

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politikerinnen und Politiker in der Region

November 2020

Wichtiges Etappenziel

In Kürze geht das Raumordnungsverfahren zu den fünf Trassenvarianten im Inntal zu Ende. Ein wichtiges Etappenziel wird damit erreicht. Die Region hat sich mit vielen Stellungnahmen in das Raumordnungsverfahren eingebracht.

Die Regierung von Oberbayern als Fachbehörde prüft und wertet diese gegenwärtig aus. Dabei geht es um Flächenverbrauch, Naturschutz, Landschaftsbild und viele andere Themen, die auch schon bisher im Dialog zwischen der Bahn und der Region eine wichtige Rolle spielten. Unsere Planer beziehen die Ergebnisse der Raumordnung mit ein, damit am Ende der Planung eine Streckenführung entsteht, die verträglich ist. Sie wird einen Kompromiss darstellen. Den verkehrlichen Anforderungen wird sie gerecht werden müssen und sie wird die Anliegen der Region widerspiegeln. Ich bin überzeugt, dass die Menschen in der Region in ihrer Mehrheit dies ebenfalls so sehen werden und sich weiterhin den Ausbau für die Bewältigung des Verkehrs der kommenden Jahrzehnte wünschen.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB
für den Freistaat Bayern



Untervariante mit Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld scheidet aus

Einen möglichen Trassenverlauf der Varianten Blau und Violett durch Großkarolinenfeld verfolgt die Deutsche Bahn nicht weiter.

Das ergab ein Vergleich mit einer anderen Untervariante, die nördlich an Großkarolinenfeld vorbeiführt. „Unabhängig vom Höhenverlauf ist eine Trassenvariante durch Großkarolinenfeld keine Lösung. Wir haben uns nach eingehender Prüfung entschieden, in der weiteren Planung für die Trassen Blau und Violett nur den Verlauf nördlich von Großkarolinenfeld weiter zu berücksichtigen“, sagt DB-Projektleiter Christian Tradler.

Vor der Entscheidung haben die Planer die Trassenverläufe verglichen. Der Vergleich erfolgte auf Basis des Kriterienkatalogs,

den das Projektteam zu Beginn der Planungen mit der Region erarbeitet hat. Die Planer ermittelten die Auswirkungen für die Kriterien der beiden Fachbereiche „Verkehr und Technik“ sowie „Raum und Umwelt“. Das Ergebnis: In beiden Fachbereichen schneidet der Trassenverlauf nördlich von Großkarolinenfeld deutlich besser ab.

Sowohl bei der Unter- als auch bei der Überquerung des Inns würden im weiteren Verlauf durch das Ortsgebiet von Großkarolinenfeld zahlreiche Probleme auftreten.

Daraus resultieren erhebliche Realisierungs- und Genehmigungsrisiken. Aus dem Trassenverlauf durch den Ort würden sich

Fortsetzung auf Seite 2

umfangreiche Infrastrukturanpassungen ergeben. Für die vorhandene Bebauung wären erhebliche Eingriffe zu erwarten. Zudem müsste die bestehende Bahnstrecke zwischen München und Rosenheim über längere Zeiträume gesperrt bleiben. „Das Beispiel zeigt, wie wir vorgehen. Mit einer solchen Betrachtung können wir grundsätzlich feststellen, ob die Trasse zum Beispiel eine Straße besser über- oder unterquert. In dem Fall hat das sogar den Ausschluss der Untervariante zur Folge“, erläutert DB-Projektleiter Christian Tradler.

„Unabhängig vom Höhenverlauf ist eine Trassenvariante durch Großkarolinenfeld keine Lösung.“

Schon vor der offiziellen Verkündung informierte die Projektleitung die Bürgermeister von Großkarolinenfeld und Tüntenhausen über die Entscheidung. Die Untervariante ist nun nicht mehr Teil der Raumordnung. ■

Sicherheitsgründe: Trassenidee der IG Inntal 2040 ist nicht umsetzbar

Eine unterirdische Verknüpfungsstelle ist keine Trassenalternative. Zu diesem Ergebnis kommt die DB in ihrer Stellungnahme zur Idee einer regionalen Interessengemeinschaft. Trotz innovativer Lösungsansätze sind die Sicherheitsvorgaben nicht einzuhalten.

Seit rund fünf Monaten läuft das Raumordnungsverfahren für den Brenner-Nordzulauf. Bis zum 24. Juli hatten alle Bürgerinnen und Bürger Zeit, gegenüber der Regierung von Oberbayern eine Stellungnahme abzugeben. Sie ist für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens verantwortlich.

Auch die Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ bezog gegenüber der Behörde Stellung. Darin beantragte sie, eine Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim in die Bergflanke des Wildbarren zu verlegen. Bereits in der Vergangenheit hat das Projektteam ähnliche Ideen geprüft. Diese wurden damals verworfen. Neben Baukosten waren eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit und vor allem sicherheitstechnische Aspekte ausschlaggebend.

Auf Basis der Idee der Interessengemeinschaft hat die DB den Vorschlag nun nochmals untersucht.

Dafür hat die Deutsche Bahn zwei Lösungsansätze entwickelt. Darunter befinden sich auch Techniken, die in dieser Form bislang noch nie umgesetzt wurden. Trotzdem ermöglicht keine davon die Einhaltung aller Sicherheitsvorgaben.

Unterirdische Verknüpfungsstelle ist nicht umsetzbar

Sicherheitsvorgaben können nicht eingehalten werden

Baukosten und eingeschränkte Leistungsfähigkeit sind Thema

Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird im 4. Quartal 2020 erwartet



DB Projektleiter Christian Tradler und Manuel Gotthalseder im Gespräch mit der IG Inntal 2040

Aufgrund ihrer betrieblichen Funktion nutzen Reise- und Güterzüge die Verknüpfungsstellen. Einschlägige Richtlinien bestimmen jedoch, dass sich diese nicht in Tunneln begegnen dürfen. Tunnel sind daher eingleisig und mit entsprechenden Flucht- und Rettungskonzepten auszuführen. Wegen der in Verknüpfungsstellen notwendigen Gleisverbindungen müssten die Tunnelröhren miteinander verbunden werden. Das Projektteam hat seine Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern übermittelt. Sie ist auf der Website des Bahnprojekts Brenner-Nordzulauf abrufbar. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, die „Landesplanerische Beurteilung“, ist im vierten Quartal 2020 zu erwarten. ■

Rosenheims Oberbürgermeister zu Gast im Infobüro

Im August besuchte der Oberbürgermeister der Stadt Rosenheim, Andreas März, das Infobüro des Brenner-Nordzulaufs.

Gemeinsam mit dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für den Freistaat Bayern, Klaus-Dieter Josel, präsentierten die beiden Projektleiter Matthias Neumaier und Christian Tradler das Infobüro. Für Herrn Oberbürgermeister März stellt das Infobüro einen wichtigen Anlaufpunkt für die Bürgerinnen und Bürger dar.

Nach einem kurzen Überblick über das Projekt wurde die Zeit für einen offenen Austausch genutzt. Themen waren unter ande-

rem, das laufende Raumordnungsverfahren, der Dialogprozess und die weiteren Schritte der Planung. Klarheit gab es auch zum

Thema der Anbindung Rosenheims an den Fernverkehr – auch in Zukunft werden Fernverkehrszüge in Rosenheim halten.

„Der Termin war sehr konstruktiv und ich denke wir werden uns auch in Zukunft immer wieder austauschen.“

Zum Abschluss führte das Projektteam durch seine Büroräume und gab einen Einblick in seine Arbeit. „Der Termin war sehr konstruktiv und ich denke wir werden uns auch in Zukunft immer wieder austauschen“, fasste Oberbürgermeister März zusammen. DB-Gesamtprojektleiter Matthias Neumaier stimmte zu: „Der Dialog ist uns wichtig. Auch in den aktuell herausfordernden Zeiten möchten wir ein verlässlicher Ansprechpartner für die Region sein.“ ■



Zu Gast im Infobüro. V.l.n.r. Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der DB AG für den Freistaat Bayern, Andreas März, Oberbürgermeister der Stadt Rosenheim, Matthias Neumaier, Gesamtprojektleiter Brenner-Nordzulauf, Helmut Cybulska, Baudezernent Stadt Rosenheim

Dialogforum erarbeitet Kriterien für die Trassenauswahl

Der intensive Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern begleitet die Planungen des Bahnprojekts Brenner-Nordzulauf. Auch im Neubauabschnitt zwischen Grafing und Großkarolinenfeld tagt seit Juli dieses Jahres ein Dialogforum. Noch vor dem Beginn der fachlichen Planung stand im Sommer die Abstimmung eines Kriterienkatalogs auf der Tagesordnung.

Als Grundlage für die Bewertung von Trassenvarianten ist der Kriterienkatalog bedeutend. Er dient als objektives Bewertungssystem. Einzelne Kriterien und messbare Indikatoren zeigen die Erwartungen der Region an die Planung. Ziel ist, die Auswirkungen einer Neubaustrecke auf die Menschen und die Umwelt zu minimieren. Daneben finden auch die technischen Anforderungen an die Bahnstrecke Eingang in den Katalog.

„Von diesen Erkenntnissen konnten wir profitieren.“

Mit den Gemeindeforen im Inntal sowie rund um Rosenheim wurden in den vergangenen Jahren bereits Kriterienkataloge erarbeitet. „Von diesen Erkenntnissen konnten wir profitieren“, so Dieter Müller, Projektleiter für den Abschnitt Grafing–Großkarolinenfeld. „Natürlich hat jeder Raum lokale Besonderheiten. Deshalb haben wir gemeinsam mit dem Dialogforum einen eigenen Katalog erarbeitet.“

Derzeit läuft für den Planungsraum Grafing–Großkarolinenfeld die Vergabe der Planungsleistungen. Noch in diesem Jahr beginnt die fachliche Planung. ■

Brenner Südlauf: Ausschreibung der Bauarbeiten gestartet

Der Start der Arbeiten für den ersten Ausbauschritt am Brenner Südlauf wird greifbar: Nach mehrjähriger Planung hat die Infrastrukturgesellschaft der Italienischen Bahn die Errichtung einer zweigleisigen Neubaustrecke zwischen Franzensfeste und Waidbruck im Amtsblatt der Europäischen Union ausgeschrieben. Durch diesen Schritt sind Hunderte Abstimmungsgespräche in der Region, Abklärungen mit politischen Entscheidungsträgern, Genehmigungsverfahren und Finanzierungsvereinbarungen erfolgreich zu Ende gebracht. Die BBT-Beobachtungsstelle hat als „Schaltstelle“ bei der Projektentwicklung alle Kontakte zwischen der Region und den Vertretern der Bahn begleitet und unter-

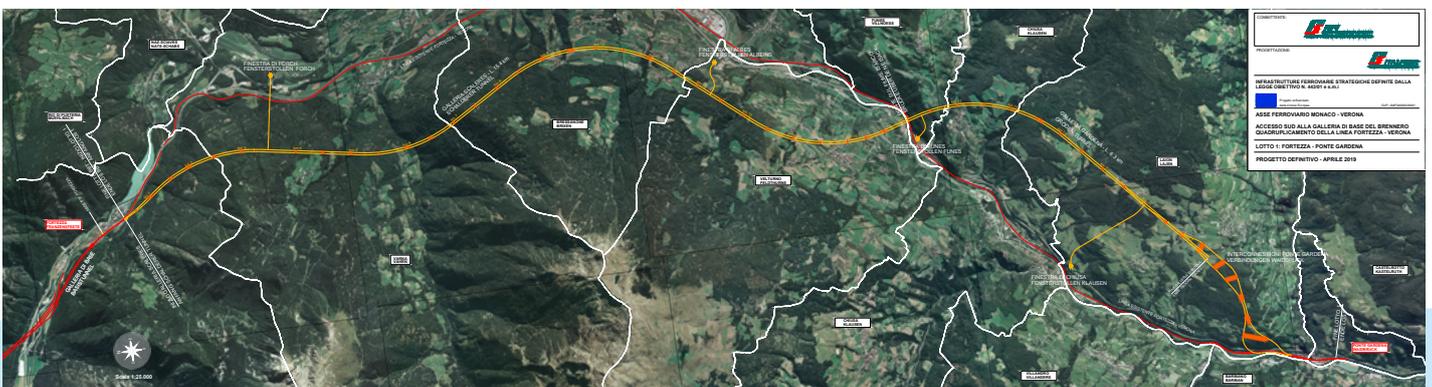
stützt. Durch die konstruktive Zusammenarbeit wurde die Basis für die finalen politischen Entscheidungen geschaffen. Die Eisenbahn-Neubaustrecke ist ein „Schlüsselprojekt“ für die Anbindung des BBT an das Bahnnetz in Italien.

Das Projekt sieht eine Investition von rund 1,5 Milliarden Euro vor. Kernelemente sind der Bau von zwei Tunnels von je 15,4 und 6,3 Kilometer Länge sowie eine Eisenbahnbrücke über den Eisack. Der gesamte Bauabschnitt der Eisenbahn-Neubaustrecke erstreckt sich über 22,5 Kilometer und ermöglicht die Zufahrt der Züge zum Basistunnel über Rampen mit sehr geringer Längsneigung. Das Vorspannen von zwei Lokomotiven wird dadurch nicht mehr

notwendig sein. Kommt es zu keinen Einsprüchen, wird das Vergabeverfahren Mitte 2021 abgeschlossen sein. ■

Errichtung des Abschnitts Franzensfeste–Waidbruck ausgeschrieben

-
- Investitionsvolumen von rund 1,5 Milliarden Euro**
-
- Länge des Abschnitts 22,5 Kilometer**
-
- Abschluss des Vergabeverfahrens voraussichtlich Mitte 2021**
-



Verlauf der südlichen Zulaufstrecke Franzensfeste-Waidbruck



Drei Fragen an Martin Ausserdorfer Direktor der BBT-Beobachtungsstelle

Der erste Ausbauschnitt am Südzulauf zum Brenner Basistunnel ist ausgeschrieben. Welche Faktoren waren entscheidend für den erfolgreichen Abschluss der Projektvorbereitung?

Am 18. August 2020 hat Rete Ferroviaria Italiana (RFI) die Ausschreibung der Ausführungsprojektierung und der Bauarbeiten zum Baulos 1 Franzensfeste–Waidbruck im Amtsblatt der Europäischen Union mit einem Volumen von 1,52 Milliarden Euro veröffentlicht. Dem vorangegangen sind intensive Bemühungen aller beteiligten Körperschaften zwischen „Bozen und Rom“ um das Projekt zu konkretisieren. Besonderes Augenmerk dabei wurde auf die Einbeziehung der Projektgemeinden gelegt. In einem mehr als zweijährigen Prozess wurde in Abstimmung mit dem Projektwerber, dem Regierungskommissar, den zuständigen Ministerien in Rom sowie den Landesämtern in Südtirol unter Koordination der Beobachtungsstelle mit den Gemeinden nach tragfähigen Lösungen gesucht. Über die einzelnen Projektfortschritte wurde die Bevölkerung vor Ort ebenfalls informiert. Grundvoraussetzung ist aber zweifelsohne der politische Wille zum Ausbau und zum dadurch möglichen Verlagerungsprozess von der Straße auf die Schiene.

Dr. Martin Ausserdorfer, Direktor Beobachtungsstelle Brenner Basistunnel

Warum ist der Ausbaubereich Franzensfeste–Waidbruck für die gesamte Eisenbahnachse Brenner von besonderer Bedeutung?

Die Strecke von Franzensfeste nach Verona ist in vier prioritäre Baulose unterteilt. Das wichtigste Baulos ist das Baulos 1 von Franzensfeste nach Waidbruck. Ab bzw. von Süden kommend bis Waidbruck hat die bestehende Brennerbahnlinie einen Flachbahncharakter. Ab Waidbruck, knapp nördlich von Bozen, beginnt die Steigung Richtung Brennerpass. Nur eine zeitgleiche Fertigstellung dieses Bauloses mit dem Brenner Basistunnel ermöglicht die Ausschöpfung der vollen Kapazität des BBT. Im Norden mündet – wie bekannt – der BBT in die Unterinntaltrasse. Aus einer Gesamtsicht ergeben sich damit circa 120 Kilometer Strecke im Tunnel von Waidbruck bis Wörgl. Die Steigungen und die damit einhergehenden Kapazitätsbeschränkungen werden somit umgangen.

Wie präsentiert sich aus heutiger Sicht der weitere Zeitplan für dieses wichtige Projekt?

Die Ausschreibung ist veröffentlicht und zurzeit finden Lokalausgaben entlang der Strecke mit an der Bauausführung interessierten Unternehmen statt. Dies ermöglicht eine genaue Angebotslegung. Nach Eingang der Angebote erfolgt die Prüfung der Angebote durch eine Kommission. Ausgenommen etwaiger Einsprüche werden die Bauarbeiten an diesem strategisch so wichtigen Baulos des Südzulaufes im nächsten Jahr starten. ■

EU-Förderung für den Brenner-Nordzulauf bewilligt

Die alpenquerenden Abschnitte des europäischen Skandinavien-Mittelmeer Kernnetzkorridors sind für die Europäische Union von besonderer Bedeutung. Als grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur zwischen Deutschland, Österreich und Italien stehen für den Bahnausbau finanzielle Fördermittel zur Verfügung.

Die zuständigen Ministerien von Deutschland und Österreich haben im Februar gemeinsam für die weitere Planung des Brenner-Nordzulaufes zwischen München

und Schafteuau finanzielle Unterstützung durch die Europäische Union beantragt. Nach einem sogenannten „Call“ bemühten sich Projekte aus allen Mitgliedsstaaten um finanzielle Mittel der Staatengemeinschaft. Die gute Nachricht: Bei großen internationalen Mitbewerbern ist es den Antragstellern gelungen, insgesamt 14,23 Millionen

Euro für die kommenden Planungsphasen zu erhalten. Dies entspricht 50 Prozent der eingereichten Planungskosten.

Die Gelder werden den Infrastrukturgesellschaften ÖBB-Infrastruktur AG und DB Netz AG gestaffelt als Vorfinanzierungsbeitrag zur Verfügung gestellt. ■

Klage der Gemeinde Neubeuern abgewiesen

Das Landgericht München I hat die Klage der Gemeinde Neubeuern gegen die Trassenplanung der DB Netz AG abgewiesen. Das Urteil erging am 28. Oktober 2020. Ziel der Klage war es eine Unterlassung weiterer Planungsaktivitäten für den Brenner-Nordzulauf zu erwirken.

Konkret ging es um die Frage, ob das Eigentumsrecht der Gemeinde an einem bestimmten Grundstück beeinträchtigt sei. Aus Sicht des Gerichts ist dies unbegründet. Durch die Planung sei keine Beeinträchtigung gegeben.

Die Planungen laufen wie geplant weiter mit dem Ziel im Frühjahr 2021 die Trassenauswahl abzuschließen. ■

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
www.brennernordzulauf.eu

Fotos

DB Netz AG (S. 1, S. 2)
Stadt Rosenheim (S. 3)
RFI Rete Ferroviaria Italiana (S. 4)
Konsortium Beobachtungsstelle (S. 5)