

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker:innen in der Region

August 2022

Trassenauswahl

Umfahrung statt Ortsdurchfahrten

Jeder LKW-Stau im Inntal zeigt, wie dringend wir den Bahnausbau zum Brenner benötigen. Doch eine gute Planung nimmt Zeit in Anspruch. Es war eine intensive Diskussion über den Trassenverlauf für den 15 Kilometer langen Abschnitt von Grafing bis zum Anschluss bei Ostermünchen. Die Region hat sich zu Wort gemeldet, hat untereinander und mit dem Projektteam Argumente ausgetauscht.

Das Ergebnis liegt nun vor, es stellt eine Umfahrung dar und vermeidet Ortsdurchfahrten. Dieser Trassenverlauf löst Probleme, aber natürlich bringt auch er Konflikte mit sich. Denn ganz ohne Eingriffe kann man im dicht besiedelten Mitteleuropa heute kein Infrastrukturprojekt verwirklichen.

Es ist nun ein Meilenstein beim Brenner-Nordzulauf erreicht, denn der Verlauf der gesamten Neubaustrecke und mit ihm die Lösungsmöglichkeit für die Verkehrsfragen der kommenden Jahrzehnte liegen offen vor uns. Das letzte Wort hat die Verkehrspolitik, genauer gesagt der Bundestag. Er wird sich mit diesem Planungsergebnis befassen und die Weichen stellen.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB
für den Freistaat Bayern



Eine Visualisierung verschafft einen ersten Eindruck von der Strecke.

Gesamtverlauf der Neubaustrecke steht fest

Neubaustrecke zwischen Grafing und Ostermünchen:
Auswahltrasse *Limone* durch objektive Methode ermittelt –
Umfahrung statt Ortsdurchfahrten

Seit dem 13. Juli 2022 steht erstmals der gesamte Verlauf des Nordzulaufs zwischen München und dem Brenner-Basistunnel fest. *Limone* ist die Farbe der Auswahltrasse im letzten noch ausstehenden Abschnitt zwischen Grafing und Ostermünchen.

Die Auswahl aus fünf Varianten erfolgte objektiv anhand eines mit der Region vor Planungsbeginn abgestimmten Kriterienkatalogs. Die Variante *Limone* erzielte die meisten Bewertungspunkte in den Bereichen Raum und Umwelt sowie Verkehr und Technik. Sie ist nach objektiven Faktoren, die

insgesamt beste Trasse vor der zweitplatzierten Variante *Rot* und der drittplatzierten bestandsnahen Variante *Türkis*.

Aus fachlicher Sicht ergeben sich die geringsten Auswirkungen für Mensch und Umwelt. Die Strecke verläuft nicht durch geschlossene Siedlungsstrukturen. „Die Auswahltrasse stellt eine Umfahrung dar und vermeidet Ortsdurchfahrten. So reduzieren wir den Lärm für die Menschen in der Region“, erklärt DB-Gesamtprojektleiter Matthias Neumaier. Tunnel und Einschnitte schonen darüber hinaus das Landschaftsbild.

Fortsetzung auf Seite 2

Die Reaktionen auf die Auswahltrasse fielen in der Folge gemischt aus. Zahlreiche politische Vertreter:innen und Bürger:innen hatten sich im Vorfeld für die bestandsnahe Variante *Türkis* ausgesprochen. Eine Variante, gegen die wiederum Anwohnende binnen weniger Tage 650 Unterschriften gesammelt hatten.

Entsprechend unterschiedlich waren die Meinungen der Bevölkerung auf den drei Infomärkten der DB. Rund 320 Menschen nutzten die Gelegenheit, mit dem Projektteam persönlich ins Gespräch zu kommen.

„Jede der fünf Varianten hätte individuelle Betroffenheiten ausgelöst. Mit der Variante Limone haben wir aber die ausgewogenste Trasse gefunden.“

„Wir hatten viele Gespräche mit Anwohner:innen und Landwirt:innen, die natürlich auch ihre Sorgen äußerten“, erzählt DB-Gesamtprojektleiter Matthias Neumaier. „Es waren manchmal emotionale, aber meist sehr konstruktive Diskussionen, und wir konnten viele Sachverhalte erklären bzw. Sorgen nehmen oder reduzieren.“ Insbesondere die Hintergründe der Trassenauswahl interessierte die Menschen. Wie bei jeder neuen Infrastruktur lassen sich Eingriffe nicht vermeiden. „Die Aufgabe des Projektteams ist es, nach objektiven Kriterien eine Trasse zu ermitteln, die diese Auswirkungen abwägt und insgesamt minimiert“, so Neumaier. Nachdem im März 2022 die Variante *Türkis* in die Planung aufgenommen wurde, sei es Konsens gewesen, die beste Trasse anhand des abgestimmten Kriterienkatalogs zu ermitteln. Das sei nun geschehen. Die Auswahltrasse müsse später allen rechtlichen Prüfungen standhalten. „Niemandem wäre geholfen, wenn wir jetzt eine politische Lösung auswählen, die später keine Baugenehmigung erhält“, so Neumaier.

Infomärkte in der Region

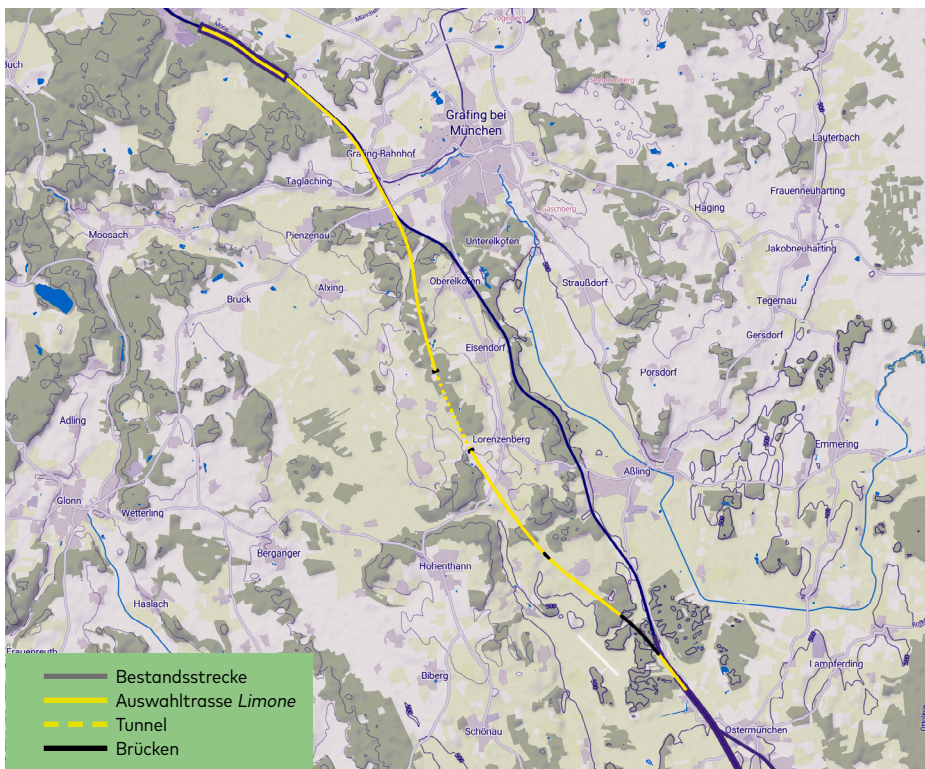
Die DB stellt ein umfangreiches Informationsangebot bereit. Ab sofort sind im Internet unter infomarkt.brennernordzulauf.eu ausführliche Erklärungen und Details zur Auswahltrasse abrufbar.

Genau dieses Risiko bestünde bei einer Auswahl der politisch favorisierten Trasse. Die Variante *Türkis* hätte unter anderem mitten in Aßling eine elf Meter hohe Stützmauer aus Beton erfordert. In Grafing müsste ein Wohnhaus abgerissen werden und im Atteltal entstünde eine Brücke in der Höhe des Aßlinger Kirchturms. Gleichzeitig wären große Bereiche von Lärm und Erschütterungen betroffen.

Auswirkungen, die mit der Auswahltrasse minimiert werden. „Jede der fünf Varianten hätte individuelle Betroffenheiten ausgelöst. Mit der Variante *Limone* haben wir aber die ausgewogenste Trasse gefunden“, so Neumaier. Der Gesamtprojektleiter appelliert an alle Vertreter:innen aus Politik, Kommunen, Verbänden und Bevölkerung, sich sachlich mit der Bewertung und den Kriterien auseinanderzusetzen.

Noch in diesem Herbst beginnt die Vorplanung für die Variante *Limone*. Dann geht es darum, die Planung zu verfeinern – und an kritischen Stellen zu optimieren. Auch in dieser Phase setzt die DB auf den Dialog mit der Region. „Ich bin mir sicher, dass wir gemeinsam gute Lösungen entwickeln können“, so Neumaier. Schließlich habe man ein gemeinsames Ziel: Weniger Verkehr auf der Straße, mehr klimafreundliche Mobilität für die Region.

Ausführliche Informationen und eine erste Visualisierung der Strecke finden Sie unter www.brennernordzulauf.eu



Drei Fragen an Johann Dettendorfer

Transportunternehmer und Logistiker aus Nußdorf am Inn



Wie beurteilen Sie die vollständig abgeschlossene Trassenauswahl?

Nachdem bei den Planungen die Regionen und betroffenen Kommunen sowie die Bürger beteiligt waren, denke ich, dass die für die Region aber auch für den Betrieb beste Strecke ausgewählt wurde. Wichtig ist, dass nach der Bauphase für alle Beteiligten eine bessere Situation vorliegt wie derzeit.

Welche Bedeutung hat die Schiene im Allgemeinen und der Brenner-Nordzulauf im Besonderen für die Sicherstellung der Lieferketten?

Die Bedeutung der Schiene im grenzüberschreitenden Alpenverkehr ist bereits jetzt sehr hoch und wird zukünftig noch viel höhere Wichtigkeit bekommen. Die einzige sinnvolle Lösung, um den Transitstreit, um Staus und Blockabfertigungen im Inntal zu beenden, ist die Verlagerung der Güter auf die Schiene. Dazu ist aber dringendst notwendig alle Maßnahmen zu ergreifen, um die Mengen der Verlagerung schnellstmöglich zu erhöhen. Dazu gehört neben der raschen Ertüchtigung der Bestandsstrecke und dem Aus- und Aufbau von Kombiterminals natürlich auch das 3. und 4. Gleis im Brenner-Nordzulauf. Allein auf der Straße

„Die Bedeutung der Schiene im grenzüberschreitenden Alpenverkehr ist bereits jetzt sehr hoch und wird zukünftig noch viel höhere Wichtigkeit bekommen.“

können die Spediteure und Transportunternehmer die Versorgung der Wirtschaft aber auch der Bevölkerung nicht mehr, wie in der Vergangenheit gewohnt, sicherstellen.

Welche Erwartungen haben Sie an die Politik, damit das Projekt zügig vorankommt?

Die Politik muss das Vorhaben, auch während der anstehenden Landtagswahlen, unterstützen und weitertreiben. Mittlerweile ist die Notwendigkeit der Güterverlagerung auf die Schiene noch viel offensichtlicher und dringender als vor ein paar Jahren. Auch erwarte ich von der Politik, dass am Ende des Trassenauswahlverfahrens die gewählte beste Trasse per Gesetz beschlossen wird. ■

Erste ÖBB-Bauarbeiten in der Gemeinde Angath

Der zweite Ausbauschnitt Neubausstrecke im Tiroler Unterinntal kommt in Fahrt. Für 2,6 Kilometer Rohbaustollen liegen bereits alle Genehmigungen vor. Nun laufen die Vorarbeiten zur Baustelleneinrichtung. Erschließungsstraßen, Anbindungen an die Inntalautobahn und die Landesstraße werden hergestellt. Zudem sind alle Leitungen so umzulegen, dass 2023 die ersten untertägigen Arbeiten ohne Verzögerung anlaufen können. Der Rohbaustollen wird parallel zur Achse des zukünftigen Eisenbahntunnels durch den Angerberg ausgeführt. Er ermöglicht wertvolle Erkenntnisse zur Geologie und unterstützt die Baulogistik beim späteren Vortrieb des Eisenbahntunnels. Der Rohbaustollen wird nach Abschluss aller Rohbauarbeiten zum Rettungstunnel ausgebaut. ■



Entlang der Inntalautobahn errichten die ÖBB eine temporäre Zufahrtsstraße.



EU-Koordinator Pat Cox (5. v. r.) zeigte sich zufrieden mit der gelungenen Zusammenarbeit am Brenner Korridor.

Connecting Europe Days in Lyon

Internationale Aufmerksamkeit konnte der Brenner-Nordzulauf bei den Connecting Europe Days 2022 in Lyon (Frankreich) auf sich ziehen. Gemeinsam mit den Kolleg:innen vom Brenner-Basistunnel und vom Brenner-Südzulauf präsentierten ÖBB und DB den Projektstand in Tirol und Bayern. Die Connecting Europe Days sind eine jährliche Veranstaltung der Europäischen Kommission für Fachpublikum sowie Vertreter:innen aus

„Gemeinsam mit den Kolleg:innen vom Brenner-Basistunnel und vom Brenner-Südzulauf präsentierten ÖBB und DB den Projektstand in Tirol und Bayern.“

Politik, Behörden, Medien und EU-Institutionen. Dabei berichteten die wichtigsten Verkehrsprojekte Europas über den jeweiligen Arbeitsstand. Als Teil des Skandinavien-Mittelmeer Kernnetzkorridors konnte das Brenner-Nordzulauf-Team den internationalen Besucher:innen Details der bisher abgeschlossenen und zukünftigen Arbeitsschritte zwischen München und Innsbruck präsentieren. ■

Vorplanung DB optimiert Auswahltrasse im Abschnitt Ostermünchen–Grenze

Bereits im vergangenen Jahr erfolgte im Abschnitt zwischen Ostermünchen und der Grenze bei Kiefersfelden die Trassenauswahl. Seit einigen Monaten läuft die Vorplanung. In dieser Phase geht es darum, die bisherige Planung zu verfeinern. Hierfür vertiefen Expertenteams die Kenntnisse über die Grundlagen im Bereich der Trasse. Neben geologischen Untersuchun-

„Ziel der Vorplanung ist es, eine Vorzugslösung unter Abwägung der Themen Mensch, Umwelt, Technik, Betrieb und der Wirtschaftlichkeit zu erarbeiten.“

gen werden Lebensräume von Pflanzen und Tieren analysiert. Zudem sammelt die DB Informationen zu vorhandenen Leitungen und Infrastrukturen.

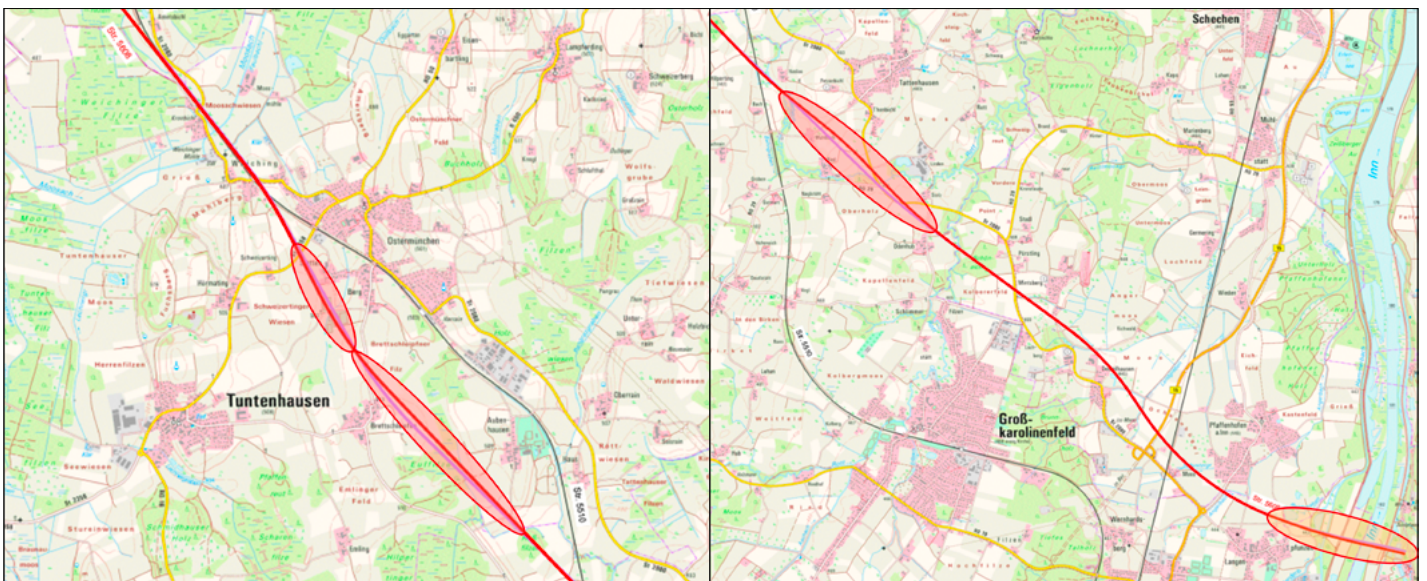
Gleichzeitig optimiert das Planungsteam die Auswahltrasse. Hierfür entwickelt es lokale Alternativen und Untervarianten. Dabei fließen neben Belangen des Umwelt- und Naturschutzes auch betriebliche Überlegungen ein. Ziel der Vorplanung ist es, eine Vorzugslösung unter Abwägung der Themen Mensch, Umwelt, Technik, Betrieb und der Wirtschaftlichkeit zu erarbeiten.

Aktuell stehen insbesondere die Verknüpfungsstellen im Fokus. Sowohl im Inntal als auch bei Ostermünchen werden zusätzliche Alternativen untersucht. Zudem konnte das Planungsteam die Streckenführung an

diversen Stellen optimieren. Damit vergrößert sich der Abstand der Neubaustrecke von mehreren Ortschaften um bis zu 50 Meter.

Für den Bereich zwischen Riedering und Rohrdorf prüft die DB in den kommenden Monaten verschiedene Alternativen. Sie sehen entweder eine Überquerung oder eine Unterquerung der Sims vor. In beiden Fällen sind Varianten in der Streckenführung denkbar. Hierbei untersuchen die Planer:innen unter anderem die Möglichkeit, die Strecke in einem längeren Abschnitt mit der Kreisstraße zu bündeln. Daneben wird auch die Planung einer durchgängigen Tunnelführung fortgesetzt.

Ausführliche Informationen zum Stand der Vorplanung finden Sie unter www.brennernordzulauf.eu ■



Beispiel für die Optimierung der Auswahltrasse: An mehreren Stellen konnte das Planungsteam den Abstand zu Siedlungsbereichen vergrößern

Ein Blick zurück

Vor 10 Jahren: Der Vertrag von Rosenheim

Es ist der 15. Juni 2012: An diesem Freitag ist vor dem Landratsamt in Rosenheim ungewöhnlich viel los. Zahlreiche Gäste warten auf ein lang ersehntes politisches Signal: Zwei Unterschriften, die den Weg für die Planungen zum Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf ebnen.

Um die Bedeutung des Termins zu verstehen, muss man etwas weiter in die Vergangenheit blicken. Im Juni 2011 verfassen die Gemeinden zwischen Kiefersfelden und Rohrdorf eine gemeinsame Resolution. Bereits 2007 waren die Hauptarbeiten am Brenner Basistunnel angelaufen. Der Adressat der Resolution ist das Bundesverkehrsministerium. Die Gemeinden fordern unter anderem, Planungen in Auftrag zu geben, wie der Schienenverkehr zukünftig durch das Inntal geführt werden könnte.

Diese Planungen sollten in Rosenheim offiziell besiegelt werden. An diesem sonnigen Nachmittag warten Bürgermeister:innen, regionale Abgeordnete und die Presse auf hochrangige Gäste. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und seine österreichische Amtskollegin Doris Bures unterzeichnen im Beisein des EU-Koordinators Pat Cox eine Ressortvereinbarung zum Ausbau des Brenner-Nordzulaufs.



Unterzeichnung des Vertrages von Rosenheim

Das als *Vertrag von Rosenheim* bekannt gewordene Papier ist eines der Grundlagen für das Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf. Deutschland und Österreich vereinbarten darin, die Planungen für die Bahnstrecke gemeinsam voranzubringen. Insbesondere im grenzüberschreitenden Bereich möchten die Staaten eng zusammenarbeiten.

Eine Konsequenz des Vertrags: Noch vor dem Beginn der Planungen startet im bayerischen Inntal ein Dialogverfahren nach Tiroler Vorbild – so, wie es die Gemeinden ein Jahr zuvor in ihrer Resolution gefordert haben. ■

Neues Regionalforum begleitet ÖBB durch den Genehmigungsprozess

Mit Vorlage des UVP-Konzeptes haben die ÖBB das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung für den österreichischen Streckenabschnitt zwischen der Grenze bei Kufstein und Schaftebau gestartet. Die nun folgenden Planungsschritte sollen in Abstimmung mit den Vertreter:innen von Gemeinden und Region erfolgen. ÖBB, Planer:innen und Teilnehmer:innen aus der Projektregion haben sich Ende Mai zu einer ersten Abstimmung im Stadtamt Kufstein getroffen. Aufgrund der räumlichen Nähe haben die ÖBB auch die Gemeinde Kiefersfelden zu Mitwirkung eingeladen und durfte einen Vertreter der bayerischen Inntalgemeinde zur Startsituation begrüßen.

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 und 6)
Goran Gajanin/Serveren Schweiger/
daskraftbild.com (S. 3)
ÖBB/Sailerbrothers (S. 4)
BBT SE/Alessio Cuel (S. 5)
ÖBB/Pellizzari (S. 7)



Kofinanziert von der Europäischen Union