.

Alexander Pawlik, Leiter der DB-Lärmschutzprogramme, erläuterte bei einem Pressetermin in Rosenheim: „Wir haben 2018 in Vaterstetten begonnen und werden heuer auch in Zorneding die Stegdämpfer einbauen. Sie erstrecken sich auf zusammen 3,7 Kilometern und reduzieren den Lärm um 2–3 Dezibel.“ In beiden Orten sind bereits Schutzwände vorhanden. Sie stammen aus früheren Programmen.

In den vergangenen zwei Jahrzehnten wurde bereits viel unternommen, zuletzt in Haar, Oberaudorf und Kiefersfelden.

Mit den aktuellen Maßnahmen summiert sich der Aufwand auf 75 Millionen Euro.

Zwischen dem Grenzort Kiefersfelden und München-Trudering wurden im Zuge der bisherigen Lärmschutzmaßnahmen des Bundes auf einer Gesamtlänge von 24 Kilometern Schallschutzwände errichtet. 2017 folgte dann eine Machbarkeitsuntersuchung, bei der Bund die weiteren Maßnahmen in Auftrag gab. Eine darüber hinausführende, zusätzliche Vereinbarung sieht vor, dass die DB on top überall dort Schienenstegdämpfer installiert, wo die Strecke durch Gebiete verläuft, die zwar bebaut sind, aber bisher nach den Kriterien des Bundes keinen aktiven Lärmschutz erhalten hatten. Von München-Trudering bis Kiefersfelden ist das in 12 Orten der Fall.

2018 hatte die DB mit den Planungen für die weiteren Schutzwände begonnen. Elf Wände sind vorgesehen in Haar, Grafing, Ostermünchen, Großkarolinenfeld, Rosenheim, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf und Kiefersfelden. Sie summieren sich auf 6,4 Kilometer Länge und schließen diejenigen Lücken, die aufgrund

der vorhandenen Lärmschutzkriterien des Bundes bislang offenblieben. „Wir möchten die Maßnahmen möglichst rasch umsetzen. Wichtig ist aber, dass wir in den Genehmigungsverfahren die nötige Akzeptanz der Anwohner finden. Je nach Geschwindigkeit der Verfahren kann es vier bis fünf Jahre dauern, bis alles abgearbeitet ist“, so Pawlik.

Viele Güterverkehrsunternehmen rüsten inzwischen ihre Waggonen mit modernen, leiseren Bremsen aus. Ab Dezember 2020 sind laute Bremsen auf deutschen Schienen verboten. Dadurch werden die Güterzüge um bis zu 10 Dezibel leiser. Das entspricht in der menschlichen Wahrnehmung einer Halbierung des Lärms.

Die Situation in Österreich

Seit 1993 fördern die ÖBB die lärmtechnische Sanierung der Bestandsstrecke. Insgesamt wurden bereits rund 70 Millionen Euro investiert. In Zusammenarbeit mit Bundesministerium, Land Tirol und Gemeinden entwickeln die ÖBB bei Bedarf jeweils ergänzende Maßnahmen.



Szenarienstudie zum Güterverkehr: Neubaustrecke wird für Verkehrsverlagerung gebraucht

Der Schienengüterverkehr auf der Brennerachse wird stark wachsen. Zu diesem Ergebnis kommen alle vier Szenarien zur langfristigen Verkehrsentwicklung bis 2050. Die lang erwartete Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde im Rahmen des Besuchs von Bundesminister Andreas Scheuer in Rosenheim veröffentlicht.

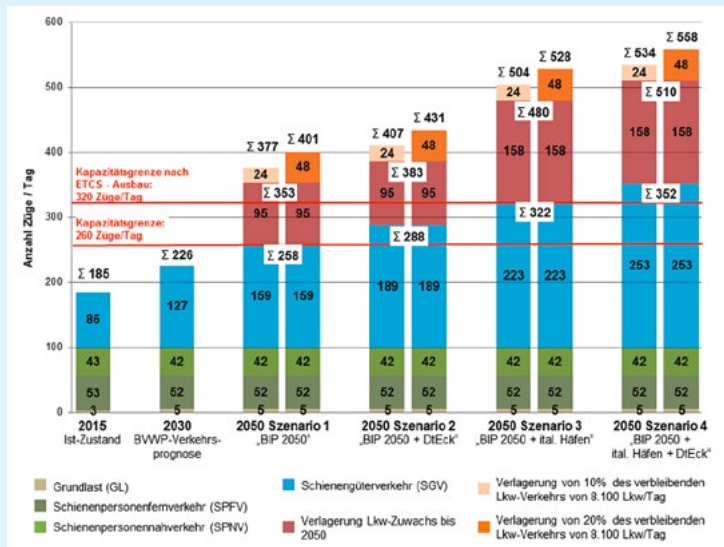
Im März 2017 hatte Scheuers Amtsvorgänger Alexander Dobrindt bei einer Diskussion mit Bürgermeistern und Bürgerinitiativen zugesagt, die Entwicklung des Schienenverkehrs auf der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel untersuchen zu lassen. Damit entsprach der Minister dem Wunsch, den Bedarf einer Neubaustrecke auch längerfristig aufzuzeigen. Für die Erstellung der Studie zog das Bundesverkehrsministerium externe Fachgutachter heran.

Die vorliegende Szenarienstudie baut auf der aktuellen Verkehrsprognose für das Jahr 2030 auf. Ausgehend davon wurden unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung vier Szenarien der möglichen Entwicklung des Schienengüterverkehrs bis 2050 untersucht. Aus der Güterverkehrsnachfrage in Tonnen leiten die Gutachter die Anzahl von Zügen im Streckenabschnitt Rosenheim-Kufstein ab.

Dabei legt die Studie ihren Fokus auf den Güterverkehr. Veränderungen beim Personennah- und Fernverkehr haben die Autoren nicht untersucht. Mögliche Taktverdichtungen haben jeweils zusätzlichen Kapazitätsbedarf auf der Schiene zur Folge.

Die Studie zeigt, dass sowohl die wirtschaftlich tatsächlich nutzbare Streckenauslastung als auch die maximale Kapazität der Bestandsstrecke von derzeit 260 Zügen pro Tag überschritten wird. Demnach ist aufgrund der Steigerungen im Güterverkehr ein Ausbau nach 2030 erforderlich. Möchte man die angestrebte Verlagerung von der Straße auf die Schiene erreichen, so muss sogar für 377 bis 558 Züge Platz geschaffen werden – je nach Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes und der italienischen Seehäfen.

Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse kommt das Ministerium zu einem klaren Schluss: Nennenswerte Verlagerungen von der Straße auf die Schiene können nur dann realisiert werden, wenn ein Ausbau des Brenner-Nordzulaufs über den geplanten ETCS-Ausbau hinaus erfolgt.



Die untersuchten Szenarien

Szenario 1 BIP 2050:

Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Abhängigkeit vom erwarteten Wachstum des Bruttoinlandsprodukts bis 2050.

Szenario 2 BIP 2050 + Deutsches Eck:

Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Abhängigkeit vom erwarteten Wachstum des Bruttoinlandsprodukts bis 2050 und der Veränderung der österreichischen Korridorverkehre über das „deutsche Eck“.

Szenario 3 BIP 2050 + italienische Häfen:

Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Abhängigkeit vom erwarteten Wachstum des Bruttoinlandsprodukts bis 2050 und einer stärkeren Partizipation italienischer Häfen an den Seehafenhinterlandverkehren.

Szenario 4 BIP 2050 + italienische Häfen + Deutsches Eck:

Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Abhängigkeit vom erwarteten Wachstum des Bruttoinlandsprodukts bis 2050, einer stärkeren Partizipation italienischer Häfen an den Seehafenhinterlandverkehren und der Veränderung der österreichischen Korridorverkehre über das „deutsche Eck“.

3 Fragen an Otto Lederer, MdL

Was bedeutet der Besuch von Bundesverkehrsminister Scheuer in Rosenheim für den weiteren Verlauf des Projektes?

Aus meiner Sicht war es sehr positiv, dass sich Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am 21. Januar 2019 Zeit für die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger zum Brenner-Nordzulauf genommen hat. Dass er wirklich ein offenes Ohr für die Sorgen der Menschen in der Region hat, zeigte auch die Diskussion im Landratsamt Rosenheim. Hier nahm sich Minister Scheuer über 30 Redebeiträgen an. Dabei hatte er auch diverse Zugeständnisse gemacht. So sollen zum Beispiel die Modalitäten zum Planungsdialog evaluiert und gegebenenfalls geändert sowie die Umsetzung des Lärmschutzes an der Bestandstrasse beschleunigt werden. Er machte jedoch auch deutlich, dass ein Planungsstopp zum Brenner-Nordzulauf – wie vielfach gefordert – für ihn nicht in Frage kommt, sodass die Projektplanungen hierzu weiterlaufen.

Wie beurteilen Sie die Szenarienstudie?

Die Szenarienstudie für das Jahr 2050 bietet erstmals eine fachliche Basis, auf deren Grundlage man über die Notwendigkeit von langfristigen Kapazitätzuwächsen diskutieren kann. Das ist ein wichtiger und längst überfälliger Schritt zur Versachlichung der Diskussion um den Bedarf des Brenner-Nordzulaufs. Leider trifft diese Studie keinerlei Aussagen zur zukünftigen Entwicklung des Personenverkehrs. Dies ist sehr bedauerlich, zumal die Region von einer weiteren Angebotsverbesserung des Schienenpersonenverkehrs profitieren würde.

Was erwarten Sie von dem modifizierten Dialogprozess?

Ich hoffe, dass dadurch eine konstruktivere und effektivere Arbeit in diversen Foren ermöglicht wird und so der Planungsdialog insgesamt an Akzeptanz gewinnt und eine generelle Aufwertung erfährt.



Bahnen schließen Prüfung von kritischer Stellungnahme ab



Das Projektteam der DB und ÖBB hat die fachliche Prüfung einer „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH abgeschlossen. Ergebnis: Das Papier ist nicht geeignet, einen konstruktiven Beitrag zum planungsbegleitenden Dialog und zur Lösung der Verkehrsproblematik auf der Brennerachse zu liefern.

Im Auftrag einer Bürgerinitiative hatte das Beratungsbüro im August 2018 eine Abhandlung zum Projekt Brenner-Nordzulauf verfasst. Darin wurden unter anderem Verkehrsprognosen und die Systematik von Nutzen-Kosten-Analysen beurteilt.

Gemeinsam mit verschiedenen Fachstellen und den Verkehrsministerien haben die Bahnen eine fundierte Antwort erarbeitet.

„Wir haben den Diskussionsbeitrag der Vieregg-Rössler GmbH ernst genommen“, so ÖBB-Projektleiter Martin Gradnitzer. „Bei unserer eingehenden Prüfung mussten wir allerdings an mehreren Punkten inhaltliche Schwächen und Widersprüche feststellen“, ergänzt Torsten Gruber, Gesamtprojektleiter der DB.

Beispielhaft hierfür steht die Betrachtung der Verkehrsentwicklung. Dabei wählte das Beratungsbüro nicht alle verfügbaren Daten, sondern beschränkte sich auf Datenreihen, die das Wachstum vergleichsweise geringer erscheinen lassen.

Die Anmerkungen zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH sind unter www.brennernordzulauf.eu abrufbar.



Schaftenau – Knoten Radfeld: Planausstellungen und Einreichung der UVP-Unterlagen

Die Planungen für den nächsten Ausbauschnitt der Eisenbahnachse Brenner im Tiroler Unterland gehen auf die Zielgerade. Nach intensiven Verhandlungen mit den Vertretern der Region, einer umfassenden geologischen Erkundung sowie einer Vielzahl von Erhebungen im Projektraum werden derzeit die Unterlagen zur Einreichung bei der UVP-Behörde vorbereitet.

Im Mai 2019 bieten die ÖBB der Bevölkerung nochmals die Gelegenheit, sich über den aktuellen Planungsstand zu informieren. Viele Verbesserungsvorschläge haben die Projekt Ingenieure bei den Ausstellungen im vergangenen Jahr aufgenommen und dadurch das Gesamtvorhaben nochmals wesentlich verbessert. „Die Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung ist im Sommer 2019 vorgesehen“, so ÖBB-Gesamtprojektleiter Martin Gradnitzer.



Erkundungsbohrungen starten in Kolbermoor

Für den Planungsraum rund um Rosenheim stehen dieses Jahr Bohrungen und Bodensondierungen an insgesamt 44 Stellen auf dem Plan. „Wir erwarten uns vertiefte Kenntnisse über die Bodenbeschaffenheiten und damit wichtige Hinweise für die weiteren Planungsschritte“, so der DB-Projektleiter Christian Tradler. Im Vordergrund stehen die Boden- und Grundwasserhältnisse, die Charakteristik und Verbreitung von Lockermaterial sowie die Abgrenzung verschiedener geologischer Strukturen. „Eine geologische Erkundungsbohrung ist wie ein Nadelstich in den Boden. Mit den dabei gewonnenen Bohrkernen wird die Struktur des Bodens deutlich erkennbar“, so Christian Tradler.

Rund um Rosenheim fehlt es stellenweise noch an ausreichenden Kenntnissen des Untergrunds für die Planung einer neuen Schienentrasse als Teil des Brenner-Nordzulaufs. Die 18 nun gewählten Bohrpunkte und 26 Sondierungsmaßnahmen besitzen allerdings keinerlei Aussagekraft bezüglich eines späteren Trassenverlaufs. Bis zu vier Bohrgeräte werden gleichzeitig zum Einsatz kommen.

DB-Projektleiter Christian Tradler: „Wir gehen zunächst auf die Gemeinden zu, stellen das Erkundungsprogramm vor und erläutern die Rahmenbedingungen. Wichtig ist uns dabei, Verständnis für die Maßnahmen zu wecken und einvernehmlich mit den Gemeinden vorzugehen.“ Die Gestattungen dafür liegen teilweise bereits vor, oder werden in den kommenden Wochen noch eingeholt.

Das Erkundungsprogramm wurde so konzipiert, dass möglichst wenige Bohrungen auf privatem Grund erfolgen. Die angewandte Bohrtechnik vermeidet Erschütterungen. Ergänzend führt die Bahn auch wieder geoseismische und geoelektrische Messungen durch.



Bohrstelle in Kolbermoor: An dieser Stelle dringen die Geologen bis zu 60 Meter tief ins Erdreich vor

Bayerische Journalisten besuchen Brenner-Südzulauf



Ein Bild von den Planungsfortschritten auf italienischer Seite machten sich Ende März Journalisten aus München und Rosenheim. In Franzensfeste, am Südportal des künftigen Brenner Basistunnels, besuchten sie einen Infopoint und die sogenannte Beobachtungsstelle des Landes Südtirol. Direktor Martin Ausserdorfer stellte die vier Neubauabschnitte im Eisacktal, rund um Bozen, bei Trient und in der Einfahrt nach Verona vor. Sie sind in der Planung weiter fortgeschritten als der Brenner-Nordzulauf. Für den ersten 22 Kilometer langen Abschnitt, der unmittelbar an den Basistunnel anschließt und bis Waidbruck reichen wird, werden die Bauleistungen demnächst ausgeschrieben. Die Finanzierung in Höhe von 1,5 Milliarden Euro sei gesichert, so Ausserdorfer. Eine Fertigstellung ist zeitgleich mit dem Brenner Basistunnel 2027 vorgesehen.

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Projekt Brenner-Nordzulauf
Richelstraße 1
D-80634 München

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

Kontakt

E-Mail: info@brennernordzulauf.eu
www.brennernordzulauf.eu

Fotos

DB Netz AG – Bernd Reiter (S. 1 oben, S. 2)
DB Netz AG (S. 1 unten links)
DB Netz AG – Andreas Jacob (S. 1, S. 3, S. 4,
S. 5 jeweils unten)
DB Netz AG – Volker Emersleben (S. 3)
BMVI (S. 4)
Otto Lederer (S. 5 oben)
ÖBB-Infra AG – Martin Pellizzari (S. 6 oben)
DB Netz AG – Franz Lindemair (S. 7)

