

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker und Mandatsträger in der Region Dezember 2018

„Antworten“

Die Präsentation der ersten Grobtrassenentwürfe im Juni stieß überregional auf großes Interesse. Bei Infomärkten, Vorträgen und im Infobüro hat das Projektteam seitdem viele Gespräche mit Bürgerinnen und Bürgern geführt. Zahlreiche Fragen konnten im Dialog geklärt werden, andere lassen sich erst mit dem Fortgang der Planungen seriös erörtern. Dabei wurde klar: Die Menschen wünschen sich Klarheit – über die Trassenführung, aber auch über den Bedarfsnachweis.

Gerade übergeordnete Fragen zu Verkehrspolitik und Bundesverkehrswegeplanung haben zwei der sechs Gemeindeforen dazu bewogen, trotz fortschreitender Planungen ihre Arbeit auszusetzen. Wir als Deutsche Bahn respektieren dies und zählen darauf, dass die Szenarienstudie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die drängenden Fragen beantworten kann.

In diesen Tagen erreichen uns wieder zahlreiche Trassenvorschläge von Bürgerinnen und Bürgern aus der Region. Das Interesse zeigt, wie wichtig es ist, der konstruktiven Mitarbeit an den Planungen einen Raum zu geben. Nur im Dialog gelingt es uns, den besten Trassenverlauf zu finden. Dazu stehen wir.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB für den Freistaat Bayern



Trassenvarianten – Viele Ideen aus der Region

Noch bis Ende des Jahres können neue Trassenideen aus der Region in die Planungen zum Brenner-Nordzulauf eingebracht werden. Über 150 Bürgerinnen und Bürger sowie Gemeinden haben diese Möglichkeit schon genutzt, seit DB und ÖBB im Juni die ersten Entwürfe für Grobtrassen im Bereich zwischen Tuntenhausen und Langkampfen vorgestellt haben.

„Die Vorschläge erreichen uns auf verschiedenen Wegen. Im Sommer gab es großen Zuspruch für die Infomärkte in den einzelnen Gemeinden. Dabei konnten wir gleich in den ersten Wochen eine ganze Reihe von Trassenvarianten entgegennehmen“, so Torsten Gruber, DB-Projektleiter. Auch in den Gemeindeforen, über die Website und im Infobüro Rosenheim werden regelmäßig neue Varianten und Ideen eingebracht.

Oftmals zielen die Ideen auf weitläufige Tunnellösungen oder die Bündelung von Verkehrsträgern. So wurde in einem Gemeindeforum angeregt, eine Verknüpfung

stelle im Bereich Niederaudorf an die Autobahn zu verlegen. Mehrere Vorschläge sehen eine Trassenführung durch den Bahnhof Rosenheim vor, andere beschäftigen sich mit einer Bahntrasse über oder neben dem Inn. Gruber: „Wir prüfen ergebnisoffen alle Ideen. Manche werden sicherlich als kaum erfolgversprechend aussortiert werden müssen. Andere können auch neue Perspektiven eröffnen.“

Die Vorschläge werden von den beauftragten Planungsbüros gesammelt und ab Anfang kommenden Jahres bewertet. Varianten, die dem Planungsauftrag entsprechen und fachlich geeignet sind, haben im weiteren Planungsverlauf den gleichen Status wie die Grobtrassen des Fachplaners.

Die Teilnehmer der Gemeindeforen erhalten von DB und ÖBB kontinuierlich Informationen zum Fortgang der Analyse und der Bewertung der Trassenideen. Alle Informationen werden auch transparent im Internet veröffentlicht.



Auftakt zum Planungsdialog – Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf erreicht nun auch München

Informationen für Bürgermeister und Landräte

Mit unterschiedlichen Erwartungen folgten Anfang November die Landräte und Bürgermeister der Kommunen zwischen Großkarolinenfeld und München-Trudering der Einladung der DB zu ersten Gesprächen über das Projekt Brenner-Nordzulauf. Nach den Planungsräumen im Inntal und rund um Rosenheim geht es



nun auch um die Abschnitte bis vor die Tore Münchens.

Was wird die Bahn planen? Wie wird sie dabei auf die Anlieger zugehen? Diese Fragen standen im Mittelpunkt. Projektleiter Christian Tradler erläuterte, dass die DB

auf Basis der Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans eine Neubaustrecke vom Tiroler Inntal bis nach Grafing plant. Im weiteren Verlauf stehen signaltechnische Maßnahmen an. „Sowohl bei der Neubaustrecke als auch im Ausbaubereich setzen wir von Anfang an auf einen intensiven Dialog mit den Menschen vor Ort“, so Tradler.

Der Bürgerdialog soll 2019 starten. In welcher Form diese Zusammenarbeit stattfindet, wollen Bahn und Kommunen in den kommenden Monaten vereinbaren.

Planungsauftrag erläutert und weiteres Vorgehen abgestimmt

Der zusätzliche Planungsraum zwischen Grafing und Großkarolinenfeld erstreckt sich über einen mehr als 30 Kilometer langen Bereich. Darin liegen neun Gemeinden, mit denen die DB-Planer nun vorbereitende Gespräche führen. Zwei Gleise existieren

in diesem Abschnitt bereits, zwei weitere sollen dazukommen – so lautet die Vorgabe der Bundesregierung.

Anders sieht es in dem 23 Kilometer langen Abschnitt zwischen Grafing und München-Trudering aus. Dort ist die Strecke bereits viergleisig, sodass der Bundesverkehrswegeplan keinen Neubau vorsieht. Tradler: „Mit den neun Gemeinden zwischen Grafing und Trudering sprechen wir über Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung durch die Digitalisierung der Strecke.“

Eine große Rolle wird das Thema Lärmschutz spielen. Bund und Bahn haben in den vergangenen Jahren bereits 25 Millionen Euro für den Lärmschutz entlang der bestehenden Strecke aufgewendet. Weitere Maßnahmen in Höhe von 12 Millionen Euro sind beschlossen. „Im Zusammenhang mit dem Brenner-Nordzulauf werden wir prüfen, wo zusätzliche Schutzmaßnahmen notwendig werden könnten“, so der Projektleiter.

3 Fragen an den Bundestagsabgeordneten Dr. Andreas Lenz

Welche Rolle spielt für Sie die Bahn bei der Verkehrsentwicklung der kommenden Jahrzehnte?

Die Bahn wird hinsichtlich der Verkehrsentwicklung eine noch wichtigere Rolle spielen sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr. Das wird beispielsweise durch die inzwischen gut funktionierende Fernverbindung zwischen München und Berlin deutlich. Die Bahn ist in der Lage, CO₂-arme Mobilität zu gewährleisten, das ist ein großes Plus für die zukünftige Entwicklung. Aber die Bahn muss in Teilen auch noch besser werden, das gilt bei Zuverlässigkeit und Kundenfreundlichkeit. Trotzdem, ich fahre gerne mit der Bahn.

Was muss die Bahn bei den bevorstehenden Planungen zwischen Großkarolinenfeld und Trudering im Fokus haben?

Wenn ich mit den Menschen rede, dann stelle ich fest, dass der Lärmschutz ein äußerst wichtiger Punkt ist. Jedem ist klar, dass man sich nicht völlig lautlos fortbewe-

gen kann. Aber trotzdem muss beim Lärmschutz alles gemacht werden, um die Situation zu verbessern und so akzeptierbar wie möglich zu machen.

Aktiver Lärmschutz muss deshalb entlang der gesamten Strecke gegeben sein und zwar gemäß den Kriterien einer Neubaustrecke. Zwischen Großkarolinenfeld und Grafing soll es laut Bundesverkehrswegeplan zwei neue Gleise geben. Hier muss neben dem Lärmschutz eine Streckenführung gewählt werden, die sich möglichst nah am Bestand orientiert.

Zudem müssen die Bahnhöfe entlang der Strecke saniert und aufgewertet werden, damit auch Gemeinden, beispielsweise durch einen barrierefreien Ausbau, von den Baumaßnahmen profitieren. Und natürlich muss ein breiter Bürgerdialog geführt werden, wo wirklich jeder gehört wird.

Wie sollte ein Bürgerdialog vor Ort aussehen?

Zunächst geht es darum, sämtliche Informationen offen zu kommunizieren, hierfür gibt

es die Seite: www.brennernordzulauf.eu.

Darüber hinaus muss es aber einen breiten Bürgerdialog geben, hier steht die Bahn in der Verantwortung.

Der Bürgerdialog muss dann offen und transparent geführt werden. Dazu möchte ich natürlich auch selbst beitragen – die Bürgerinitiativen müssen dabei einbezogen sein. Nur gemeinsam kann man das bestmögliche Ergebnis erzielen.





4.000 Bürgerinnen und Bürger besuchen Info-Veranstaltungen

Informationen aus erster Hand: Nach der Vorstellung der Grobtrassenentwürfe haben DB und ÖBB im gesamten Projektraum vom Tiroler Inntal bis nördlich von Rosenheim 16 Infomärkte durchgeführt. Rund 4.000 Besucher nutzten die Gelegenheit, im persönlichen Gespräch mit Bahn-Mitarbeitern und Projektplanern ihre Fragen zu diskutieren. Bei jeder Veranstaltung konnten die Besucher Vorschläge, Fragen und Rückmeldungen hinterlegen. Auf über 1.000 Kärtchen, die für alle lesbar aufgehängt wurden, formulierten die Besucher Ihre Eindrücke. Darunter waren auch knapp 150 Trassenvorschläge, die nun vom Fachplaner geprüft werden.

Neubeuern liefert geologische Erkenntnisse nach – Erkundungsbohrung entfällt

Die Deutsche Bahn verzichtet auf die geplante Erkundungsbohrung in Neubeuern. Nachdem die Marktgemeinde Mitte November 2018 der Projektleitung ein bislang unbekanntes Gutachten eigener Erkundungsbohrungen zugestellt hat,



sind ausreichende geologische Erkenntnisse vorhanden. Zu diesem Ergebnis kommen die beauftragten Geologen nach Prüfung der Unterlagen.

Bereits im Frühjahr 2017 hatte die Marktgemeinde auf dem gleichen Grundstück zwei Erkundungsbohrungen durchführen lassen, um den Boden für Baumaßnahmen im Bereich der Kläranlage zu untersuchen. Diese Erkundungen wurden gegenüber der Bahn allerdings weder bei der Abfrage von Bestandsdaten noch bei den Gesprächen zur geplanten Bohrung mitgeteilt. Auch in einer Stellungnahme der Gemeinde gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt wurden die gemeindeeigenen Bohrungen nicht erwähnt.

„Wir waren überrascht, als wir Mitte November das Gutachten erhalten haben“, berichtet Manuel Gotthalseder, DB-Pro-

jektleiter für den Gemeinsamen Planungsraum. Die gemeindeeigenen Bohrungen lieferten für die aktuelle Planungsstufe ausreichende Erkenntnisse. „Da wir in der geologischen Grundlagenkarte in Neubeuern nun keinen weißen Fleck mehr haben, ist die Bohrung nicht mehr notwendig“, so Gotthalseder.

Die Erkundungsbohrungen im Inntal laufen seit Januar 2018. Bei allen Bohrstellen konnte mit den Grundeigentümern – Gemeinden und Privateigentümer – eine Einigung erzielt werden. Lediglich die Gemeinde Neubeuern wollte der geplanten Bohrung neben der kommunalen Kläranlage nicht zustimmen. Die DB schaltete daraufhin im Mai das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Behörde zur Klärung des Sachverhalts ein. Dieses hatte die Gemeinde Ende Oktober angewiesen, die Erkundungsbohrung auf dem Gemeindegebiet zu dulden.



Auf die Schiene! Die Verkehrspolitik stellt die Weichen für mehr Güterverkehr

Der Schienengüterverkehr in Deutschland wird bis zum Jahr 2030 um 43 Prozent wachsen. Das prognostiziert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundesverkehrswegeplan 2030. Wie soll das angesichts so mancher Engpässe auf den Gleisen gehen? Die verkehrspolitische Antwort: Kapazitätsausbau in den Vordergrund stellen.

Verlagerung von der Straße auf die Schiene heißt das große Ziel landauf und landab. Und es wird von Jahr zu Jahr dringlicher. Denn die Staulänge auf deutschen Autobahnen hat sich in diesem Jahrzehnt mehr als verdreifacht. Durchschnittlich 7.734 LKW täglich auf der Inntal-Autobahn bei Kufstein im Jahr 2017 und LKW-Dosierung an der Grenze sprechen für sich.

Senkung der Schienenmaut

Der **Masterplan Güterverkehr** der Deutschen Bundesregierung – 2017 aufgestellt – umfasst zehn Vorhaben – von längeren Zügen bis hin zu Steuervorteilen für die verladende Wirtschaft. Ein wichtiger Baustein wurde 2018 beschlossen: Die Halbierung der Trassenpreise. Die Kosten für den Gütertransport auf der Schiene sinken also. Weitere Verbesserungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen gehören neben der Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur, technischen Innovationen und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs zu den drei Schwerpunkten des Plans. Neue Signal- und Leittechnik entlang der Brennerachse gehört dazu.

Waren werden über immer längere Strecken transportiert – genau hier liegt eine besondere Stärke der Güterbahnen. Auf kurzen Strecken bis zu 400 Kilometern hat der LKW meist einen Kostenvorteil. **Die Hälfte des Schienengüterverkehrs in Deutschland ist heute grenzüberschreitend, Tendenz steigend.** Auch andere Trends eröffnen dem Schienengüterverkehr neue Chancen, darunter die zunehmende Verwendung von Containern.

Seit den 80er Jahren verzeichnet der **Kombinierte Verkehr** auf der Schiene das größte Wachstum. Dabei werden LKW nur auf einer kurzen Strecke genutzt, um Güter zum nächsten Terminal zu transportieren oder für „die letzte Meile“ zwischen Terminal und Zielort. Er hat in Deutschland inzwischen einen Anteil von knapp 40 Prozent am gesamten Schienengüterverkehr. Das entspricht 45 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr. Einen großen Anteil daran haben die Seehäfen. Sowohl in Deutschland als auch in Italien erwartet man Zuwächse.

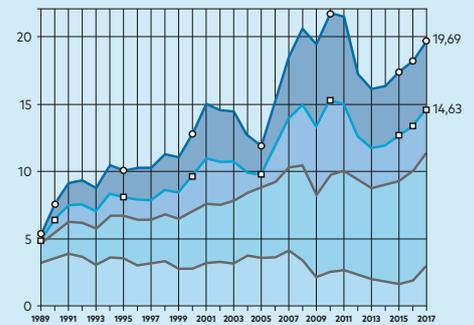
Auch der bayerische Außenhandel wächst weiter. Italien und Österreich sind die gefragten Ziele der Warenströme. Die bayerische Wirtschaft profitiert von der Brennerachse und der Ausbau ergibt einen volkswirtschaftlichen Gewinn, stellte eine IHK-Studie fest.

Der Brenner ist die in Europa am stärksten genutzte alpenquerende Verkehrsachse.

Transportarten am Brenner

- Bahn Nt
- Bahn NNt (Frachtgut)
- Totgewicht und leere Privatwagen
- Rollende Landstraße NNt (Frachtgut)
- Unbegleiteter Kombierter Verkehr NNt (Frachtgut)
- Wagenladungsverkehr NNt (Frachtgut)

Mio. Tonnen



Schienengüterverkehr am Brenner: Der unbegleitete Kombierte Verkehr (LKW ohne Zugmaschine) wird immer wichtiger.

Güterverkehr am Brenner

- Straße und Bahn (Frachtgut)
- Bahn NNt (Frachtgut)
- Straße

Mio. Tonnen/Jahr



Zehn Prozent Plus für die Schiene

Vor diesem Hintergrund hat die **bayerische Staatsregierung** erst kürzlich das „ambitionierte Ziel“ ausgegeben, jedes Jahr zehn Prozent mehr Güter auf den Schienen über die Alpenstrecken zu transportieren. Kurzfristig sollen einfache Verlademöglichkeiten, die nicht viel Infrastruktur benötigen, helfen. Große Stücke setzt der Freistaat auf das Konzept „BRECO.Train“. Dabei geht es um gemischte Intermodalzüge für den Brenner-Korridor mit Sattelanhängern, Containern und Wechselbrücken. Ein erster Zug soll in Kürze starten.

Um die politisch beabsichtigte Verkehrsverlagerung zu schaffen, braucht es mittelfristig den Ausbau der Kapazitäten auf der Schiene.

Positive Signale für Schaftenau-Knoten Radfeld

Das ÖBB-Team für den Brenner-Nordzulauf arbeitet derzeit intensiv an der Planung zum Projektabschnitt Schaftenau-Knoten Radfeld. Mitte 2019 soll die Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung bei der zuständigen Behörde erfolgen. Die mehrjährige Arbeitsphase zur definitiven Festlegung der Trassendetails wird mit diesem Schritt einen Abschluss finden.

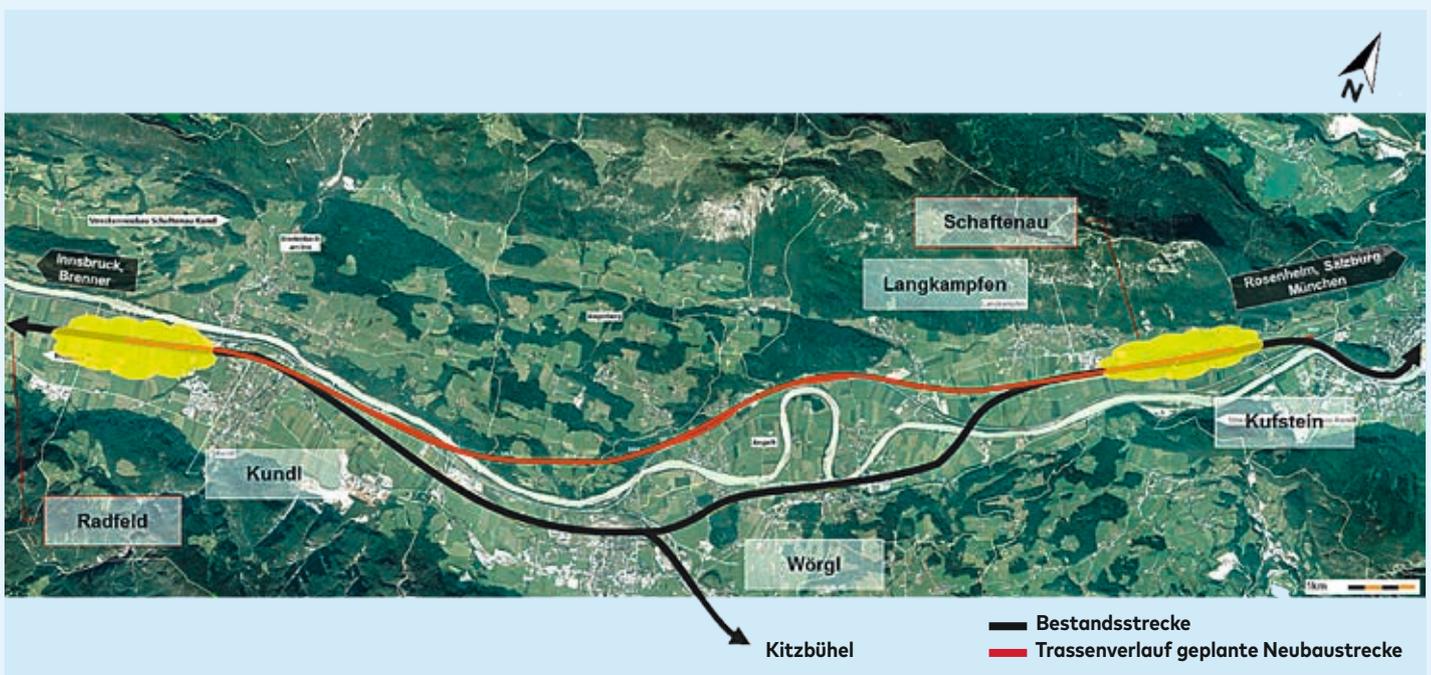
Nach Beratungen mit den Gemeindevertretern im Regionalforum haben die ÖBB den Planungsstand vergangenen Juni der Bevölkerung präsentiert. Rund 900 Interessierte nutzten bei drei Planausstellungen

die Gelegenheit zum persönlichen Gespräch mit den Ingenieuren und Fachexperten. Natürlich wurden auch Kritik und Verbesserungsvorschläge vorgebracht. Mehrere Diskussionspunkte haben die Planer dabei als Auftrag zur Nachbesserung mitgenommen: Insbesondere Bedenken zum Lärmschutz, die Trassenführung in der Gemeinde Angath sowie Trassierungsdetails am Gebiet der Gemeinde Langkampfen.

Nach mehrmonatigen Verhandlungen und Detailplanungen konnten die ÖBB wesentliche Punkte der vorgebrachten Anliegen erfolgreich in das Projekt übernehmen.

Auch das Regionalforum hat Mitte November die optimierte Planung zustimmend zur Kenntnis genommen und die Medien über die erzielten Fortschritte informiert.

Die ÖBB werden in den kommenden Monaten weiter informieren und das Gespräch suchen. Nicht alle Wünsche entsprechen den Erfahrungen und Trassierungsvorschriften der Bahn. Doch durch ein konstruktives Miteinander sind auch große Vorhaben im Sinne aller Beteiligten erfolgreich zu bewältigen.



Der Trassenverlauf der mehr als 20 km langen Neubaustrecke zwischen Schaftenau und Knoten Radfeld wurde gemeinsam mit den Gemeinden 2009 festgelegt.



Das Unterinntal bei Jenbach: Beispiel einer Verknüpfungsstelle



Auf einer Breite von 30 Metern liegen vier Bahngleise nebeneinander. Weichen verbinden die bestehende Inntalstrecke und die Neubaustrecke leistungsfähig. Dadurch ist gesichert, dass Züge zwischen den beiden Strecken wechseln können. So erreichen Personen und Güterzüge jeden beliebigen Haltepunkt in der Region. Bei Wartungsarbeiten, einer Störung oder besonders starkem Verkehrsaufkommen im betreffenden Streckenabschnitt ermöglichen Verknüpfungsstellen verkehrssteuernde Maßnahmen zur optimalen Lenkung des Verkehrsflusses. Verspätungen und Zugausfälle lassen sich somit reduzieren bzw. vermeiden.

Bahnvertreter erläuterten an dieser Stelle den Forenmitgliedern und Pressevertretern mehrfach, wie im Zusammenwirken mit den Anliegern eine verträgliche Lösung gefunden wurde.

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. 3 oben)
DB AG (S. 1 unten links)
DB AG – Andreas Jacob (S. 1, S. 3,
S. 5, S. 6 jeweils unten)
Andre Wahba (S. 2)
DB AG – Franz Lindemair (S. 3 unten)
ÖBB-Infrastruktur AG (S. 5, S. 6)