

# Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker:innen in der Region

Dezember 2022

## Wunschtrasse oder Fachkriterien?

Im Landkreis Ebersberg nimmt die Kritik an der Trasse Limone nicht ab. Sie sei nicht die Wunschtrasse der Region, heißt es. Ich habe Verständnis, dass man Wünsche artikuliert. Aber bei der Trassenauswahl geht es nicht darum, Wünsche zu erfüllen. Es geht darum, eine Streckenführung zu finden, die möglichst wenige Siedlungen und Naturschutzgebiete beeinträchtigt. Es geht also um objektive und nachprüfbar Kriterien.

Unser Planungsteam hat dabei enge Leitplanken: Gesetze zum Umweltschutz, Verordnungen zum Lärmschutz, Regularien zum Bahnverkehr und nicht zuletzt eine Aufsicht für den sparsamen Umgang mit öffentlichen Geldern. Ich bin überzeugt, diese Leitplanken haben ihre Berechtigung.

Der Dialog mit der Region ist uns wichtig, denn er fördert alle Argumente – pro und contra – zu Tage. Aber er endet nicht mit einer Wunschtrasse. Die Bahn hat keine Wunschtrasse, die darf sie auch gar nicht haben. Die Bahn muss innerhalb der Leitplanken bleiben und den besten Weg finden. Nur er wird im Genehmigungsprozess Bestand haben.



Klaus-Dieter Josel  
Konzernbevollmächtigter der DB  
für den Freistaat Bayern



## Stresstest bestätigt Vorteile der Auswahltrasse *Limone*

### Weniger Güterzüge auf der Bestandsstrecke

Die Variante *Limone* bleibt die Auswahltrasse im Abschnitt Grafing–Ostermünchen des Bahnprojekts Brenner-Nordzulauf. Dies ergab die ergebnisoffene Überprüfung, die die DB im September aufgrund von öffentlicher Kritik an der fachlichen Bewertung des Trassenauswahlverfahrens zugesagt hatte.

#### Stresstest für Lärm und Erschütterung betrachtet Neubau- und Bestandsstrecke

Aus Sicht der Sachverständigen und Gutachter wurden alle Kritikpunkte widerlegt. Mit einem Stresstest hat die DB auch das Gesamtsystem aus Neubau- und Bestandsstrecke im Hinblick auf Lärm und Erschütterungen betrachtet. Diese Herangehensweise war eine wesentliche Forderung von Kritikern. Im Ergebnis bleibt jedoch auch hier die Variante *Limone* an erster Stelle.

„Das Ergebnis der Überprüfung ist eindeutig. Die angesetzte Bewertungsmethode für das Trassenauswahlverfahren ist korrekt. Der Stresstest hat auch gezeigt, dass das Ergebnis selbst bei Anwendung der von Kritikern vorgebrachten Systematik stabil bleibt“, erklärt Matthias Neumaier, DB Gesamtprojektleiter. *Limone* bleibt die Variante mit den meisten Nutzenpunkten und dem besten Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis.

#### Bestandsstrecke wird künftig leiser

Die Neubaustrecke *Limone* entlastet die Menschen an der Bestandsstrecke von lautem Güterverkehr. „Die Umfahrstrecke nimmt künftig den allermeisten Güterverkehr auf. Das heißt: Entlang der Bestandsstrecke wird es künftig deutlich leiser“, so Neumaier. Die meisten der heute 146 Güterzüge auf der bestehenden Strecke

Fortsetzung auf Seite 2

werden künftig auf der Neubaustrecke fahren – ebenso wie der zusätzliche Güterverkehr. Circa 80 Prozent der Güterzüge werden über die Neubaustrecke geführt und circa 20 Prozent über die Bestandsstrecke. Insgesamt zeigen die Prüfergebnisse, dass die entsprechenden Teilkriterien im Trassenauswahlverfahren korrekt bewertet wurden und die unterstellten Fehler nicht zutreffen.

#### **DB hat keine Wunschtrasse**

Das gesamte Trassenauswahlverfahren – angefangen mit der Festlegung des Kriterienkatalogs vor Planungsbeginn im Sommer 2020 bis zur Vorstellung der Auswahltrasse im Sommer 2022 – sollte sicherstellen, dass die DB keinen Einfluss auf die Festlegung

**„Die Umfahrstrecke nimmt künftig den allermeisten Güterverkehr auf. Das heißt: Entlang der Bestandsstrecke wird es künftig deutlich leiser.“**

der Bewertungsspanne nimmt und das Ergebnis des Auswahlverfahrens rechtssicher ist. Beim Trassenauswahlverfahren zwischen Grafing und Ostermünchen wurde – wie beim Nachbarabschnitt auch – eine national wie international anerkannte wissenschaftliche Methodik (Kosten-Wirksamkeits-Analyse) angewendet. Sie wurde von Experten der Universität Innsbruck konzipiert und intensiv begleitet. Das Ziel dieser Methodik ist die nachvollziehbare Empfehlung einer Best-

variante unter Berücksichtigung der Themen Mensch, Umwelt, Natur, Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit und Risiken. Denn: Die Trasse muss sowohl die verkehrlichen Anforderungen erfüllen als auch genehmigungsfähig sein. Um der Vielzahl von Faktoren gerecht zu werden, erfolgten die Planungen von Beginn an ergebnisoffen.

Das Trassenauswahlverfahren im Abschnitt Grafing bis Ostermünchen ergab, dass die Auswahltrasse *Limone* die meisten Nutzenpunkte und das beste Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis aufweist. Sie erzielte die beste Bewertung in den Fachbereichen *Verkehr und Technik* und *Raum und Umwelt*. Speziell in den für die Menschen der Region wichtigen Belangen Lärm und Erschütterung schnitt die Variante *Limone* gegenüber der Variante *Türkis* deutlich besser ab.

In diesem Sinne hat die DB keine Wunschtrasse, sondern folgt den Ergebnissen der wissenschaftlichen Methode.

#### **Türkis wurde nicht benachteiligt**

Aus den Reihen der regionalen Politik wird der DB eine systematische Benachteiligung der Trasse *Türkis* vorgeworfen. Die an den gesetzlichen Rahmenbedingungen orientierte Lärmbetrachtung wurde im erfolgten Stresstest einer erweiterten Betrachtung im Sinne der Kritik unterzogen, was allerdings zu keiner Änderung am Gesamtergebnis führte. Ein auf eine bestimmte Variante zugeschnittenes Auswahlverfahren würde wiederum einer objektiven Beurteilung widersprechen.

Von Seiten der Kritiker wird die Trasse *Türkis* als „Bürgervariante“ bezeichnet. Diese Bezeichnung rührt daher, dass diese bestandsnahe Variante von zwei Bürgern

vorgeschlagen wurde. Aus Sicht der DB ist das Meinungsbild differenzierter. Auch diese Streckenführung führt – wie jede Infrastrukturmaßnahme – zu Betroffenheiten, speziell bei Anwohnenden entlang der Bestandsstrecke. Dies zeigt sich an der Gemeinde Aßling. Hier hat sich eine Bürgerinitiative gegründet, die für den Schutz der Anwohnenden an der Bestandsstrecke und gegen die Zerschneidung des Naturschutzgebietes Attetal eintritt.

#### **Optimierung der Auswahltrasse in der Vorplanung**

Die Trasse geht nun in die Vorplanung, wird dabei detailliert geplant, weiterentwickelt und optimiert.

**Ein auf eine bestimmte Variante zugeschnittenes Auswahlverfahren würde einer objektiven Beurteilung widersprechen.**

Die Planung des Gesamtprojekts wird 2025 im Rahmen der Parlamentarischen Befassung dem Bundestag zur Entscheidung vorgelegt. Das Ergebnis wird aus Sicht der DB sowohl im späteren Planfeststellungsverfahren als auch einer juristischen Überprüfung standhalten.

Die ausführliche Stellungnahme der DB auf alle Kritikpunkte kann im Internet unter [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) eingesehen und heruntergeladen werden. ■

## Vorplanung für technische Streckenausrüstung im Ausbaubereich Trudering–Grafiing abgeschlossen

Im Ausbaubereich Trudering–Grafiing des Brenner-Nordzulaufs geht es zügig voran: Die Vorplanung für die technische Streckenausrüstung wurde nun abgeschlossen. Über die technischen Details der Planungen auf dieser Strecke informierte der Projektabchnittsleiter, Dieter Müller, die Mitglieder des Dialogforums.

Ein Blick in die Planungswerkstatt zeigte eine Visualisierung des Überwurfbauswerks nördlich von Grafiing, das zur Einbindung der Neubaustrecke in die bestehende Infrastruktur geplant wird und sich in die natürliche Topografie einfügt.

Zudem informierte die Projektleitung über die weiteren Schritte beim Schallschutz, einem für die Menschen entlang der Bahnstrecke seit Jahren überaus wichtigen Thema. Dieter Müller zeigte auf, wie im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Zunahme der Schallbelastung durch die Fernwirkung der Neubaustrecke zwischen Grafiing und der Grenze in schalltechnischen Gutachten untersucht werden wird. Voraussetzung für diese Gutachten sind die Prognosezugzahlen der aktuell laufenden Bedarfsplanüberprüfung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, die Ende 2023 vorliegen sollen.

**Die Projektleitung informierte über die weiteren Schritte beim Schallschutz, einem für die Menschen entlang der Bahnstrecke seit Jahren überaus wichtigen Thema.**

Die Planung des Ausbaubereichs Trudering–Grafiing wurde in enger Abstimmung mit dem Projekt *Digitale Schiene Deutschland* (DSD) erstellt und wird an das Projekt DSD übergeben. Das „Starter-Paket“ für den Einstieg in die Digitale Schiene für Deutschland soll bis 2030 umgesetzt werden und umfasst den transeuropäischen Skandinavien-Mittelmeer-Korridor. Dieter Müller informierte auch über die parlamentarische Befassung, die nach Abschluss der Vorplanung für das Gesamtprojekt im Deutschen Bundestag erfolgt. In welcher Weise die Kommunen und Landkreise im Ausbaubereich Trudering–Grafiing in diesem Rahmen

Forderungen einbringen können, die über das gesetzliche Maß hinausgehen, interessierte die Teilnehmenden besonders. Hierzu wird es voraussichtlich im Frühjahr einen gesonderten Informationstermin geben. ■



Das Überwurfbauswerk ist beiderseits von Wald umgeben und fügt sich in die natürliche Topografie ein.

# Planungsabschnitte Ostermünchen–Kiefersfelden: Vorplanung schreitet voran

Seit einem Jahr läuft die Vorplanung für das Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf zwischen Ostermünchen und der Grenze bei Kiefersfelden. In dieser Phase verfeinert und optimiert die Deutsche Bahn die bisherige Planung. Für die Weiterentwicklung der Strecke untersucht das Planungsteam lokale Alternativen und Untervarianten. Dabei fließen neben Belangen des Umwelt- und Naturschutzes auch technische und betriebliche Überlegungen ein.

## Optimierungen zwischen Ostermünchen und Innleiten

Im September informierte das Projektteam wieder die Mitglieder der Dialogforen über den aktuellen Planungsstand. Für die Verknüpfungsstellen im Inntal sowie bei Ostermünchen werden jeweils zwei Alternativen untersucht. Auf Anregung einer Gemeinde untersucht das Planungsteam zudem, ob nahe Pfaffenhofen die kreuzende Bahnstrecke Rosenheim–Mühldorf tiefer gelegt werden kann. Dadurch könnten in diesem Bereich die Dämme für die Neubaustrecke um bis zu drei Meter abgesenkt werden. Niedrigere Dämme benötigen zudem weniger Fläche.

## Drei Alternativen zwischen Riedering und 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.

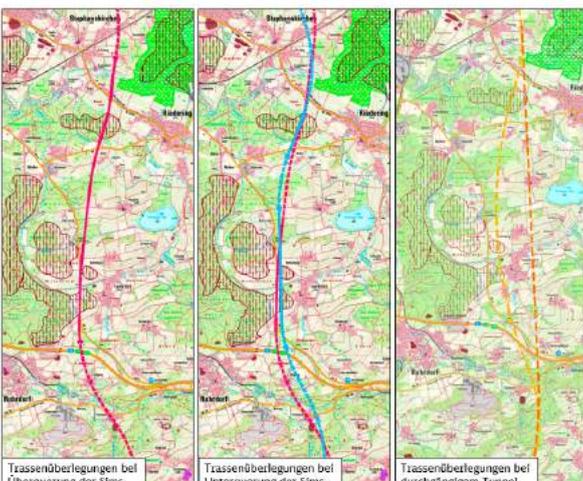
Bei einer Überquerung der Sims wurde ein angepasster Streckenverlauf ausgearbeitet. Dieser ergibt sich aus Optimierungen im Bereich Scheiberloh. Dort wird die Neubaustrecke unterirdisch verlaufen. Im Falle einer Überquerung der weiter südlich fließenden Sims würde der Tunnel nach bisheriger Planung den Ortskern nur mit einer geringen Überdeckung unterfahren können. Der Tunnel der neuen Trassierungsvariante umfährt hingegen den Ortskern weiter östlich und hätte deutliche Vorteile für die Bebauung in Scheiberloh. Die Optimierung hätte im weiteren Verlauf nach Norden Anpassungen der Trassenlage zur Folge. Dort würde ein geplantes Trinkwasserschutzgebiet beeinträchtigt.

Der Schutz des Trinkwassers hat ebenso wie der Schutz der Bebauung eine hohe Priorität für die Deutsche Bahn. Für die mögliche Beeinträchtigung bestehender und geplanter Schutzgebiete werden in den weiteren Planungen Lösungen erarbeitet. Die Gemeinde Stephanskirchen hat ein Gesprächsangebot der DB angenommen, um sich über mögliche Lösungen auszutauschen. Der Schutz des Trinkwassers wird zudem im späteren Genehmigungsverfahren geprüft.

Neben der angepassten Streckenführung wird auch weiterhin der bisherige Verlauf aus dem Trassenauswahlverfahren untersucht. Dieser wäre bei einer Unterquerung der Sims sowie bei einem durchgängigen Tunnel zwischen Riedering und Rohrdorf möglich.

## Reduktion der Alternativen

Für alle Planungsabschnitte sollen in den kommenden Monaten die Anzahl der möglichen Varianten reduziert werden. Am Ende der Vorplanung erfolgt eine Abwägung der Themen Mensch, Natur, Technik, Betriebsführung und der Wirtschaftlichkeit und eine Gesamtbewertung der möglichen Streckenverläufe. ■



Trassenüberlegungen bei Überquerung der Sims

Trassenüberlegungen bei Unterquerung der Sims

Trassenüberlegungen bei durchgängigem Tunnel

**DB NETZE**

**Planungsabschnitt Innleiten-Kirnstein**

Varianten im Bereich Riedering–Rohrdorf

**In der Vorplanung weiter ausgearbeitet werden:**

- Alternative 1 mit Überquerung Sims in der Variante „Pink“
- Alternative 2 mit durchgehendem Tunnel in den Varianten „Gelb“ und „Orange“
- Alternative 3 mit Unterquerung Sims in den Varianten „Pink“ und „Cyan“

➤ Ziel: Reduktion der Varianten im Laufe der Planung und Gesamtbewertung/Abwägung am Ende der Vorplanung

Stand: September 2022

# Drei Fragen an Landesrat René Zumtobel

Tiroler Landesregierung, zuständig für Verkehr, Mobilität, Klimaschutz, Umwelt- und Naturschutz

**Seit Oktober 2022 steuern Sie gemeinsam mit Ihrem Team die Tiroler Verkehrspolitik. Welche Bedeutung hat für Tirol der weitere Ausbau der Eisenbahnachse Brenner?**

Die Umkehrung des Modal Splits – der ja im Moment in Tirol bei nur rund 27 Prozent Schiene vs. 73 Prozent Straße liegt – ist ein Thema, das ich in den kommenden Jahren vorantreiben möchte. Dazu muss neben neuen Maßnahmen auf der Straße einerseits der Brenner Basistunnel künftig optimal ausgelastet werden und die entsprechende Infrastruktur entlang des Korridors München–Verona geschaffen werden. Der Ausbau der Eisenbahnachse Brenner ist also von zentraler Bedeutung, um die Bevölkerung dies- und jenseits des Brenners zu entlasten und nachhaltige Wege im Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen.

**Die Entwicklung grenzüberschreitender Eisenbahn-Infrastrukturen erfordert enge Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen. Wie wird Tirol diese Beziehung in Zukunft gestalten?**

Mir liegt viel an einer guten und wertschätzenden Gesprächskultur – dazu braucht es gegenseitigen Respekt und die Bereitschaft, einander zuzuhören. Ich stehe bereits in engem Austausch mit meinem Amtskollegen in Südtirol und setze auch auf Gespräche mit meinem Kollegen in Bayern. Jede Region muss sich natürlich entsprechend mit der eigenen Regierung auf nationaler Ebene austauschen und auch hier muss gemeinsam an Lösungen gearbeitet werden, damit der Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes funktionieren kann und Lösungen gefunden werden, die die Interessen aller Regionen so gut wie möglich berücksichtigen.

*Der Ausbau der Eisenbahnachse Brenner ist von zentraler Bedeutung, um die Bevölkerung dies- und jenseits des Brenners zu entlasten.*

**Welche Vorteile bringt eine neue leistungsfähige Bahninfrastruktur für die Region?**

Die Bahn spielt in so vielen Bereichen eine Rolle und ist wohl das „Herzstück“ der Tiroler Mobilität: Im öffentlichen Personennahverkehr, wo es von zentraler Bedeutung ist, dass so gut wie jede:r die Möglichkeit hat, den Arbeitsplatz mit den Öffis zu erreichen. Aber selbstverständlich auch in Sachen Warentransport, wo mehr und mehr Unternehmen Interesse zeigen, ihre Güter auf die Schiene zu bringen, um damit die Straßen zu entlasten. Dafür braucht es neben der Infrastruktur aber auch endlich Kostenwahrheit auf der Straße, um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen. Ein dritter und ganz wesentlicher Punkt ist auch der Tourismus. Noch kommen mehr als 80 Prozent der Gäste mit dem Pkw nach Tirol – wenn das Bahnnetz weiter ausgebaut wird, es gute Anbindungen gibt, die Ticketsysteme ineinandergreifen und die „letzte Meile“ gut abgedeckt ist, werden künftig mehr und mehr Menschen auch für den Urlaub in Tirol gerne den Zug nehmen. Dafür werde ich mich einsetzen! ■



## ÖBB-Bohrprogramm läuft auf Hochtouren

**A**bgestimmt mit den Planungen der Deutschen Bahn haben die ÖBB im September ein umfassendes geologisches Erkundungsprogramm gestartet. Bis zu vier Bohrgeräte sind parallel im Raum Kufstein tätig. Gebohrt wird bis März 2023 an mindestens 21 Bohrpunkten. Aus einer Tiefe von bis zu 170 Metern werden dabei Bohrkerne für weitere Untersuchungen gewonnen.

Fachexpert:innen begutachten im Zuge der Erkundungsarbeiten insgesamt rund 1.600 Meter Bohrkerne. Anschließend gehen die Gesteinsproben zur exakten Beurteilung ins Labor. Damit die Proben auch zu einem späteren Zeitpunkt noch verfügbar sind, wird das Material nach Abschluss aller Untersuchungen in einem Bohrkernlager für spätere Projektphasen aufbewahrt.

Ziel der laufenden Kampagne ist, geologische Informationen zur Bearbeitung der gemeinsam gefundenen grenzüberschreitenden Auswahltrasse *Violett* im österreichischen Trassenabschnitt verfügbar zu machen. Geophysikalische Untersuchungen ergänzen die Informationen aus dem Bohrprogramm. Alle Erkenntnisse werden in die Unterlagen zum Prüfungsverfahren der Umweltverträglichkeit einfließen. ■



Bis März 2023 erkunden die ÖBB die Geologie für die Neubaustrecke bei Kufstein.



## Südzulauf nimmt Fahrt auf

### Baustart für neue Gleise in 2023

Bozen – Auf der Alpensüdseite rollen im kommenden Jahr die Bagger an. Die Italienische Bahn hat nun alle Genehmigungen eingeholt und kann mit dem Bau zweier neuer Gleise beginnen. Unmittelbar anschließend an den Brenner-Basistunnel entsteht in diesem Jahrzehnt ein 22 Kilometer langer Abschnitt zwischen Franzensfeste und Waidbruck im Eisacktal. Ein Großteil der neuen Strecke wird im Berg verlaufen, dabei Brixen umfahren und vor Bozen wieder auf die bestehende Strecke treffen. Fertigstellung soll spätestens mit der Eröffnung des Basistunnels sein.

Wie der italienische Bahn-Infrastrukturbetreiber RFI weiter mitteilt, wird der Bau dieses ersten von insgesamt sieben Abschnitten zwischen dem Eisacktal und Verona mit 1,5 Mrd. Euro veranschlagt.

Für die anschließende Umfahrung von Bozen – ein Abschnitt mit 16 Kilometern Länge – sollen im Jahr 2023 die Planungen abgeschlossen sein.

Auch bei dem elf Kilometer langen Tunnel, mit dem Trient umfahren werden soll, ist man auf Seiten der Provinzregierung zuversichtlich, dass in den kommenden

Jahren die Bagger anrollen. In Verona will die italienische Eisenbahn die Zufahrt von Norden auf vier Gleise ausbauen.

Ein Baubeginn bei Verona steht aber noch nicht fest, gleiches gilt für Rovereto. Für die Umfahrung der Stadt muss zunächst noch die Trassenauswahl abgeschlossen werden. Die weiteren Abschnitte sollen im kommenden Jahrzehnt folgen.

Der Bau des Südzulaufs wird in den kommenden Jahren mit Mitteln aus dem EU-Wiederaufbaufonds gespeist.

### Verlagerung auf die Schiene

Die Südtiroler Landesregierung hat am 15. November, Zeitungsberichten zufolge, beschlossen, dass das Land zwischen Brenner und Salurn den begleiteten und unbegleiteten kombinierten Schienenverkehr weiter fördern wird. „Wir wollen immer mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene und auf alternative Verkehrsmittel verlagern“, unterstreicht Landesverkehrsrat Daniel Alfreider. Die Zuschüsse für den kombinierten Güterverkehr haben sich aus ökologischer Sicht positiv ausgewirkt, der Schadstoffausstoß habe sich verringert.

Die Förderung des kombinierten Güterverkehrs auf Schiene sei nur eine der vielen Maßnahmen, um den Warentransport auf Schiene attraktiver zu gestalten, so Alfreider. Vor allem entlang der Brennerachse im Wipptal, Eisacktal und Unterland soll für Umwelt und Anrainer eine Entlastung erreicht werden. ■



## Die Brennerachse im Blick: Seminar der CER in Brüssel

Eine Ausstellung über die grenzüberschreitenden Bahnprojekte vom Fehmarnbelt in der Ostsee bis zum Brennerkorridor war im Oktober im Europaparlament zu sehen. Aus diesem Anlass veranstaltete die Vereinigung der Europäischen Eisenbahnen (CER) ein Seminar mit Europaparlamentarier:innen und Bahnvertreter:innen.

DB Gesamtprojektleiter Matthias Neumaier und seine Kolleg:innen aus Österreich und Italien berichteten über die aktuellen Projektstände. Vom Brenner Basistunnel verlaute es, dass bisher 66 Prozent der Tunnelarbeit vollbracht sind. 154 Kilometer des insgesamt 230 Kilometer langen Tunnel-systems sind inzwischen ausgebrochen. Aus Italien war zu vernehmen, dass im kommenden Jahr in zwei Abschnitten mit den Bauarbeiten nach Eisack und im Etschtal begonnen werden soll.



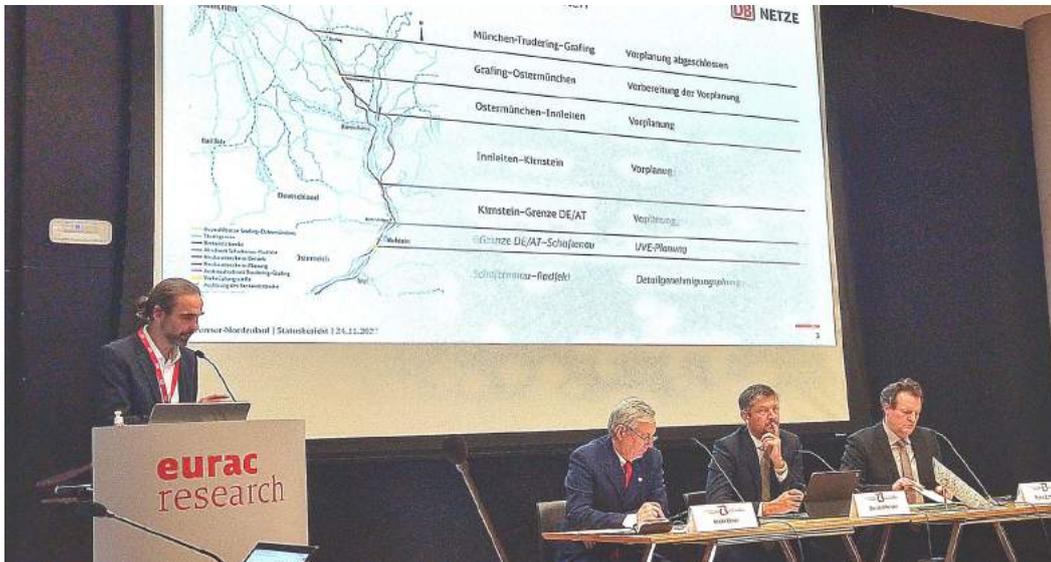
Mit den einzelnen Projekten schnell voranzukommen – das war der einhellige Appell der Europaabgeordneten, denn der Brennerkorridor zwischen München und Verona stelle eines der wichtigsten EU-Verkehrsprojekte dar. ■



### Brenner-Nordzulauf zu Gast bei der Mittelstands-Union

Der Lkw-Verkehr über den Brenner stand im November auf der Tagesordnung der Mittelstands-Union Rosenheim-Land. Ausgehend von den Problemen, die heute auf der Straße vorherrschen und den wenigen Möglichkeiten, die die Bahnen gegenwärtig bieten können, waren sich die Teilnehmenden einig: Der Ausbau des Alpentransits auf der Schiene und damit auch der Brenner-Nordzulauf muss schnell vorangehen und Abhilfe schaffen.

# Aktionsgemeinschaft Brennerbahn – Südtirol übergibt Vorsitz an Tirol



DB Gesamtprojektleiter Matthias Neumaier erläutert den Fortschritt in den deutschen Projektabschnitten des Brenner-Nordzulaufs.

Ende November trafen sich in Bozen Verkehrslandesräte und -minister sowie die Industrie- und Handelskammern von Bayern, Tirol, Südtirol, dem Trentino und der Provinz Verona, um über den Bahnausbau und die Verkehrsverlagerung entlang des Brennerkorridors zu beraten. Aus Anlass der Präsidentenkonferenz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

berichteten die Bahngesellschaften DB, ÖBB und RFI sowie die Brenner Basistunnel SE über ihre Bau- und Planungsfortschritte. Verkehrspolitik und Handelskammern waren sich einig, dass die Belastung der Straße in den kommenden Jahren noch zunehmen wird, unter anderem wegen bevorstehender Baustellen an der Brenner-Autobahn. Es sollen alle Hebel in Bewegung

gesetzt werden, um die Verlagerung auf die Schiene voranzubringen. Der neue Verkehrslandesrat für Tirol, René Zumtobel, will als Vorsitzender der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn in den kommenden zwei Jahren auch das Thema regionaler Güterverkehr auf der Schiene in den Vordergrund stellen. ■

## 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/Rodermund S. 1  
DB Netz AG S. 1, 3, 4  
Land Tirol/Die Fotografen S. 5  
ÖBB/Sailerbrothers S. 6  
Dr. Thomas Geppert/Mittelstands-Union  
Oberbayern S. 6 (unten)  
DB Netz AG/Lindemair S. 7, 8, 9



Kofinanziert von der Europäischen Union