

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker:innen in der Region

April 2023

Am Ende entscheidet der Bundestag

Kürzlich haben mehrere Bürgerinitiativen gegen den Brenner-Nordzulauf protestiert. Es gibt eine laute Gruppe von Projektgegnern, die das Projekt insgesamt ablehnen. Aber es gibt auch Befürworter. Wir führen mit vielen Menschen konstruktive Gespräche, die eine möglichst verträgliche Neubaustrecke wünschen. Sie stehen hinter der Politik, die eine moderne Infrastruktur als Basis für mehr klimafreundlichen Bahnverkehr umsetzen will.

Mit verschiedenen Anpassungen wollen wir diesen Auftrag erfüllen und die Neubaustrecke noch optimieren. Neben dem Schutz von Natur und Umwelt spielen auch die Kosten, also die Steuergelder, eine wesentliche Rolle. Ideen, die aus Kostengründen nicht Teil der Vorzugstrasse sind, können Teil der sogenannten „Kernforderungen“ sein. In den kommenden Monaten können die Landkreise und Kommunen eine Liste ihrer Forderungen an den Deutschen Bundestag erarbeiten. Dieser entscheidet voraussichtlich im Jahr 2025 über das Projekt.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB
für den Freistaat Bayern



Auf dem Weg ins Parlament: Region erarbeitet ihre „Kernforderungen“

Die Vorplanung des Bahnprojekts Brenner-Nordzulauf läuft auf Hochtouren. Noch gibt es verschiedene lokale Planungsalternativen. Aus diesen wird das Planungsteam bis Ende des Jahres eine Vorzugslösung für die Neubaustrecke erarbeiten. Ideen, die nicht Teil der Vorzugslösung sind, können von der Region als „Kernforderungen“ an den Deutschen Bundestag eingebracht werden. Hierfür schafft seit 2018 die „Bedarfsplanungsvereinbarung“ (BUV) eine klare Regelung.

„Bei der laufenden Vorplanung achten wir darauf, die Auswirkungen des Projekts auf Menschen, die Natur und die Umwelt auf ein möglichst verträgliches Maß zu reduzieren“, erklärt Matthias Neumaier, Gesamtprojektleiter für den Brenner-Nord-

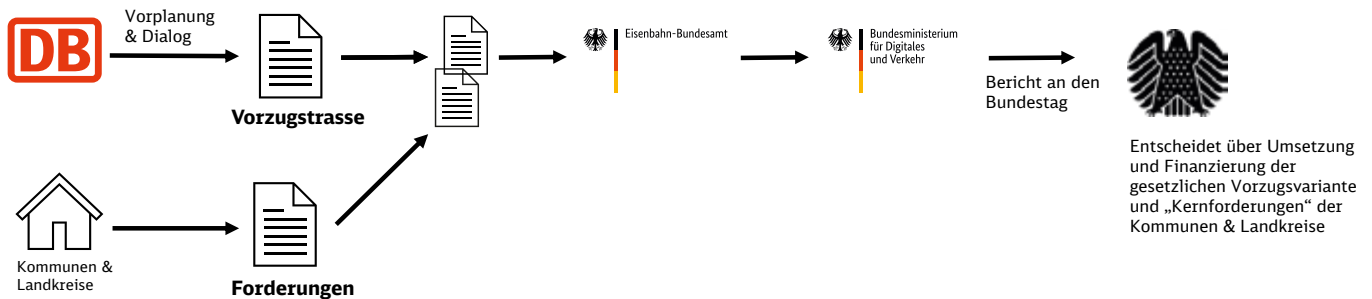
zulauf bei der Deutschen Bahn. Auch technische Aspekte und die Kosten seien Teil der Abwägung.

„Wir werden nicht jeden Wunsch der Region in unsere Vorzugsvariante aufnehmen können“, so Neumaier. Das habe sich am Beispiel der gewünschten Unterquerung des Inns nördlich von Rosenheim gezeigt. Die Deutsche Bahn ist rechtlich dazu verpflichtet, die Vorzugsvariante unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu planen. „Die Bundestagsbefassung kann hier Möglichkeiten eröffnen“, so Neumaier.

Voraussichtlich im Jahr 2025 wird sich der Deutsche Bundestag mit dem Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf befassen. Die Deutsche Bahn reicht zunächst beim Eisenbahn-

Fortsetzung auf Seite 2

Parlamentarische Befassung bei Bahnprojekten Ablauf & Forderungen



Forderungen der Region

- Nach Abschluss der Vorplanung entscheidet der Deutsche Bundestag über die Finanzierung der einzelnen „Kernforderungen“ der Region. Diese sind Forderungen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.
- Grundsätzliche Voraussetzung einer Finanzierung ist ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen (NKV>1) des Gesamtvorhabens (§ 9 BSWAG, § 5 Abs. 3 BUV).

Bundesamt umfangreiche Unterlagen zur Prüfung ein. Diese beinhalten neben der Vorzugsvariante einen Bericht über die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung. Wichtiger Bestandteil des Berichts ist eine Liste von Forderungen der Region, die oft als „Kernforderungen“ bezeichnet werden.

„Bei der laufenden Vorplanung achten wir darauf, die Auswirkungen des Projekts auf Menschen, die Natur und die Umwelt auf ein möglichst verträgliches Maß zu reduzieren.“

Die Region kann über die „Kernforderungen“ und die Art und Weise ihrer Erarbeitung frei entscheiden. „In den vergangenen Monaten haben wir erste Gespräche mit den Landkreisen und kreisfreien Städten geführt“, erklärt Matthias Neumaier. „Diese werden die eigenständige Erarbeitung und Sammlung der ‚Kernforderungen‘ gemeinsam mit den Kommunen verantworten.“

Sobald die Liste vorliegt, erarbeitet das Projektteam gemäß den Vorgaben der BUV für jede Forderung eine kurze Bewertung. Diese umfasst Einschätzungen zur technischen Umsetzbarkeit, zur Vereinbarkeit

„Nicht jeder Wunsch der Region wird sich in der Vorzugsvariante widerspiegeln.“

mit den verkehrlichen Zielen sowie zu den voraussichtlichen Kosten.

Das Eisenbahn-Bundesamt leitet die Unterlagen an das Bundesverkehrsministerium weiter. Dieses legt dem Deutschen Bundestag die Vorzugsvariante sowie die „Kernforderungen“ vor. Es folgt die „Parlamentarische Befassung“. Das Parlament entscheidet über die Finanzierung dieser individuellen Forderungen. Das Projekt muss dabei insgesamt wirtschaftlich bleiben und die Ziele erfüllen. ■

Das Jahr 2023: Auf dem Weg zur Vorzugstrasse

Das Team des Brenner-Nordzulaufs hat sich für dieses Jahr vorgenommen, in der Region vielfach präsent zu sein. „Wir wollen in 2023 viel vor Ort sein und mit Anwohner:innen sprechen, sie mit einbeziehen und dabei auch lokale Lösungen finden,“ so Matthias Neumaier, Gesamtprojektleiter für den Brenner-Nordzulauf. Das DB-Team wird die Planungen verfeinern und bis Jahresende die genaue Lage der Trasse bestimmen.

„Wir wollen in 2023 viel vor Ort sein und mit Anwohner:innen sprechen, sie mit einbeziehen und dabei auch lokale Lösungen finden.“

Neumaier verweist auf ein Beispiel im Landkreis Ebersberg: „Die neue Trasse umfährt die größeren Siedlungsgebiete, aber sie tangiert auch einige Ortsteile. Wir unter-

suchen, ob wir dabei ein Stück weiter wegrücken oder ein Stück tiefer in einen Trog gehen können, um diese Anwohner:innen besser zu schützen.“

Der Chefplaner verweist auf zwei große Vorteile, wenn die Güterzüge und die Fernverkehrszüge auf neuen Gleisen außen vorbeifahren: „In den Orten an der Bestandsstrecke wird es leiser. Gleichzeitig entsteht mehr Platz für den Nahverkehr. Das heißt: Im Inntal kann künftig alle halbe Stunde ein Regionalzug fahren. Das Angebot kann also verdoppelt werden. Die Menschen in der Region gewinnen zusätzliche Mobilität. Schauen Sie nach Tirol, dort existieren weitgehend vier Gleise. Die Chance: ein besserer ÖPNV und viele neue Fahrgäste.“

Lkw auf die Schiene

Ein Güterzug ersetzt bis zu 50 Lastwagen. „Diese Güterzüge sieht man künftig kaum noch, denn entweder verkehren Sie im Tunnel, im Trog oder hinter Lärmschutzwänden. Jeder kann sich davon ein Bild machen. Entlang der deutschen Schnellfahrstrecken hört man so gut wie keine Klagen

der Anwohner:innen. Ich empfehle einen Besuch im Altmühltal. Der Bürgermeister von Allersberg wird sagen: Das Einzige, was ich höre, ist die Autobahn“, so Neumaier.

„In den Orten an der Bestandsstrecke wird es leiser. Gleichzeitig entsteht mehr Platz für den Nahverkehr.“

Kritik übt der Projektchef auch an manchen Bürgerinitiativen: „Ein Ausbau der Bestandsstrecke hätte enorme Auswirkungen auf die Anwohner:innen, die Bauzeit wäre erheblich länger und der Zugverkehr über viele Jahre stark eingeschränkt. Das würde für eine Generation schlechten Bahnverkehr bedeuten. Wer neue Gleise verhindert, verhindert auch den besseren Nahverkehr und drängt die Menschen ins Auto. Das können wir uns angesichts der Klimaziele nicht leisten.“ ■



Was das Projekt in diesem Jahr bewegt



Matthias Neumaier, Gesamtprojektleiter für den Brenner-Nordzulauf bei der DB, gibt einen Einblick, welche Themen das Projektteam momentan bewegen.



Konstituierende Sitzung: Projektabschnitt Grafing–Ostermünchen in neuer Zusammensetzung und mit erstem Arbeitsstand aus der Vorplanung

Anfang des Jahres startete der Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen mit der Vorplanung. Damit befindet sich auch der letzte der vier Neubauabschnitte in Deutschland in dieser Planungsphase.

Bereits im Trassenauswahlverfahren begleitete ein Dialogforum die Planungen. Mit dem Beginn der nächsten Planungsphase wurde nun die Zusammensetzung des planungsbegleitenden Dialogforums angepasst. Drei bislang vertretene Gemeinden sind von der ermittelten Auswahltrasse nicht mehr berührt.

Am 22. März trafen sich die Vertreter:innen von Kommunen und Interessengruppen zur konstituierenden Sitzung. Auf der Agenda stand ein breites Themenspektrum. Zunächst

stellten sich das Projektteam und die beauftragten Planer:innen und Expert:innen vor. Ziel und Ablauf des lokalen Dialogforums standen ebenso im Mittelpunkt wie aktuelle Informationen zum Vorplanungsstand sowie zur Parlamentarischen Befassung (mehr zum Thema auf Seite 1).

Um ein gemeinsames Verständnis für die anstehenden Schritte zu schaffen, erläuterte Projektabschnittsleiter Dieter Müller die Inhalte einer technischen Vorplanung. Diese ist erst die zweite von insgesamt

neun Leistungsphasen bei Infrastrukturprojekten. Mit jeder sich anschließenden Phase wird die künftige Bahnstrecke konkretisiert.

Ziel der Planung in diesem Jahr ist, die Auswahltrasse weiterzuentwickeln und nach Möglichkeit zu optimieren, um Betroffenheiten zu verringern. Nach Abwägung der Aspekte Mensch, Natur, Umwelt, Technik/ Betrieb und Wirtschaftlichkeit steht am Ende der Vorplanung die Vorzugstrasse fest.

Klarstellung zum Thema Trinkwasserschutzgebiet

In der Vorplanung werden lokale Varianten untersucht. Dazu gehört neben der detaillierten Untersuchung von Lage und Höhe der Trassenführung auch die Planung von Bauwerksvarianten.

„Das Trinkwasserschutzgebiet wurde in der Bewertung der Trassenvarianten entsprechend aufgenommen.“

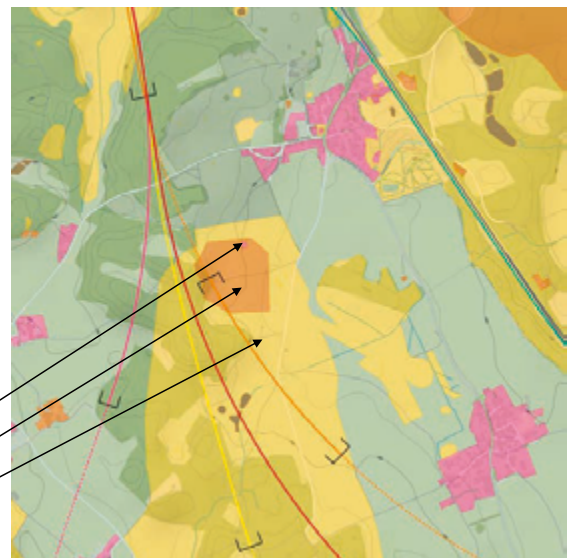
Teilkriterium: 2-5-2 Trinkwasser

Ausschnitt des Trinkwasserschutzgebiets bei Oberelkofen

- Varianten **Türkis** und **Pink**: kein Eingriff in das Trinkwasserschutzgebiet
- Varianten **Limone** und **Rot**: Eingriff in Zone III des Trinkwasserschutzgebiets
- Variante **Orange**: Eingriff in Zonen II und III des Trinkwasserschutzgebiets. Folge: hohes Genehmigungsrisiko
- Die Sachverhalte wurden bei der Variantenbewertung berücksichtigt.

Zone I	Fassungsbereich	Raumwiderstandsklasse 6
Zone II	Engere Schutzzone	Raumwiderstandsklasse 5
Zone III	Weitere Schutzzone	Raumwiderstandsklasse 4

Zone I
Zone II
Zone III



Das Trinkwasserschutzgebiet in Elkofen wurde bereits in der Trassenauswahl berücksichtigt
(Folie aus Dialogforum Grafing–Ostermünchen, 11. Sitzung, 2. August 2022)

Bereits im Vorfeld des Dialogforums war ein Trinkwasserschutzgebiet in Elkofen Gegenstand der lokalen Berichterstattung. Hierzu stellte das Planungsteam in der Sitzung die aktuellen Überlegungen vor.

Der Hintergrund: Das Schutzgebiet ist bereits in der Trassenauswahl berücksichtigt. „Das Trinkwasserschutzgebiet wurde in die Bewertung der Trassenvarianten

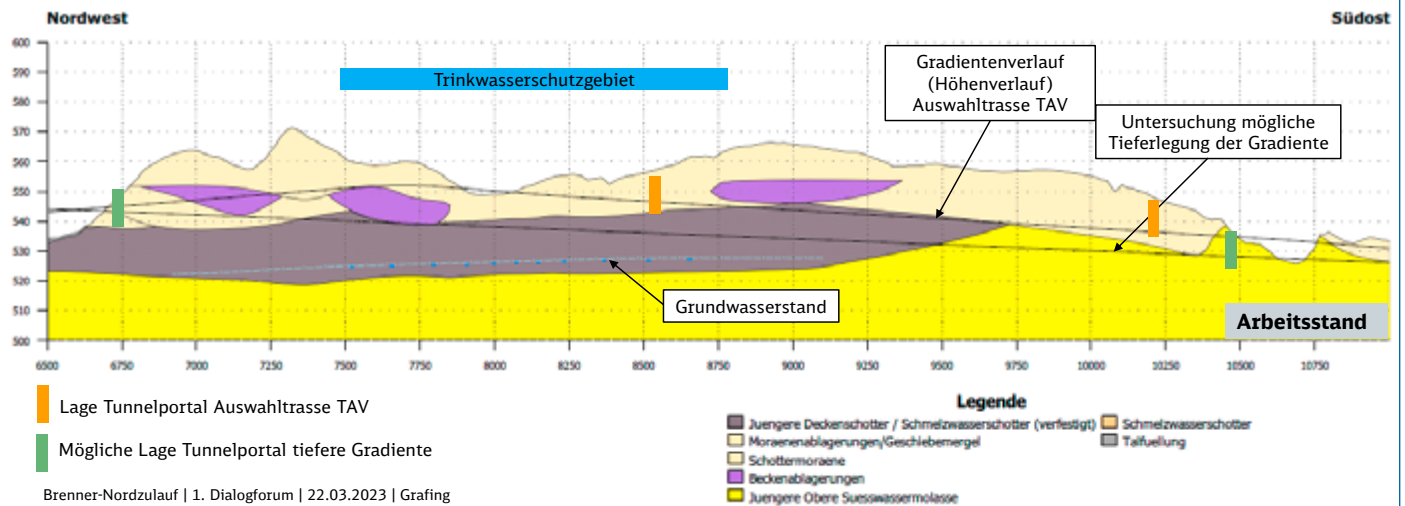
entsprechend aufgenommen“, erklärt Projektabschnittsleiter Dieter Müller. „Die obertägige Streckenführung tangiert das Trinkwasserschutzgebiet randlich in der Zone III und beeinträchtigt nicht die Funktion des Trinkwasserschutzgebietes.“ Im Zuge der Vorplanung erfolgen weitere Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden und Kommunen. Neben der Variante der obertägigen Führung der Neubaustrecke untersucht das Planungs-

team auch eine Variante zur untertägigen Streckenführung im Tunnel im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes. „Es handelt sich nicht um eine Umplanung, wie uns teilweise unterstellt wurde“, so Dieter Müller. „Vielmehr sind Variantenuntersuchungen elementarer Teil einer Vorplanung.“

Erst mit Abschluss der Vorplanung liegen die Ergebnisse zu den konkreten Planungen und untersuchten Varianten vor. ■

Beispiel für eine Variantenuntersuchung Trinkwasserschutzgebiet Elkofen (Arbeitsstand)

- Neben der im Trassenauswahlverfahren obertägigen Führung der Neubaustrecke im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes wird **auch** die Möglichkeit der Führung der Strecke in einem Tunnel untersucht.
- Ziel ist die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Trinkwasserschutzgebietes.



Neben einer oberirdischen Trassenführung wird auch ein verlängerter Tunnel untersucht

Aktuelle Blicke in die Planungswerkstatt: Fortschritte bei der Vorplanung zwischen Ostermünchen und Kiefersfelden

Die Vorplanung in den Abschnitten zwischen Ostermünchen und der deutsch-österreichischen Grenze bei Kiefersfelden schreitet weiter voran. In dieser Phase verfeinert das Projektteam die Planungen und optimiert die Strecke. Hierfür untersuchen die Ingenieur:innen weiterhin lokale Varianten der Streckenführung.

Mitte März informierte das Projektteam die Mitglieder der Dialogforen über den aktuellen Planungsstand. So sind für die Verknüpfungsstellen in Ostermünchen und im Inntal weiterhin jeweils zwei Alternativen in der Planung.

Vorlandbrücke als Alternative zum Damm
Zwischen Mintsberg und Langenpfunzen zieht das Planungsteam neben einem Bahndamm auch eine Vorlandbrücke in Erwägung. Prämissen für die Planungsalternative sind ein möglichst schlanker Überbau und eine Bauweise, die vorhandene Verkehrswege und Sichtbeziehungen weitgehend erhält. Aufgrund des schwierigen Baugrunds wären spezielle Gründungen der Brückenpfeiler erforderlich. „Wir prüfen sowohl den Damm als auch die Vorlandbrücke ergebnisoffen“,

so Projektabschnittleiter Dieter Müller. Eine Entscheidung falle voraussichtlich Ende des Jahres.

Innbrücke nördlich von Rosenheim

Für die Brücke über den Inn zeigten die Ingenieur:innen die komplexen Rahmenbedingungen auf. So hat die Brücke spezielle Anforderungen an die Stützweiten und muss aufgrund der besonderen örtlichen Situation bei Innleiten von Westen aus gebaut werden. Das Planungsteam zeigte zudem die untersuchten Varianten zur Bauform der Innbrücke auf. In den kommenden Monaten werden die Varianten „Welle“ und „Segel“ weiter untersucht.

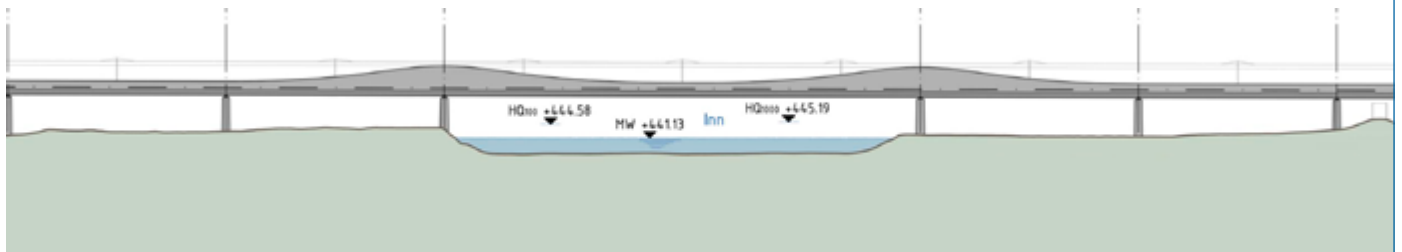
„Wir prüfen sowohl den Damm als auch die Vorlandbrücke ergebnisoffen.“

Fortsetzung auf Seite 7

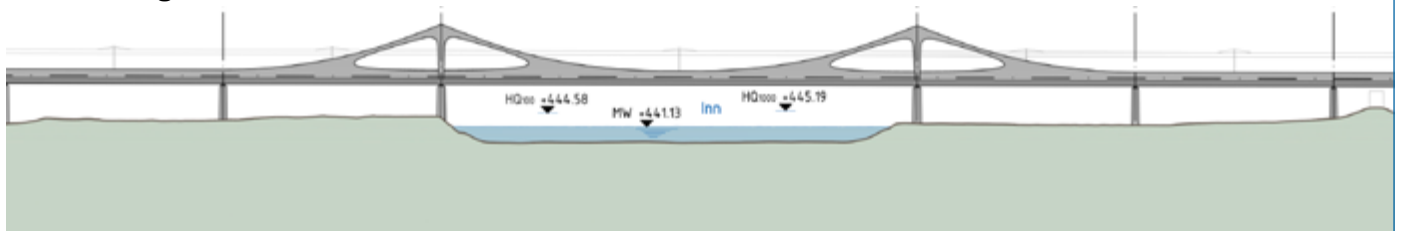
Blick in die Planungswerkstatt

Innbrücke: Weiter untersuchte Varianten - Ansichten

Variante „Welle“



Variante „Segel“



Drei Alternativen im Bereich Riedering – Rohrdorf

Im Planungsabschnitt Innleiten–Kirnstein liegt der Fokus der Planung weiterhin auf dem Teilbereich zwischen Riedering und Rohrdorf. Für diesen Bereich gibt es drei Alternativen: Eine offene Streckenführung mit Überquerung der Sims, eine offene Streckenführung mit einer Unterquerung der Sims sowie ein durchgängiger Tunnel. Alle Alternativen wurden in den vergangenen Monaten weiterentwickelt.

Im Falle einer Überquerung der Sims sind im Bereich Scheiberloh Anpassungen erforderlich. Im weiteren Verlauf würde dadurch ein geplantes Trinkwasserschutzgebiet beeinträchtigt. Der Schutz des Trinkwassers hat ebenso wie der Schutz der Bebauung eine hohe Priorität für die Deutsche Bahn. Auswirkungen auf das geplante Trinkwasserschutzgebiet werden betrachtet und in der späteren Variantenabwägung berücksichtigt.

Für die Unterquerung der Sims sowie für einen durchgängigen Tunnel zwischen Riedering und Rohrdorf wurden die Streckenführungen optimiert. In diesen Alternativen wäre das geplante Trinkwasserschutzgebiet nicht mehr betroffen.

Eine Entscheidung, welche der Alternativen den Vorzug erhält, fällt am Ende der Vorplanung unter Abwägung der Themen Mensch, Natur, Technik, Betriebsführung und der Wirtschaftlichkeit. ■

Ausstellung zum Brenner-Nordzulauf am Hauptbahnhof Innsbruck



Gemeinsam präsentieren ÖBB und Deutsche Bahn ab 17. April die aktuelle Projektentwicklung am Brenner-Nordzulauf. Bis August des Jahres erwarten Besucher:innen eindrucksvolle Bilder und Visualisierungen. Videos zeigen Trassenverläufe und geben einen Eindruck von der Einbettung der neuen Infrastrukturen in das Landschaftsbild. Der Hauptbahnhof zählt zu den meistgenutzten Verkehrsstationen Österreichs.

Brennerbahn will mehr regionalen Güterverkehr auf der Schiene

Die Tiroler Landesregierung möchte bei der Verlagerung des Verkehrs auch regionale Warenströme auf die umweltfreundliche Bahn lenken. Dieses Ziel ihrer zweijährigen Präsidentschaft der *Arbeitsgemeinschaft Brennerbahn* (AGB) bekräftigten Verkehrslandesrat René Zumtobel und Vertreter:innen der Tiroler

Handelskammer Ende März in Innsbruck. Auch die anderen Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft, der Freistaat Bayern sowie die Provinzen Südtirol und Trentino stimmten bei ihrem ersten Treffen dieses Jahres zu, ähnliche Pläne zu entwickeln. Die Vertreter:innen der Bahngesellschaften entlang des Brenner-Korridors berichteten bei dieser

Gelegenheit über die Bau- und Planungsfortschritte. Auf italienischer Seite ist nun der Tunnelausbruch bis zum Brenner vollendet. Am Südzufluss steht im 22 Kilometer langen, weitgehend im Berg verlaufenden Abschnitt Eisacktal der Baubeginn bevor und für die Umfahrung von Trento sind vorbereitende Arbeiten im Gang. ■



Drei Fragen an Bertram Brossardt

Hauptgeschäftsführer der vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V.

Welche Rolle spielt die Brennerachse für die bayerische Wirtschaft?

Der Flächenstaat Bayern konkurriert mit hoch verdichteten, leistungsstarken Regionen in aller Welt und ist deshalb auf eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Die Transitkorridore über die Alpen sind für die wirtschaftlichen Beziehungen in Europa und im Alpenraum von großer Bedeutung. Viele Güter- und Handelsströme verlaufen zwischen Bayern, Tirol und Südtirol. Der Brenner ist der mit Abstand am stärksten genutzte Übergang, durch seine niedrige Topografie ganzjährig befahrbar und als „Lebensachse“ daher auch für die bayerische Wirtschaft von immenser Bedeutung. Über 70 % des Frachtvolumens über den Brenner werden derzeit auf der Straße transportiert. 2021 fuhren rund 2,45 Millionen Lkw über den Brenner. Die Restriktionen auf Tiroler Seite durch Blockabfertigung, das sektorale Fahrverbot und das Nachtfahrverbot sind daher für die bayerische Wirtschaft nicht akzeptabel.

Selbstverständlich braucht es für den Alpenraum klimafreundliche – oder sogar klimaneutrale Mobilitätslösungen. Das gilt umso mehr, als mit einem steigenden Transport- und Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Dies wird nur zu bewältigen sein, wenn mehr Güterverkehre auf die Schiene verlagert werden. Der Brenner Basistunnel wird ab den 2030er Jahren den Verkehr auf der Straße weiter entlasten und zu größeren Kapazitäten auf der Schiene führen.

Welchen regionalen Nutzen kann eine zusätzliche Verkehrsinfrastruktur wie der Bahnausbau am Nordzulauf herbeiführen?

Der Brenner Basistunnel wird das Herzstück des Transeuropäischen Netze-Korridors von Helsinki nach Malta bilden. Die damit verbundene Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene macht den Gütertransitverkehr über den



Brenner effizienter. Sie gibt auch der regionalen Wirtschaft zukünftig Planungssicherheit. Die Region profitiert vor allem von weniger Lärmbelästigung des nachlassenden Durchgangsverkehrs sowie von sinkenden Schadstoffemissionen durch die Verlagerung auf die Schiene. Über den Brenner kann ein Zug derzeit 30 Lkws transportieren, mit Eröffnung des Brennerbasistunnels in Zukunft sogar bis zu 52. Diese Bündelung ist klimaschonend und verkehrsentlastend.

Jedoch reicht der Tunnelbau nicht aus. Die Zulaufstrecken im Norden und Süden müssen ebenfalls vorangebracht werden. Zusätzlich bedarf es größerer Terminal-

„Der Brenner ist als ‚Lebensachse‘ auch für die bayerische Wirtschaft von immenser Bedeutung.“

kapazitäten als Bindeglied zwischen Straße und Schiene und eine verbesserte Anbindung der Terminals in Deutschland, Italien und Österreich. Zudem muss der technische Ablauf beim Güterumschlag über die Schiene inklusive Bereitstellung ausreichender Abstellkapazitäten im Bereich Wörgl/Kufstein beschleunigt werden. Damit wird der Brenner noch attraktiver als alpenquerender Übergang: Qualität, Zuverlässigkeit und Preis-Leistungsverhältnis werden verbessert und gleichzeitig der Alpenraum und seine Bevölkerung geschont.

Was empfehlen Sie, um in der Region den Nutzen dieser Investition hervorzuheben?

Ein wichtiger Baustein ist die zielgerichtete und adressatengerechte Information der verschiedenen regionalen Akteure. Im Rahmen unseres vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr geförderten Projekts *Klimafreundlicher Brennertransit*, durchgeführt vom LKZ Prien, setzen wir uns genau damit auseinander. Das Projekt zielt vor allem darauf ab, die verladende Industrie besser über die schon jetzt vorhandenen Möglichkeiten zu informieren, um verfügbare Kapazitäten auf der Schiene optimal zu nutzen. Dazu finden sich auf unserer Webseite insgesamt sechs im Rahmen des Projekts entstandene Erklärfilme, die Unternehmen ohne Schienenerfahrung dabei helfen, Abläufe im Schienengüterverkehr besser zu verstehen. Auf dieser Grundlage können sie eigene Prozesse zur Verlagerung gezielt aufsetzen. Damit wird zugleich die angestrebte Verlagerung auf die Schiene ab Inbetriebnahme der neuen Güterverkehrsstrecke vorbereitet. Wir setzen darauf, dass staatliche Stellen auch darüber hinaus solche Vorhaben unterstützen, die gleichzeitig den Interessen der Wirtschaft und des Umweltschutzes Rechnung tragen. Ein Ansatzpunkt ist der Aufbau einer übergreifenden Informationsplattform für Verloader, deren Strukturen im Vorhaben definiert wurden. ■

„Mobilität soll uns verbinden, nicht trennen“ Konstruktive Gespräche zwischen Bayern, Tirol und Südtirol

Die prekäre Verkehrssituation am österreichischen Brenner tangiert Bayern und Tirol gleichermaßen. Zu einem Arbeitsgespräch haben sich im März Tirols Verkehrslandesrat René Zumtobel und Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter getroffen und sich dabei zu einer grenzüberschreitenden Kooperation bekannt: „Mobilität soll uns verbinden, nicht trennen“. Auf der Agenda stand das aktuelle Thema Slotsystem, das als Alternative zur Blockabfertigung diskutiert wurde.

Beide Verkehrspolitiker diskutierten auch gemeinsame Initiativen zum grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr im Nah- und Fernverkehr. Die bilateralen Gespräche zu klimaschonenden Verkehrskonzepten sollen fortgeführt werden.

Zum gleichen Ergebnis kamen die beiden Verkehrspolitiker eine Woche später auch mit ihrem Südtiroler Kollegen Mobilitätslandesrat Daniel Alfreider bei einem Treffen in Bozen. ■



Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter, der Südtiroler Mobilitätslandesrat Daniel Alfreider und Tirols Landesrat René Zumtobel (von links nach rechts)

Schienenbeauftragter des Bundes mit klarem Bekenntnis zum Brenner-Nordzulauf



Klare Aussagen zum Brenner-Nordzulauf traf Michael Theurer (FDP), Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, im Rahmen seines Besuches beim Bahnprojekt ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing. Im Interview mit dem BR bekannte er sich klar zur Notwendigkeit der zweigleisigen Neubaustrecke zum Brenner Basistunnel für den Schienengüterverkehr sowie den schnellen Personenfernverkehr. Im Fernverkehr würden Fahrzeiten eine große Rolle spielen, so Theurer. Deshalb müsse der Brenner-Nordzulauf für eine Geschwindigkeit von 230 Stundenkilometern geplant werden. Den Ausbau der Bestandsstrecke in diesem konkreten Fall halte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) nicht für ausreichend. Theurer betont, dass sich das BMDV mit den Argumenten der Gegner des Projektes auseinandersetze. Beim Brenner-Nordzulauf sei nun das Ziel, die Planung so zu optimieren, dass das Projekt eine möglichst hohe Akzeptanz in der Bevölkerung finde.

ÖBB beauftragen Stollenbau für Neubaustrecke

Nach intensiven Vorarbeiten starten in Kürze erste Tunnelbauarbeiten für den nächsten Abschnitt der neuen Unterinntalbahn am Nordzulauf zum Brenner Basistunnel. Zur Herstellung eines Rohbaustollens haben die ÖBB eine Arbeitsgemeinschaft zweier Bauunternehmen beauftragt. Das Projekt *Rohbaustollen Angath* wird rund zwei Jahre in Anspruch nehmen. Durch ein neues Vertragsmodell setzen die ÖBB auf partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Auftragnehmern.

2,6 Kilometer Vortrieb

Bis kommenden Sommer richten die Tunnelbauer ihr Baufeld bei Angath ein. Anschließend startet der Vortrieb für rund 2,6 Kilometer Stollen. Auch „Querschläge“ zum späteren Eisenbahntunnel und der Ausbruch einer „Probestrecke“ sind Teil des

Bauprogramms. Die ÖBB erwarten sich durch den Stollen wertvolle geologische Erkenntnisse und Vorteile für die Baulogistik der Hauptarbeiten. Nach Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke zwischen Schafte- nau und Radfeld wird das Bauwerk ein Bestandteil der Tunnelsicherheitsarchitektur sein.

ÖBB legen Wert auf Transparenz in der Projektentwicklung

Wichtig ist den ÖBB auch in der anlaufenden Bauphase die Fortsetzung der offenen und wertschätzenden Anrainerkommuni- kation. „In den kommenden Monaten werden wir in den Gemeinden erneut den aktuellen Planungsstand für die Eisenbahn Neubaustrecke präsentieren“, berichtet ÖBB-Projekt- leiter Peter Kölbach. „Aufgrund der Bauar- beiten werden wir in Angath natürlich

besonders intensiv informieren. Grund- stückseigentümer:innen, Anrainer:innen im Nahbereich der Arbeiten und Landwirt:innen haben ein besonderes Informationsbedürf- nis und wir werden alles daransetzen, die Menschen im Projekt mitzunehmen.“

Wichtiger Projektabschnitt am Nordzulauf zum Brenner Basistunnel

Das Neubauprojekt Schafte- nau–Radfeld ist ein wesentliches Element zur Ertüchtigung der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel. Die Neubaustrecke dient zur Ergänzung der bestehenden Bahnanlagen im Raum Wörgl. Weniger Schienenverkehrs- lärm in den Nachtstunden, die Möglichkeit zum weiteren Ausbau des Personennah- verkehrs auf der Schiene sowie zusätzliche Schienenverkehrskapazität sind wesentliche Vorteile des Vorhabens. ■

„Grundstückseigentümer:innen, Anrainer:innen im Nahbereich der Arbeiten und Landwirt:innen haben ein besonderes Informationsbedürfnis und wir werden alles daransetzen, die Menschen im Projekt mitzunehmen.“



Die Vorbereitungen für den Stollenbau haben bereits begonnen.



Rohbaustollen im Bereich Angerberg

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 (links), 2, 3, 4, 5, 6, 7
(unten), 9 (unten)
Fotolia/Christian Müller S. 1 (rechts)
ÖBB S. 7 (oben)
vbw S. 8
StMB S. 9 (oben)
Sailerbrothers S. 10 (beide)



Kofinanziert von der
Europäischen Union