

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker und Mandatsträger in der Region

Februar 2020

Auf dem Weg zur Trassenauswahl

Der Brenner-Nordzulauf startet mit Rückenwind in das Jahr 2020: Die aktuelle Forsa-Umfrage zeigt erneut eine mehrheitliche Akzeptanz für eine neue Bahnstrecke in der Region. Die Überschrift für dieses Jahr lautet: Es wird konkret! Die Planungen für die Auswahl einer neuen Trasse werden in den kommenden Monaten voranschreiten. Einen Meilenstein bildet dabei das Raumordnungsverfahren der Regierung von Oberbayern. Die Behörde wird unsere Trassenvorschläge begutachten und prüfen, ob wir auf dem richtigen Weg sind.

Entlang der fünf Grobtrassen befassen sich unsere Planer in diesem Jahr mit den Details. Wo benötigen wir Brücken, wo ist vielleicht eine Unterführung besser geeignet, wie müssen und können einzelne Bauwerke dimensioniert werden. Diese Schritte bringen uns näher an unser Ziel: Eine für die Region möglichst verträgliche Streckenführung zu finden und damit viele Unsicherheiten zu beseitigen. Denn die Menschen in der Region wollen nach den Jahren der Diskussionen nun Klarheit über den künftigen Streckenverlauf.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB
für den Freistaat Bayern



Die Planungen rücken näher an München heran

Die Arbeiten für den Brenner-Nordzulauf gehen weiter voran. Noch im vergangenen Jahr konnten die Strukturierungsgespräche in den Planungsräumen Großkarolinenfeld-Grafring und Grafring-München-Trudering abgeschlossen werden und gemeinsam eine gute Basis für den weiteren Dialogprozess gebildet werden.

Neben einer Neubaustrecke zwischen Großkarolinenfeld und Grafring ist auch eine Blockverdichtung auf der nördlich anschließenden bereits viergleisigen Strecke zwischen Grafring und Trudering geplant, mit dem Ziel, die Kapazität bis 2040 weiter zu steigern. Derzeit finden die letzten Vorbereitungen für die Ausschreibung der dazugehörigen Planungsleistung statt. Ziel ist es, die verantwortlichen Planer zum Start des Dialogprozesses Anfang Juni den Teilnehmern vorzustellen.

Mit dabei ist dann auch Dieter Müller, der seit 1. Januar 2020 verantwortlicher Projektleiter für die beiden Planungsräume bei der DB Netz AG ist. Er hat das letzte Strukturierungsgespräch bereits genutzt, um sich den Bürgermeistern vorzustellen und geht mit Vorfreude an die Aufgabe heran: „Die ersten Eindrücke waren positiv. Ich habe eine konstruktive Gesprächskultur erlebt und freue mich auf die anstehenden Aufgaben.“ Laut Dieter Müller steht für ihn zunächst eine intensive Einarbeitung auf dem Programm. Anschließend möchte er seine eigenen Erfahrungen mit einfließen lassen, um das Projekt erfolgreich voranzubringen.

Dieter Müller ist bereits seit 2012 in verschiedenen Positionen bei der Deutschen Bahn AG tätig und konnte viel Projekt-

Fortsetzung auf Seite 2

erfahrung sammeln. Unter anderem war er Planungsverantwortlicher bei der DB Projektbau GmbH. In seiner letzten Station war er Teilprojektleiter bei der Ausbaustrecke München-Lindau. Dort war er unter ande-

rem für die Themen Stellwerke, Bahnübergänge und Lärmschutzwände verantwortlich. Beim Projekt München-Lindau arbeitete er bereits mit dem Gesamtprojektleiter des Brenner-Nordzulaufs,

Matthias Neumaier, zusammen. Dieser ist froh, dass er Dieter Müller als Projektleiter für die beiden Planungsräume gewinnen konnte und freut sich über die Verstärkung des Teams. ■

Fachliche Prüfung zeigt: Ausbaukonzept der Vieregg-Rössler GmbH ist keine Alternative

Weder umsetzbar noch genehmigungsfähig: Diese deutliche Kritik äußert die Deutsche Bahn am Ausbaukonzept zur Inntal-Bestandsstrecke der Vieregg-Rössler GmbH. Deren Untersuchung im Auftrag von Bürgerinitiativen basiere – so die Bahn – auf falschen technischen Annahmen, verschlechtere sogar den heutigen Regional- und Güterverkehr und hätte mehrjährige Verkehrseinschränkungen sowie große Anwohnerbelastungen zur Folge.

Die Deutsche Bahn hat das Konzept in den vergangenen Monaten fachlich geprüft und dabei eine Reihe von planerischen Fehlern entdeckt. So rechnet die Vieregg-Rössler GmbH den Flächenbedarf zu klein, weil gängige Regeln und Vorschriften missachtet werden. Ideen für Teilabschnitte, beispielsweise bei Tunneln, passen nicht zu den heutigen sicherheitstechnischen Vorgaben. Auf einer Länge von 29 Kilometern müsste Platz für neue Gleise geschaffen werden. Trotz dieser „dreiviertel Neubaustrecke“ würden zwischen Rosenheim und Kufstein weiterhin auf 23 Kilometern nur, wie heute schon, zwei Gleise zur Verfügung stehen.

Probleme des Ausbaukonzepts zeigen sich auch bei betrieblichen und verkehrlichen Aspekten. So wäre es künftig nicht mehr

möglich, im Bahnhof Rosenheim Nahverkehrszüge zu kuppeln oder zu trennen. Deutliche Verschlechterungen im wichtigen Personenverkehr wären die Folge. Regionale Güterverkehre könnten zudem nicht mehr in den Bahnhof einfahren, was sogar eine Verkehrsverlagerung auf die Straße bewirken würde.

Bei einer Umsetzung wäre eine mehrere Jahre andauernde Bauphase entlang der bestehenden Gleise mitsamt der Ortsdurchfahrten die Folge. Dabei entstünden – neben hohen Belastungen für die Anwohner – erhebliche Verkehrseinschränkungen mit Totsperrungen. Dies würde sowohl die internationalen Zugverkehre als auch den Regionalverkehr stark beeinträchtigen.

„Dieses Konzept ist fachlich gesehen der Weg in eine Sackgasse“, fasst Matthias Neumaier, DB-Gesamtprojektleiter, die Untersuchungsergebnisse zusammen. „So erreicht man nicht das große Ziel, deutlich mehr Kapazität für den Schienenverkehr der Zukunft zu schaffen.“

Die ausführliche Stellungnahme der Deutschen Bahn zum Ausbaukonzept der Vieregg-Rössler GmbH ist im Internet unter www.brennernordzulauf.eu abrufbar. ■

Probleme des Ausbaukonzepts nach Vieregg-Rössler

■
Auf 29 km muss die Bestandsstrecke neu gebaut werden – „dreiviertel Neubaustrecke“

■
23 km sind weiterhin zweigleisig

■
Nahverkehr könnte nicht ausgebaut werden und würde sich sogar verschlechtern

■
Regionaler Schienengüterverkehr muss auf die Straße ausweichen

■
Massive Einschränkungen im Schienenverkehr während des Baus

■
Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen bleiben unbeachtet

■
Strecke hätte größere Steigungen als heute

■
Konzept ist nicht genehmigungsfähig

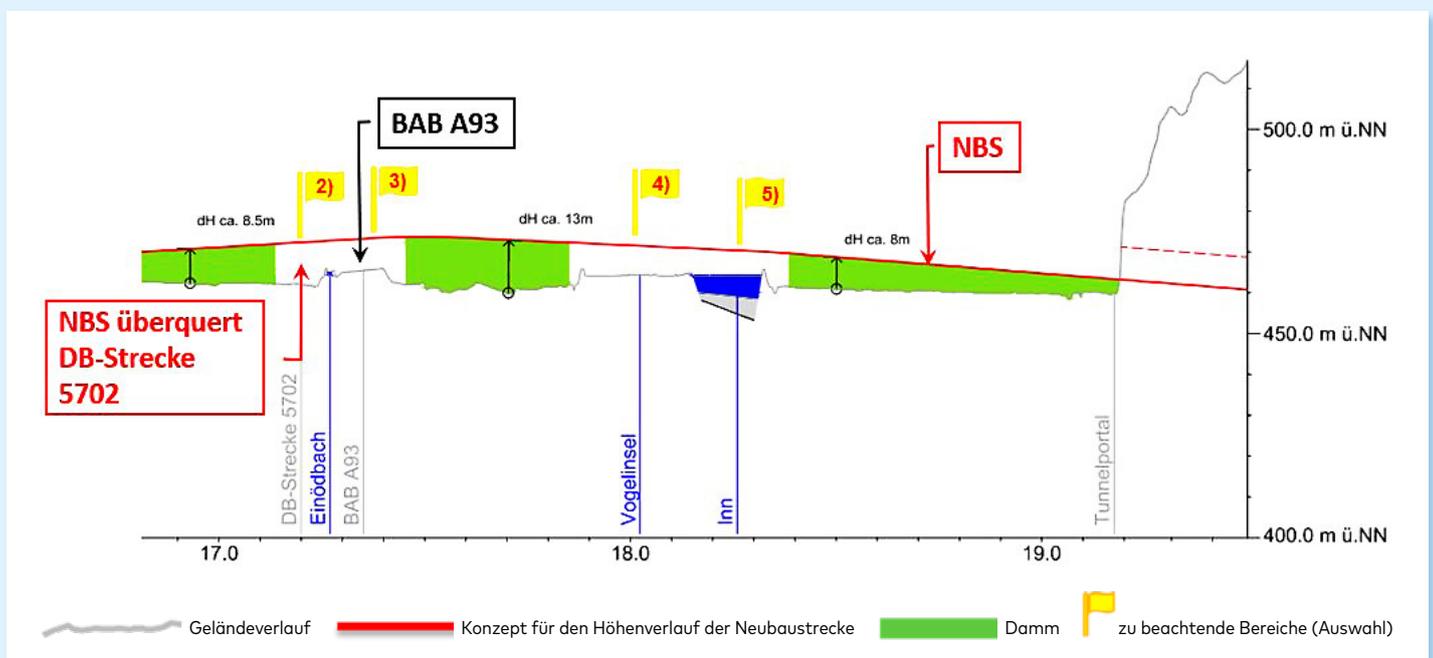
Blick in die Planungswerkstatt: Auf dem Weg zur Trassenauswahl

Die vertiefte Planung ist in vollem Gange. Dabei spielt das Thema Trassierung eine zentrale Rolle. Die Arbeit der Planer wird konkreter. Es wird für jede der fünf Grobtrassen eine Linienführung in Lage, Höhe und Querschnitt entworfen und festgelegt. Dies erfolgt Schritt für Schritt. Die Linienführung muss fahrdynamischen, sicherheitsbezogenen und bautechnischen Gesichtspunkten genügen. Der Trassenverlauf muss sich an Bebauung, Topografie, bestehende Verkehrswege und andere Hindernisse anpassen oder diesen ausweichen. Das bedeutet, es ist konkret abzuklären, in welcher Form Brücken, Unter-

führungen und andere Ingenieurbauwerke die optimale Planungslösung darstellen.

Aktuell finden trassierungstechnische Überlegungen zum Höhenverlauf statt, wie sie im beigefügten Beispiel dargestellt sind. Es handelt sich hierbei um Betrachtungen einer möglichen Inn-Überquerung bzw. Inn-Unterquerung bei Fischbach. Zu erkennen sind der Inn, die A93 oder die Bestandsstrecke. Hier muss der Planer die beste Lösung suchen: Unten durch oder oben drüber. Es zeigt sich, dass sowohl eine Überals auch Unterquerung des Inns trassierungstechnisch grundsätzlich möglich erscheinen.

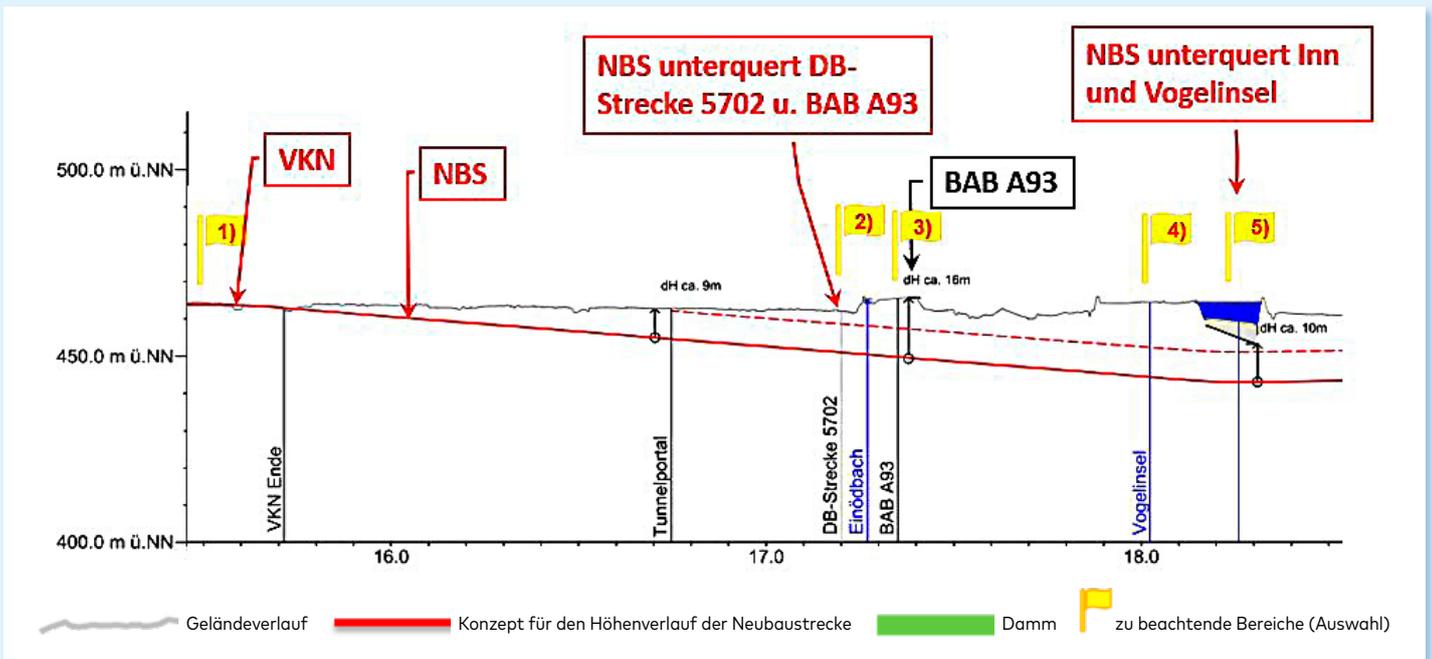
Dabei sind unter anderem bereits fahrdynamische Aspekte, wie zum Beispiel die Steigung, berücksichtigt. Im nächsten Planungsschritt werden Lösungen gesucht. Unter anderem ist für die Unterquerung A93, Inn und Vogelinsel die Tiefenlage in Abhängigkeit der Baumethode und der Geologie zu klären. Hierfür sind noch geologische Erkundungen vorgesehen. Bei der anschließenden Bewertung der Trassenalternativen werden diese Lösungen bzw. fortbestehenden Konflikte berücksichtigt und fließen in die Trassenauswahl ein. ■



Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante Violett) – Erste Überlegungen zum Höhenverlauf

Fortsetzung auf Seite 4





Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante Violett) – Erste Überlegungen zum Höhenverlauf

Trassierung ist ein wesentlicher und entscheidender Bestandteil der Planung

Welche Bedeutung hat das Thema Trassierung für Ihre Arbeit als Projektleiter?

Trassierung ist ein wesentlicher und entscheidender Bestandteil der Planung bei der Variantenbetrachtung einer Neubaustrecke. Sie entscheidet wesentlich über den Verlauf einer Trasse und die Einbindung einer Trasse in die Umgebung; in der jetzigen Phase der vertieften Planung im Trassenauswahlverfahren (TAV) gilt es auch die Trasse in Lage und Höhe soweit zu beplanen, dass am Ende des Planungsprozesses eine Bewertung der einzelnen Trassen erfolgen kann – demzufolge liegt hierauf auch mit ein Hauptaugenmerk der aktuellen Arbeit.

Wie fließen die Ergebnisse der Trassierung und im Weiteren der vertieften Planung in das TAV ein?

Zeitgleich mit der Trassierung erfolgen zu Beginn der vertieften Planung auch erste Überlegungen zu den Bauwerken und Objekten der einzelnen Trassenvarianten. Dabei sind insbesondere technische Randbedingungen wie zum Beispiel geologische und hydrologische Verhältnisse, aber auch Randbedingungen aus dem Fachgebiet Raum und Umwelt miteinander abzugleichen, damit alle erforderlichen Aspekte und Randbedingungen entsprechend berücksichtigt werden.

Wie gehen Sie mit den Ergebnissen der Planer um?

Im Inntal und im Raum Rosenheim befinden sich zum einen hochrangige Naturschutzflächen, zum anderen aber auch der Lebensraum vieler Menschen. Wenn man in einem solchen Raum eine Trasse für eine neue zweigleisige Eisenbahnstrecke sucht, entstehen zwangsläufig Berührungspunkte mit dem Lebensraum der hier beheimateten Menschen, Pflanzen und Tiere – sogenannte Konflikte. Das Projektteam ist bestrebt, solche Konflikte soweit wie möglich zu vermeiden und diejenigen, die sich leider nicht vermeiden lassen, möglichst



verträglich zu gestalten. Im Dialog mit der Region sind wir deshalb bestrebt, gute Lösungen für die Beteiligten zu finden – wohlwissend, dass nicht immer alle Interessen zufrieden gestellt werden können.

Manuel Gotthalseder,
Projektleiter für den Gemeinsamen Planungsraum

Forsa-Umfrage: Repräsentatives Meinungsbild aus der Region liegt vor

Die Menschen in der Region Rosenheim – Kufstein sind mehrheitlich für eine Eisenbahn-Neubaustrecke. Das „Votum“ zu Gunsten einer Bahnstrecke hat vergangenen Herbst erneut eine repräsentative Umfrage des Forsa-Instituts zum Vorschein gebracht. Die Untersuchung war bereits die zweite Telefonumfrage der Bahnen mit dem Ziel, das Meinungsbild in der Bevölkerung objektiv kennenzulernen. Aus den Ergebnissen lässt sich mitunter auch ableiten, auf welchen Kanälen Bürgerinnen und Bürger Informationen zu den laufenden Arbeiten wünschen und welche Informationskanäle gestärkt werden müssen.

Die Zahl der Befragten, die sich mehr Informationen wünschen, sank auf 58 Prozent. Das sind elf Prozentpunkte weniger als bei der ersten Befragung. Hierbei zeigen unter anderem die Infomärkte des vergangenen Jahres Wirkung. „Trotzdem wird deutlich, dass wir den eingeschlagenen Weg konsequent weiterverfolgen müssen“, so DB-Projektleiter Matthias Neumaier.

Nach wie vor spricht sich mit 59 Prozent eine Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger für eine Neubaustrecke aus. Mit der in der Zwischenzeit erfolgten Vorstellung der Grobtrassen gibt es erstmals konkrete Vorstellungen zum laufenden Projekt, weshalb ein Rückgang der Zustimmungswerte (vgl. 78 Prozent 2018) erwartet wurde. Umso positiver ist zu beurteilen, dass eine Zustimmung von 59 Prozent der Bevölkerung –

87
Prozent kennen
das Neubauprojekt am
Brenner-Nordzulauf

59
Prozent der Bevölkerung
sind für den Neubau
der Eisenbahnstrecke

72
Prozent interessieren
sich für den Verlauf
der geplanten neuen
Eisenbahnstrecke

91
Prozent sind der
Meinung, Gütertransport
auf der Schiene ist
wesentlich umweltfreundlicher
als Gütertransport
auf der Straße

87
Prozent wünschen
sich Veränderungen bei
der Gestaltung
der Gütertransporte
im Inntal

gerade auch im Vergleich mit vielen anderen Infrastrukturprojekten – einen sehr guten Wert darstellt. Generell sieht die Bevölkerung in der Region beim Thema „Verkehr“ Handlungsbedarf: 87 Prozent der Befragten wünschen sich bei der Gestaltung der Gütertransporte im Inntal eine Veränderung, 84 Prozent empfinden den LKW-Verkehr als Belastung. Die Verlagerung der Transporte auf die Schiene ist für 88 Prozent der Menschen in der Region längst überfällig.

Interessant für die Planer ist auch das generelle Meinungsbild in der Bevölkerung im Hinblick auf den geforderten Ausbau der Bestandsstrecke. Nur mehr 37 Prozent der Befragten stimmten der Aussage zu, für die Verlagerung von mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene würde die bestehende Eisenbahnstrecke ausreichen.

Für die Umfrage hat das Forsa-Institut in der Region Rosenheim – Kufstein insgesamt 1.502 Personen telefonisch befragt. Die durch Computer unterstützte Auswahl der Interviewpartner bildet auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse möglichst exakt und repräsentativ das Meinungsbild der Menschen in der Planungsregion ab. Der Schlussbericht der Untersuchung steht unter www.brennernordzulauf.eu zum Download bereit. Die Ergebnisse sind für die Bahnen ein Auftrag, mit Nachdruck den Planungsauftrag der Verkehrspolitik voranzutreiben und in der Region transparent und offen zu kommunizieren. ■



Drei Fragen an Dr. Markus Bächler

Mitglied des Landtags, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Welche Rolle spielt die Eisenbahn bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme im Alpenverkehr?

Die Bahn spielt eine zentrale Rolle zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in ganz Europa, gerade auch in den Alpen. Hier haben wir eine besonders sensible Naturlandschaft, wenig verfügbaren Platz mit vielerorts dichter Besiedelung in den Talagen. Der bestehende LKW-Verkehr, beispielsweise auf der Brenner-Route, kann den Anwohnerinnen und Anwohnern, aber auch den empfindlichen Ökosystemen, nicht länger zugemutet werden. Auch mit

Blick auf den Klimaschutz müssen wir die LKW-Transporte dringend massiv reduzieren und auf die Schiene verlagern.

Wie kann eine Verkehrsverlagerung zugunsten der Schiene erreicht werden?

Nur mit einer deutlichen Ausweitung der Kapazitäten. Die Schienenkapazitäten im alpenquerenden Verkehr und seiner Zulaufstrecken sind schon heute stark ausgelastet. Zugleich ist im Zuge der Verkehrswende hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln auch mit einer wesentlich stärkeren Auslastung durch verbesserte ÖPNV-Angebote mit engeren

Takten zu rechnen. Deshalb brauchen wir eine effizientere Nutzung der bestehenden Schieneninfrastruktur durch Modernisierung und Digitalisierung aber auch zusätzliche Schienen.

Halten Sie Konflikte mit Anwohnern bei Bahn-Neubauprojekten für lösbar?

Ja! Ein Blick nach Österreich zeigt, dass man Neubauprojekte einvernehmlich mit der Bevölkerung lösen kann. Das gelingt, wenn das Projekt für die betroffene Region klare Vorteile beinhaltet. So muss ein ganzheitliches Konzept beispielsweise die Untertunnelung sensibler Abschnitte, eine Lärmsanierung der Bestandsstrecke, Modernisierung und Barrierefreimachung der bestehenden Bahnhöfe beinhalten, vor allem aber ein wesentlich verbessertes Nahverkehrsangebot auf der Bestandsstrecke. Genau so wurde es im Tiroler Inntal erfolgreich und ohne Konflikte durchgeführt. Ein solches für die Bevölkerung vorteilhaftes Gesamtkonzept wird auch in Bayern überzeugen. ■



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 – Sven Madlung (S. 1 oben)
DB AG (S. 1 unten links)
DB Netz AG (Höhenpläne S. 3 und 4)
DB Netz AG – Manuel Gotthalseder (S. 4)
Johannes Mayrhofer (S. 6)