

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker und Mandatsträger in der Region

Juni 2018

„Eine europäische Verkehrsachse“

Seit vielen Jahren ist der Brenner die wichtigste Verkehrsachse über die Alpen. Auch der neue 50 Kilometer lange Gotthard-Tunnel kann ihm diesen Rang nicht ablaufen. Seine zentrale Lage zwischen den Verkehrsströmen in Nord- und Mitteleuropa auf der einen und Südeuropa auf der anderen Seite macht ihn für viele Verkehre besonders attraktiv. Die Bahngesellschaften in Italien, Österreich und wir als DB haben deswegen von der Politik den Auftrag, diese zentrale Achse auszubauen und auch für künftige Anforderungen leistungsfähig zu machen.

Die Frage ist, wie dies am besten, also möglichst verträglich für die Region zwischen München und Kufstein und dennoch passend zu den Erfordernissen des Zugverkehrs, aussehen wird. Die Antwort wollen wir im Dialog mit den Menschen vor Ort finden. Ein großer Meilenstein wird dabei die Findung einer Trasse sein.

Ich wünsche diesem Verfahren und allen Beteiligten dabei viel Erfolg – denn es geht um ein Infrastrukturprojekt, das die Region für viele Jahrzehnte prägen wird.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB für den Freistaat Bayern



Auf dem Weg zu einer Bahntrasse – Planer und Bürger im Dialog

Das Inntal zwischen Kufstein und Rosenheim ist geprägt vom Inn, den Städten und Dörfern an der westlichen und östlich Tal-seite und dem breiten Asphaltband der Autobahn in der Talmitte. Stromtrassen, Transalpine Ölleitung und regionale Infrastrukturen nehmen zusätzlich Raum in Anspruch. Ähnlich ist die Situation im dicht besiedelten Bereich rund um Rosenheim. Dazwischen auch noch Platz zu finden für eine neue Bahntrasse ist eine große Herausforderung.

Wie gehen die Fachleute vor?

Als erstes machen sie sich ein Bild über die Ist-Situation vor Ort. Wo sind Siedlungsgebiete, welche Naturräume gibt es und wie ist die bestehende Infrastruktur beschaffen? Aus diesen Grundlagen entstehen sogenannte Raumwiderstände. D. h. die Planer identifizieren und markieren diejenigen Bereiche, die besonders anspruchsvoll oder sensibel sind. Häufig handelt es sich im Inntal dabei um Siedlungsgebiete, Naturschutzbereiche, Wasserkörper, Geologie oder ausgewiesene Zonen für die Rohstoffgewinnung.

Auf diese Weise entstehen Korridore, also Bereiche, die möglichst wenige Zonen mit besonderen Herausforderungen für die Planung berühren.

Dieser Prozess findet seine Entsprechung in dem Dialog, den DB und ÖBB im Jahr 2015 gestartet haben. In Gemeindeforen, Regionalforum und dem regionalen Projektbeirat diskutieren und beraten die Bahnen gemeinsam mit den Vertretern der Region den Verlauf des Projektes und einzelner Planungsschritte. Es wurde vereinbart, dass je Gemeinde vier bis fünf repräsentative Vertreter aus gesellschaftlichen Bereichen wie Wirtschaft, Politik, Landwirtschaft und Bürgerinitiativen in jedem Forum Platz finden.

Im Vordergrund stand in dieser ersten Phase die Entwicklung eines Kriterienkataloges. Er ist das zentrale Werkzeug, mit dem am Ende die Trassenvarianten beurteilt und so die Trassenempfehlung erarbeitet wird. Dieser Katalog bildet unter anderem die

Fortsetzung auf Seite 2

Regionale Interessen fließen in die Planungen ein

Fortsetzung von Seite 1

gesetzlichen Bestimmungen zum Umweltschutz ab. Gemeinsam mit den Vertretern in den Gemeindeforen wurde der Katalog vielfach überarbeitet und den lokalen und regionalen Besonderheiten angepasst. „Rund die Hälfte der Indikatoren wurde auf Wunsch der Bürger geändert oder ergänzt. Für mich ist dies ein Erfolg dieses Dialoges und zeigt, dass die Anliegen der Menschen ernst genommen werden“, so Torsten Gruber, DB-Projektleiter Brenner-Nordzulauf.

Besonders wichtig: Trinkwasserschutz

Der Kriterienkatalog besteht aus drei großen Themenbereichen: Verkehr und Technik, Raum und Umwelt sowie Kosten und Risiken.

Besonders wichtig war vielen Forenmitgliedern der umfangreiche Schutz des Trinkwassers, der schonende Umgang mit Flächen und die Berücksichtigung der Belange des Tourismus. Die Forenmitglieder konnten über eine individuelle Gewichtung der Kriterien ihre persönliche Wertehaltung zum Ausdruck bringen.

Diese Beteiligung von Anfang an ist in Deutschland bisher einmalig. Im benachbarten Planungsraum in Tirol hat das Verfahren maßgeblich zu einem in der Region akzeptierten Trassenvorschlag beigetragen. Externe Moderatoren, erfahrene Fachleute in Sachen Bürgerbeteiligung, moderieren diesen Prozess.

Beide Entwicklungen, die Gemeindeforen mit dem Kriterienkatalog und die Planer mit ihren ersten Planungsschritten, treffen sich nun bei den ersten Entwürfen von Grobtrassen. Das ist der Auftakt für den Kern des Dialogs: Die Suche nach der besten Trasse.

Alles kommt in einen Trichter

Die ersten Grobtrassen des Planers werden durch Vorschläge aus den Gemeindeforen ergänzt. Gruber: „Wir gehen Schritt für Schritt vor. Man darf es sich vorstellen wie bei einem Trichter. Oben kommen alle Ideen hinein. Dann werden sie diskutiert, auf fachlicher Basis näher betrachtet und ggf. verworfen. Am Ende stehen verschiedene Trassenvorschläge, die mit dem gemeinsam erarbeiteten Kriterienkatalog bewertet werden. So finden wir den Trassenvorschlag, der die Anforderungen am besten erfüllt.“

Anfang 2020 soll dieser Trassenvorschlag der Gemeindeforen vorliegen. Dann wird sich jeweils die nationale Verkehrs- und Infrastrukturpolitik von Deutschland und Österreich mit dem Planungsergebnis befassen.

Ausdruck der Transparenz

1.400 Besucher auf der Website/Monat

320 Besucher im Infobüro seit Eröffnung

85 Dialogveranstaltungen

152 Teilnehmer in Foren



EU-Verkehrskordinator Pat Cox besucht DB/ÖBB-Großprojekt

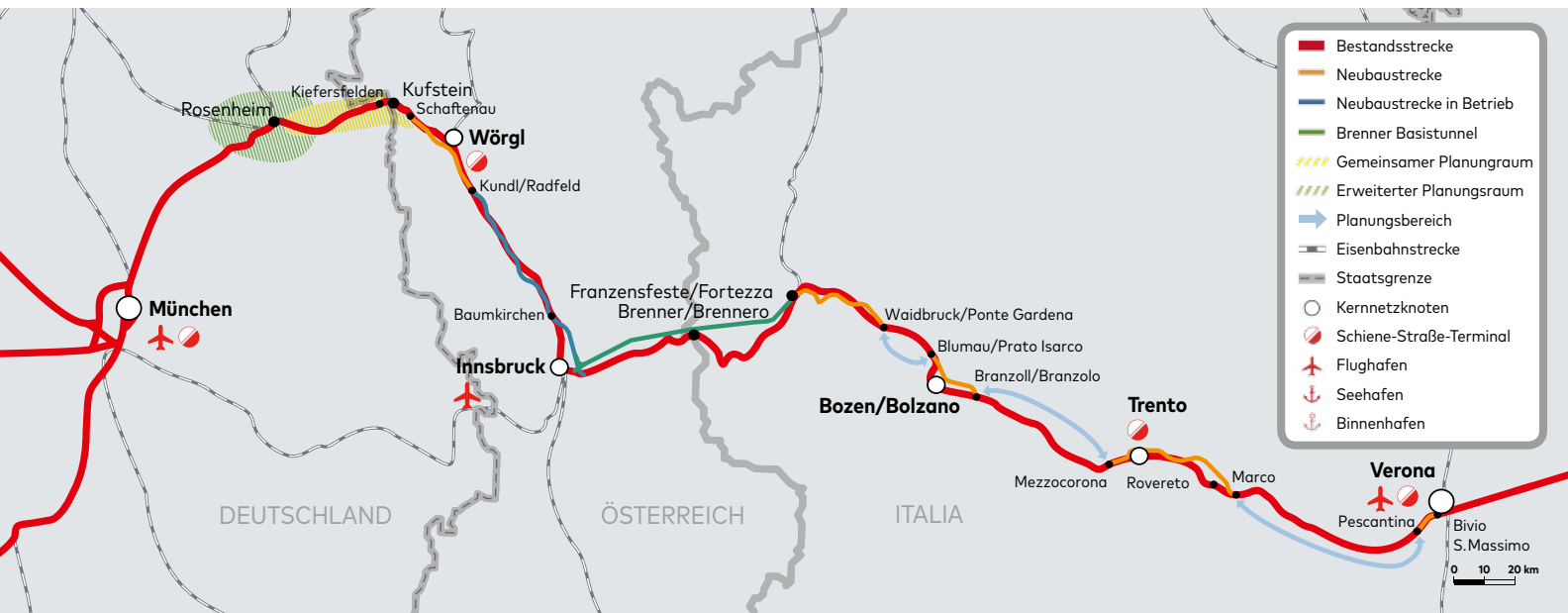


Hoher Besuch am Stand von DB und ÖBB: Pat Cox, EU-Verkehrskordinator (rechts im Bild) lässt sich über die Planungen im grenzüberschreitenden Ausbauprojekt Brenner-Nordzulauf informieren. Die beiden Projektleiter Torsten Gruber (DB, links im Bild) und Martin Gradnitzer (ÖBB, Bildmitte) schildern den aktuell stattfindenden Prozess der Bürgerbeteiligung und das Verfahren zur Auswahl einer zusätzlichen Bahnstrecke.

Das Projekt stellte sich auf der Fachkonferenz „TEN-T Days“ der Europäischen Kommission erstmals auf einem gemeinsamen Messestand mit den anderen Ausbauprojekten in Italien und Österreich entlang der 400 Kilometer langen Brennerachse zwischen München und Verona vor. Die EU hatte im April in der slowenischen Hauptstadt Ljubljana eine Vielzahl von Verkehrsprojekten von Baltic Rail bis zu Seehäfen im Mittelmeer versammelt. Insgesamt 100 Projekte, Startups und Unternehmen zeigten Lösungen für Verkehrsanforderungen der kommenden Jahre.



Die Brennerachse – eines der TOP-Verkehrsprojekte in Europa



Der Blick auf die Europakarte zeigt – die Brennerstrecke ist das Herzstück einer großen Nord-Süd-Magistrale von Skandinavien bis Sizilien. Für die beteiligten Länder Italien, Österreich und Deutschland, aber auch für die EU insgesamt, geht es um eine besonders wichtige Verkehrsachse. Als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist der Ausbau der Brennerachse von größter strategischer Bedeutung. Vom Ausbau profitieren gleichermaßen der nationale und internationale Personen- und Warenverkehr. Bereits jetzt sind an vielen Stellen die Bauarbeiten im Gang. Mehr als ein Drittel des Brenner Basistunnels ist bereits ausgebrochen. In Südtirol wird demnächst eine 23 Kilometer lange Neubaustrecke am Südzulauf zum Brenner entstehen. Die Projekte im Einzelnen:

Im Erweiterten Planungsraum rund um Rosenheim arbeitet die DB Netz AG unter Einbindung von Bürgern und Gemeinden an der Trassenempfehlung für eine zweigleisige Neubaustrecke. Seit 2017 werden alle Planungsschritte in zwei Gemeindeforen diskutiert.

Im Gemeinsamen Planungsraum von Schafotenau bis in den Bereich südlich von Rosenheim quert die Neubaustrecke die Staatsgrenze Österreich–Deutschland. Um den insgesamt besten Trassenverlauf zu finden, planen die DB Netz AG und die ÖBB-Infrastruktur AG so, als gäbe es keine Grenze.

Von Schafotenau bis Radfeld wurde der Trassenverlauf der mehr als 20 km langen Neubaustrecke gemeinsam mit den Gemeinden 2006-2009 festgelegt.

Die Neue Unterinntalbahn zwischen Kundl und Baumkirchen ist seit 2012 in Betrieb. Der 40 Kilometer lange Streckenabschnitt verläuft auf rund 34 Kilometern im Tunnel. Am Brenner Basistunnel laufen seit 2007 die Arbeiten zwischen Innsbruck und Franzensfeste. Er bildet das Herzstück der Brennerachse und ist nach seiner Fertigstellung mit einer Länge von bis zu 64 Kilometern der längste Eisenbahntunnel der Welt.

Zwischen Franzensfeste und Waidbruck entsteht der erste Ausbauabschnitt des Brennerzulaufs in Italien. Die rund 23 Kilometer lange Neubaustrecke wird vorwiegend in Tunnellage geführt. Alle Genehmigungen und die Finanzierung sind gesichert.

Ausbauprojekte im Südzulauf

Zwischen Waidbruck und Verona gibt es definierte Vorhaben, sodass im Endzustand durchgehend vier Gleise zur Verfügung stehen. Die drei prioritären Projekte (Umgehungen Bozen und Trento, Einfahrt Verona) garantieren, dass kein Engpass entsteht.



Schaftenau–Kundl:

Nach gelungener Trassenauswahl erstellt die ÖBB die Umweltverträglichkeitserklärung

Planungsvorhaben und Bahnbau begleiten im Tiroler Unterinntal die Menschen seit mehr als 15 Jahren. Aktuell wird das Behördenverfahren zur Feststellung der Umweltverträglichkeit des Neubauabschnittes Schafftenau–Kundl vorbereitet.

Bahnbauprojekte haben einen langen Realisierungszeitraum. Auch die Vorarbeiten für den zweiten Ausbauschnitt der Neuen Unterinntalbahn zwischen Schafftenau und Kundl wurden bereits im Jahr 2006 angestoßen. Damals befand sich der 40 Kilometer lange Neubauabschnitt Kundl–Baumkirchen voll in Bau. Und auch die Vorarbeiten für den Brenner Basistunnel ließen einen baldigen Beginn der Hauptbauarbeiten unter dem Brennermassiv erwarten.

Gemäß dem Auftrag des für Infrastruktur zuständigen Ministeriums hat die ÖBB 2007 ein Trassenauswahlverfahren eingeleitet. Es sollten alle denkbaren Planungsvarianten an den nördlichen und südlich Berghängen sowie direkt in der Talflur untersucht werden. Trassen waren zu definieren, begründet auszuscheiden oder vertieft zu prüfen.

Ein wichtiges Element war der Beitrag aus den Gemeinden. Bei regelmäßigen Treffen im Regionalforum wurde zuerst eine Bewertungsmethodik vereinbart. Das hatte den Vorteil, dass unabhängig von ersten Trassenanschlüssen klar zum Ausdruck gebracht wurde, wie die Neubautrasse aus Sicht aller Beteiligten auszugestalten ist.

Parallel zu den intensiven Kontakten mit Vertretern des Projektraumes haben die Planungsingenieure erste Grobtrassen erarbeitet. Und auch die Grundlagenhebung ist in voller Breite angelaufen. Wo erforderlich, wurden Bohrungen und geophysikalische Messungen vorgenommen. Nach einigen Monaten hatten die Fachexperten ein umfassendes Bild der Projektregion.

Sehr deutlich hat sich schon in einer frühen Planungsphase gezeigt, dass aus geologischen oder genehmigungsrechtlichen Gründen die Korridorbereiche südlich des Inn und in der Talflur kaum erfolgreich entwickelt werden können.

Somit haben die Planer die Konzentration auf ein Korridorbündel nördlich des Inn gelegt. Der sogenannte Angerberg – so zeigten die Untersuchungen – war eigentlich ein zerklüftetes Bergsturzgebiet. Nochmals wurden die Trassenoptionen eingeschränkt, bis schließlich vier Varianten in die Detailbewertung übergeführt werden konnten. Nach rund dreijähriger Planung, Prüfung und Bewertung auf Basis der Grundlagen aus dem Regionalforum, wurde die Trasse N1g als gesamthaft beste Planungsvariante anerkannt.

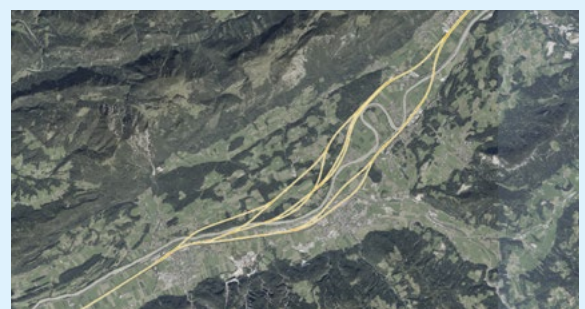
Heute befindet sich das Projekt am Weg zur Umweltverträglichkeitsprüfung-Grundsatzgenehmigung. Aktuell wird die Geologie vertieft untersucht, auch Bohrungen zur Bodenerkundung unter dem Inn wurden bereits durchgeführt. Die ökologische Bestandsaufnahme ist nach rund einem Jahr umfassender Erhebungen weitgehend abgeschlossen. Im Juni haben alle Anrainer der Projektregion die Möglichkeit, das Projekt in einer von drei Planausstellungen in den Standortgemeinden kennenzulernen.



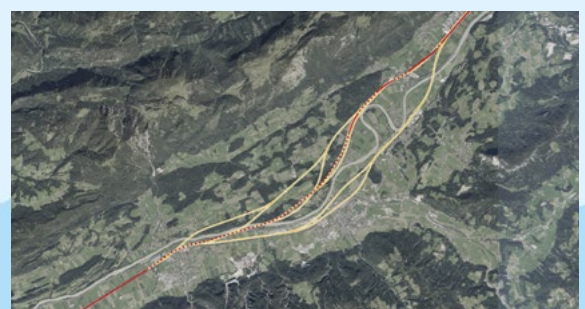
Grobtrassenplanung im Abschnitt Radfeld–Schaftenau: Mit 13 verschiedenen Varianten des Streckenplaners startete die Trassendiskussion.



Die ersten Grobtrassen wurden durch die Forenmitglieder ergänzt (17 Varianten).



Nach der vertieften fachlichen Betrachtung konzentrierten sich die Planungen auf acht Varianten.



Schließlich erfolgte die Beurteilung der verbliebenen Vorschläge der Planer anhand des Kriterienkataloges. Als gesamthaft beste Trasse wurde die Variante N1g festgelegt.

Häufige Fragen zum Projekt

Reichen die Kapazitäten auf der vorhandenen Strecke nicht aus?

Auf den zwei bestehenden Gleisen können rechnerisch 260 Züge am Tag fahren. Gegenwärtig sind es knapp 190. Allerdings sind in den für den Güterverkehr interessanten Tageszeiten nur noch wenig Kapazitäten frei.

Worauf beruhen die Prognosezahlen, die als Grundlage für die neuen Trasse dienen?

In Deutschland erhält die DB vom Bund den Auftrag, zwei neue Gleise zu planen. Basis ist der Bundesverkehrswegeplan 2030 und die dafür ebenfalls vom Bund vorgenommene Prognose der Verkehrsentwicklung der kommenden Jahre und Jahrzehnte. Dies korrespondiert bei internationalen Strecken auch mit dem erwarteten grenzüberschreitenden Verkehr und den Wachstumspotenzialen auf den europäischen Bahnachsen.

Warum wird mit 400 Zügen geplant?

Der Ausbau des Brenner-Nordzulaufs ist ein sehr langfristiges Projekt. Heutige Zugzahlprognosen stellen kaum den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme eines Neubauabschnittes dar. Neue Bahnstrecken sind aber mit einer Lebensdauer für mehrere Generationen angelegt. Deshalb ist es vernünftig, entsprechende Leistungsreserven zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wurde für unsere Planungen ein Schienenverkehr von 400 Zügen je 24 Stunden an der Grenze bei Kufstein definiert.

Wie werden Anwohner vor Bahnlärm geschützt?

Auf mehreren Wegen: Erstens werden Güterzüge leiser. Ab 2020 ist es in Deutschland gesetzlich verboten, laute Güterwagen einzusetzen. Die DB hat bereits 70 Prozent ihrer Wagen (Stand Anfang 2018) auf moderne Flüsterbremsen umgerüstet. Fachleute erwarten auf diese Weise eine Halbierung

des Zuglärms. Entlang der Bestandsstrecke zwischen Trudering und Kiefersfelden wird es zusätzlich zum freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes weitere Schallschutzmaßnahmen geben. Bei Streckenaus- und -neubauten gelten strenge gesetzliche Vorschriften zur Lärmvorsorge – etwa mit Schallschutzwänden und -fenstern.

Kommt es wirklich zu einer Verlagerung von Verkehr auf die Schiene?

Als umweltfreundliches Verkehrsmittel hat die Bahn Vorteile. Die Staaten wollen über verkehrslenkende Maßnahmen, wie z. B. der Halbierung der Schienenmaut in Deutschland, die Verlagerung auch wirtschaftlich attraktiv machen. Neue und schnelle Strecken verkürzen die Reisezeit. Personenzüge können mit dem Brenner Basistunnel mehr als eine Stunde schneller in Italien sein. Güterzüge können künftig länger werden, weil sie keine Steigungen mehr überwinden müssen.

Was bewirkt der Bürgerdialog wirklich?

Mit einer frühen Beteiligung der Bürger an der Trassenauswahl möchte die Bahn Transparenz schaffen und das lokale Wissen aus der Region für eine bessere Planung nutzen. Am Beispiel des Kriterienkataloges kann man nachvollziehen, dass rund die Hälfte der Indikatoren von Teilnehmern der Gemeindeforen verändert wurden. Die Trassenvarianten werden anhand dieser Kriterien bewertet.

Sind die Gremienrunden nicht nur Alibi-Veranstaltungen?

Es wurden externe Moderatoren und Experten engagiert, die das Beteiligungsverfahren nach einem international vielfach bewährten Muster durchführen. Die Bahnen haben ein Interesse daran, dass frühzeitig „alles auf den Tisch“ kommt. Nur so können eventuell unterschiedliche Interessen ausgeglichen und eine möglichst verträgliche

Trasse gefunden werden. Die Erfahrung aus anderen Projekten zeigt, dass die Gemeindeforen Einfluss auf die Planungen haben. So wird am Semmering Basistunnel in Österreich derzeit ein Trassenvorschlag realisiert, den der Fachplaner so nicht vorgesehen hatte.

Gibt es viel Streit im Dialog?

Es sind - ganz logisch - unterschiedliche Sichtweisen vorhanden. Umso wichtiger ist es, dass konstruktive Gespräche und Diskussionen über das Wie eines Trassenverlaufs geführt werden und nicht über das Ob.

Warum wird den Foren nicht mehr Zeit gewährt?

Die DB hat den Auftrag des Bundes umzusetzen und muss dabei im Auge haben, dass Bahnprojekte einen langen Planungs- und Realisierungszeitraum haben. Viele Anwohner im Inntal wollen inzwischen nicht mehr abwarten, sondern konkret über Trassenvarianten sprechen, um mehr Gewissheit zu bekommen. Das zeigen auch die Gespräche mit den Bürgern im Infobüro: Die Region wünscht sich Klarheit.

Wie lange benötigt die Bahn für den Neubau?

Große Verkehrsprojekte brauchen heutzutage in Mitteleuropa mit ihren vielen Planungen- und Genehmigungsschritten rund zwei Jahrzehnte. Dabei nimmt die reine Bauzeit meist den geringeren Anteil ein. Die Bahn geht in Etappen vor. Im nächsten Schritt soll 2020 die Trassenauswahl abgeschlossen sein. Dann folgen eine politische Befassung und Entscheidung. Weiter geht es mit Raumordnung, vertiefenden Planungen und Planfeststellung. Die Bauarbeiten werden sich vermutlich vor allem im übernächsten Jahrzehnt abspielen. Eine Fertigstellung ist frühestens zehn Jahre nach dem Brenner Basistunnel realistisch.



Erkundungsbohrungen



Die Erkundungsbohrungen im Inntal laufen bereits seit Januar. Das beauftragte Planungsbüro hat grenzüberschreitend rund 30 Punkte identifiziert, an denen die geologischen Erkenntnisse für die weiteren Planungen noch nicht ausreichen. Für fast alle Bohrungen liegt das Einverständnis der Grundeigentümer vor. Die Bohrpunkte verteilen sich über den gesamten Planungsraum in Deutschland und Österreich. Sie stellen keine Vorwegnahme eines späteren Trassenverlaufs dar.

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)
DB AG (S. 1 unten links)
DB AG – Andreas Jacob (S. 1, S. 2, S. 3, S. 5, S. 6 jeweils unten)
DB AG – Franz Lindemair (S. 2, S. 6)
ÖBB-Infrastruktur AG (S. 4)

