

Der Brenner-Nordzulauf informiert

Informationen für Politiker:innen in der Region

Dezember 2023

Voller Fokus auf die Schiene

Die Bundesregierung hat kürzlich den gesetzlichen Rahmen geschaffen, damit Bahnprojekte schneller ans Ziel kommen. Der Koalitionsvertrag der bayerischen Staatsregierung fordert einen „massiven“ Ausbau der Schiene. Die Bahn bekommt also aktuell viel politischen Rückenwind.

Im bayerischen Koalitionsvertrag wird auch der Brenner-Nordzulauf erwähnt – diesmal aber ohne einschränkenden Verweis auf eine Bedarfsprüfung, wie noch beim letzten Mal im Jahr 2018. Hervorgehoben werden Tunnellösungen, die zu Konsens in der Region führen sollen.

Damit bekräftigt die Staatsregierung, was die Planer der Bahn in diesem Jahr unternommen haben. Im Zuge der Variantenentscheidungen wurden Tunnelanteile erhöht und die Flächeninanspruchnahme reduziert. Vieles entspricht den Gegebenheiten in Tirol.

Aus der Region kamen zuletzt – abgesehen von wenigen lokalen Stimmen – sehr positive Reaktionen auf die Ergebnisse.

Dies alles drückt aus, dass die Akzeptanz gewachsen ist und weitergehende Wünsche der Region nun im nächsten Schritt in die parlamentarische Befassung eingebracht werden können. Dort, im Bundestag, wird dann eine politische Entscheidung zu den Planungen der Bahn getroffen.



Klaus-Dieter Josel
Konzernbevollmächtigter der DB
für den Freistaat Bayern



Die Trasse wurde an vielen Stellen optimiert – so wie hier bei Niclasreuth (Aßling)

Streckenverlauf steht fest

Vorplanung für Brenner-Nordzulauf biegt auf Zielgerade ein

Für die Menschen in der Region besteht seit Ende Oktober Klarheit über den gesamten Streckenverlauf des Brenner-Nordzulaufs zwischen Grafing und der Staatsgrenze bei Kufstein. Mit den Variantenentscheidungen biegt die Vorplanung des Bahnprojekts auf die Zielgerade ein.

In den vergangenen Monaten hatte das Planungsteam den Streckenverlauf optimiert und verschiedene lokale Varianten untersucht. „Wir haben mit Hochdruck daran gearbeitet, geeignete Lösungen für die noch offenen lokalen Fragen zu finden“, erklärte DB-Gesamtleiter Matthias Neumeier anlässlich der Vorstellung. „Mit den Entscheidungen über die Varianten haben wir nun ein wichtiges Etappenziel erreicht.“

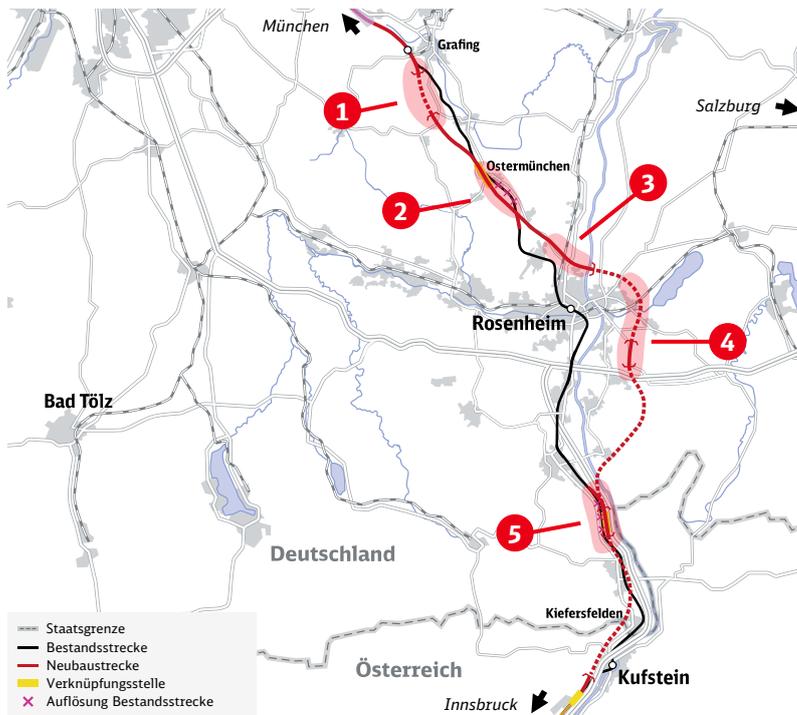
Die Ingenieur:innen haben alle lokalen Varianten detailliert hinsichtlich ihrer

Auswirkungen auf Menschen, die Natur, die Technik und die Wirtschaftlichkeit untersucht. Durch die Abwägung aller Aspekte ermittelte das Planungsteam jeweils die objektiv beste Variante.

„Im Ergebnis steht eine Vorzugstrasse, die für die Region erhebliche Vorteile bietet“, so Neumaier. „Mit zwei verlängerten Tunneln und zusätzlichen Brückenabschnitten konnten wir den Flächenverbrauch verringern und den Schutz des Trinkwassers sicherstellen.“

Ortsumfahrungen schützen die Menschen vor den Auswirkungen des zunehmenden Güterverkehrs. Wo es möglich war, verläuft die Neubaustrecke mit vorhandener Infrastruktur gebündelt. In Ostermünchen entsteht ein barrierefreier Bahnhof nach modernen Standards.

Fortsetzung auf Seite 2 ▶



- 1 | Salachtunnel
Verlängerter Salachtunnel ✓
- 2 | **Verlegung des Bahnhofs Ostermünchen** ✓
Beibehaltung des Bahnhofs Ostermünchen
- 3 | Damm
Vorlandbrücke
Kombilösung Damm/Brücke ✓
- 4 | Überquerung der Sims
Durchgängiger Tunnel
Unterquerung der Sims ✓
- 5 | **Verknüpfungsstelle an der Autobahn** ✓
Verknüpfungsstelle an der Bestandsstrecke



1 Verlängerter Salachtunnel minimiert den Flächenverbrauch

Im Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen verlängert sich der Salachtunnel um zwei Kilometer.

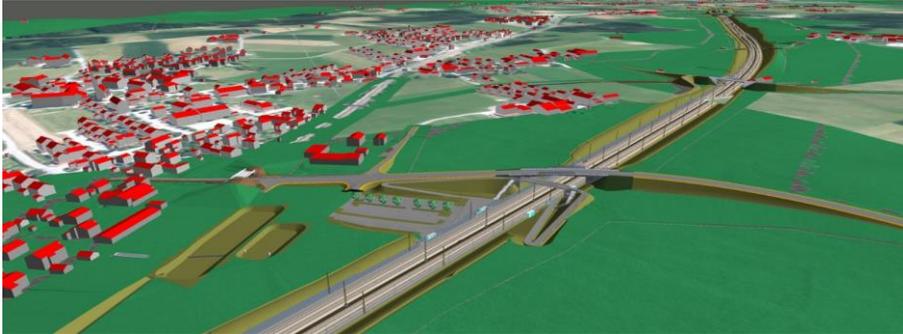
Nördlich des Golfplatzes Elkofen entsteht das Nordportal des 3,7 Kilometer langen Tunnels. Auf Höhe Lorenzenberg kommt die Strecke wieder an die Oberfläche. Im Bereich des Trinkwasserschutzgebiets wird die Strecke in zwei abgedichteten Tunnelröhren geführt. Die Funktionsfähigkeit des Schutzgebiets bleibt dabei voll erhalten.

Vorteile der Variante

- erheblich geringerer Flächenverbrauch
- weniger Überschussmassen durch Vermeidung tiefer Einschnitte
- weniger Umwelteingriffe und Schonung des Wasserschutzgebiets
- keine Beeinträchtigung des Golfplatzes im Endzustand

2 Neuer Bahnhof Ostermünchen nach aktuellen Standards

In Ostermünchen wird der Bahnhof nach Nordwesten verlegt. Es entsteht ein neuer barrierefreier Bahnhof mit moderner P+R-Anlage und Bushaltestelle. Die Bestandsstrecke wird in den Bereich der Neubaustrecke umverlegt. So können die bestehenden Gleise auf ca. 4,1 km Länge zurückgebaut werden.



Vorteile der Variante

- kürzere Wege für Tuntenhausen und den Ortskern von Ostermünchen zum neuen Bahnhof
- barrierefreie Station mit moderner P+R-Anlage und Busanbindung
- keine Trennwirkung im Ortskern Ostermünchen bzw. keine Insellage für die Siedlungen Stetten, Berg und Aubenhausen
- Entlastung des Ortsbereichs Ostermünchen
- städtebauliches Potenzial durch Rückbau der bestehenden Bahnstrecke

3 Zusätzliche Brückenabschnitte verringern den Flächenbedarf im Rosenheimer Becken

Zunächst wurde für den Streckenverlauf zwischen Mintsberg und Innleiten eine Dammlage und eine durchgehende Brücke untersucht. Diese beiden Varianten hat das Planungsteam weiterentwickelt. Eine kombinierte Lösung aus Brücken- und Dammabschnitten vereint die Vorteile beider Varianten.



Vorteile der Variante

- geringerer Flächenverbrauch im Vergleich zum Damm, geringere Höhe im Vergleich zur Vorlandbrücke
- weniger Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
- Kostenreduzierung gegenüber der Vorlandbrücke



4 Längerer Innleitentunnel verringert den Flächenbedarf und schont das Trinkwasser

Die Neubaustrecke unterquert künftig die Sims. Dadurch verlängert sich der Innleitentunnel um drei Kilometer. Künftig wird nur der Bereich der Betriebsstellen als freie Strecke geführt. Dieser oberirdische Abschnitt verkürzt sich somit auf ein Minimum von zwei Kilometern und verläuft gebündelt mit der Kreisstraße RO5.

Vorteile der Variante

- künftiges Trinkwasserschutzgebiet „Ödenwald“ der Gemeinde Stephanskirchen bleibt unberührt
- geringerer Flächenverbrauch
- oberirdischer Abschnitt mit Überholbahnhof verkürzt sich auf ein Minimum von zwei Kilometern, davon ein Kilometer in Troglage
- zukunftssichere Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke

5 Verknüpfungsstelle Kirnstein gebündelt mit der Inntalautobahn

Die Verknüpfungsstelle Kirnstein wird gebündelt mit der Autobahn A93 entstehen. Die neue Strecke taucht westlich der Autobahn aus dem Sattelbergstunnel auf. Direkt nach der Verknüpfungsstelle taucht die Neubaustrecke wieder ab. Die Bestandsstrecke wird nach Osten zur A93 verlegt. Zwischen Fischbach und Niederaudorf werden die bestehenden Gleise zurückgebaut. ■

Vorteile der Variante

- maximale Bündelung der offenen Strecken mit der Autobahn
- kein Abriss von Wohneigentum
- keine großräumige Verlegung der Transalpinen Ölleitung und der Hauptgasleitung
- deutlich geringerer Flächenverbrauch im Endzustand und geringere Eingriffe in den Bahnbetrieb

Parlamentarische Befassung

Redaktionsschluss Ende Januar: Wie es mit den Kernforderungen der Region weitergeht

Im Frühjahr dieses Jahres führte die DB mit den Landkreisen und Kommunen im Planungsraum intensive Abstimmungsgespräche zum Ablauf der parlamentarischen Befassung in Deutschland. Diese ist für viele Bahnprojekte Anschluss an die Vorplanung vorgesehen. Voraussichtlich im Jahr 2025 wird sich der Bundestag mit dem Brenner-Nordzulauf befassen.

Ideen aus der Region, die nicht Teil der Vorzugstrasse sind, können als „Kernforderungen“ an den Deutschen Bundestag eingebracht werden. Seit 2018 schafft die „Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung“ (BUV) eine entsprechende Regelung. Offiziell ist darin von Alternativvarianten aus der Öffentlichkeitsbeteiligung die Rede.

„Nach den Abstimmungsgesprächen Anfang des Jahres begannen die Kommunen eigenständig mit der Arbeit an ihren Forderungen“, berichtet Projektleiter Christian Tradler. „Teilweise wurde uns bereits von entsprechenden Beschlüssen in Stadt- und Gemeinderäten berichtet.“

Nachdem das Projektteam im Oktober die letzten Variantenentscheide vorgestellt hat, können die „Kernforderungen“ nun finalisiert werden. Dieser Prozess erfolgt unabhängig von der DB durch die Region.

Landkreise sammeln die Kernforderungen eigenständig

Bei den Abstimmungsgesprächen erklärten sich die Landkreise bereit, die Forderungen der Region zu sammeln und als Liste an die DB weiterzugeben. Redaktionsschluss ist der 31. Januar 2024. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die „Kernforderungen“ beim Projektteam eingehen.

„Wir urteilen nicht darüber, ob eine Forderung ‚gut‘ oder ‚schlecht‘ ist“

Sobald die Liste vorliegt, erarbeitet die DB gemäß den Vorgaben der BUV für jede Forderung eine kurze Bewertung. „Wir urteilen aber nicht darüber, ob ei-

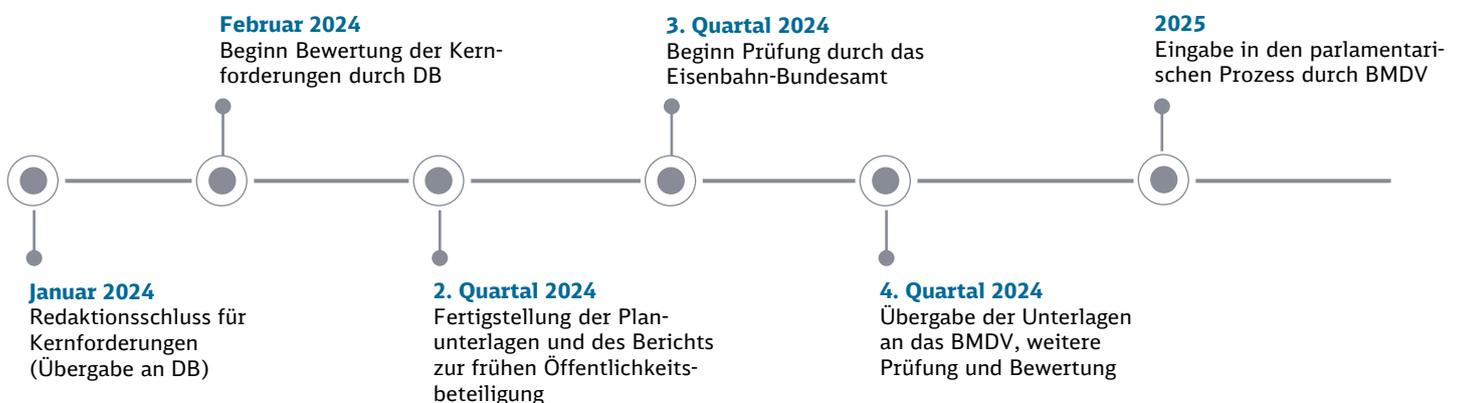
ne Forderung ‚gut‘ oder ‚schlecht‘ ist“, so Christian Tradler. „Vielmehr gibt das Planungsteam eine fachliche Einschätzung zur technischen Umsetzbarkeit, zur Vereinbarkeit mit den verkehrlichen Zielen sowie zu den voraussichtlichen Kosten ab.“

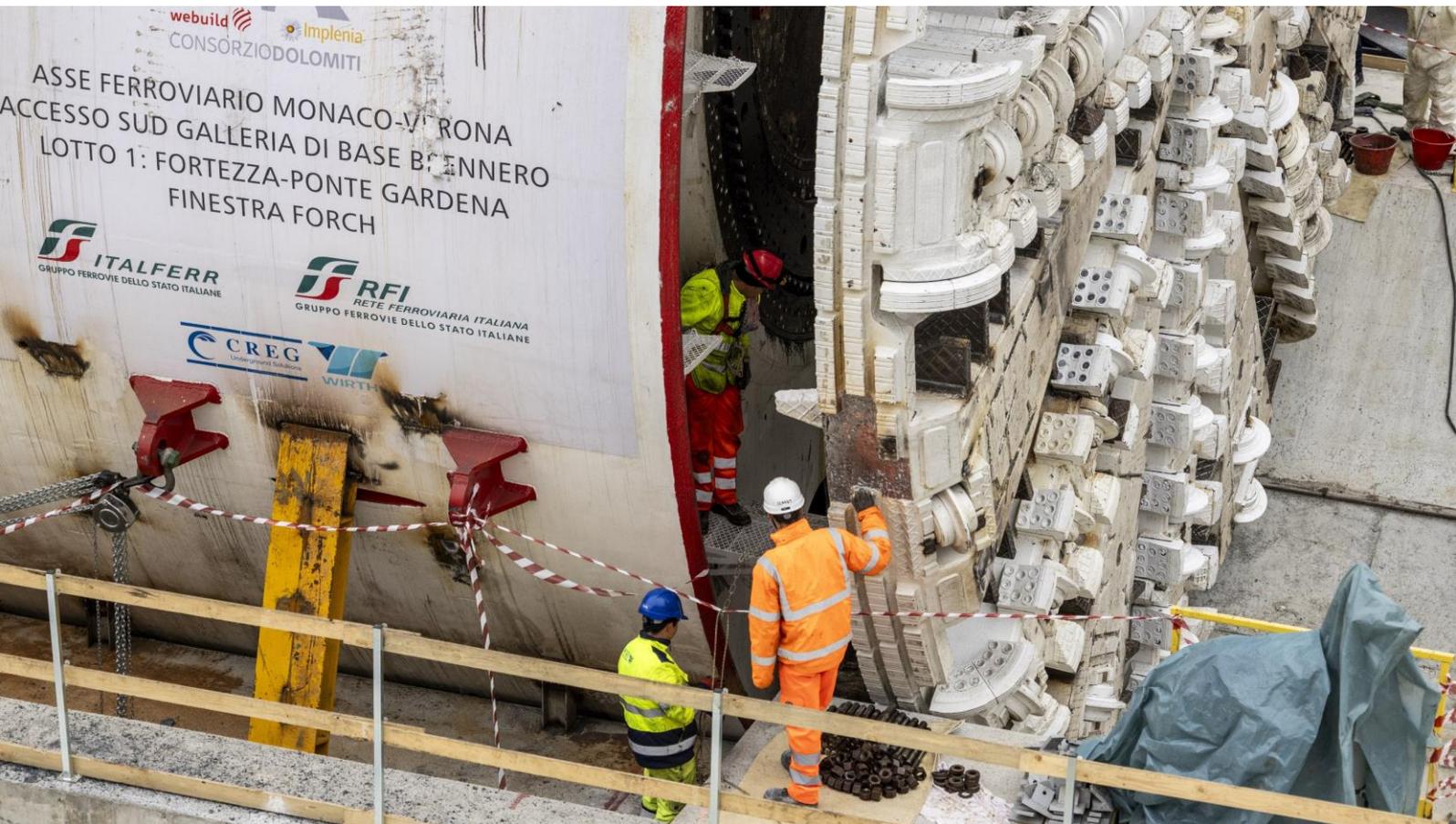
Entscheidung liegt beim Deutschen Bundestag

Anschließend reicht die Deutsche Bahn die Unterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein. Das EBA prüft diese und leitet sie mit einem Bericht an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr weiter.

Das Verkehrsministerium wiederum legt dem Deutschen Bundestag schließlich die Vorzugsvariante sowie die „Kernforderungen“ vor.

Anschließend entscheidet der Bundestag über die Finanzierung der Vorzugsvariante und über die Kernforderungen. Das Projekt muss dabei insgesamt wirtschaftlich bleiben und die verkehrlichen Ziele erfüllen. ■





Franzensfeste–Waidbruck Bohrkopf der Tunnelbohrmaschine montiert

Die Arbeiten für die südliche BBT-Zulaufstrecke Franzensfeste–Waidbruck sind bereits seit einiger Zeit angelaufen. Vor wenigen Tagen ist nun in der Zone Forch bei Vahrn in aufwändiger Präzisionsarbeit der Bohrkopf der Tunnelbohrmaschine (TBM) für ein wichtiges Teilstück der Zulaufstrecke montiert worden.

Der 200 Tonnen schwere und im Durchmesser elf Meter messende Bohrkopf wurde in den frühen Morgenstunden an einem mobilen Kran befestigt und vertikal ausgerichtet. Vor der Montage wurden letzte vorbereitende Schweißarbeiten am Bohrkopf, der am Kran hängend gesichert war, durchgeführt. Anschließend wurde der Bohrkopf mit dem Kran

zur TBM gehievt und von einem Expertenteam in Millimeterarbeit montiert. Der Vorgang dauerte den ganzen Vormittag, spät mittags wurde Vollzug gemeldet.

„Die TBM ist auf den Namen ‚Barbara‘ getauft und war im ursprünglichen Projekt nicht vorgesehen“, informiert Martin Ausserdorfer, der Direktor der Beobachtungstelle BBT und des Südzuflufs in Südtirol. Nach Optimierungen im Zuge der funktionalen Ausschreibung wird nun „Barbara“ den 1,8 Kilometer langen Fensterstollen von Forch in den Schalderer Berg ausbrechen. Ursprünglich sollte dies im Sprengvortrieb erfolgen. „Barbara“ ist eine gebrauchte TBM, welche die Baufirma mit dem

Schiff aus China nach Italien und weiter mit einem Sondertransport nach Vahrn verfrachtet hat. „Wegen der sensiblen Geologie vor Ort verfügt die TBM über ein Erddruckschild, das beim Ausbruch den Tunnel sichert“, so Ausserdorfer abschließend.

Die Vortriebsarbeiten von „Barbara“ werden rund ein Jahr dauern. Anschließend wird sie abgebaut. In den bis dahin im Schalderer Berg ausgebrochenen Kavernen werden dann zwei neue Tunnelbohrmaschinen mit einem Durchmesser von neun Metern aufgebaut. Diese werden gleichzeitig zwei Tunnelröhren der Zulaufstrecke bis auf die Höhe der „Villnößler Haltestelle“ ausbrechen. ■



Am Osthang des Eisacktales entsteht seit dem Frühjahr die erste Baustelle (Los 1) für den Abschnitt südlich des BBT von Franzensfeste bis Waidbruck, nördlich von Bozen. Die 22,5 Kilometer lange Strecke besteht aus zwei langen Tunneln und einer Brücke über den Eisack.



Bei Franzensfeste fahren die Züge künftig in den BBT. Das Südportal ist seit kurzem fertiggestellt. Das Nordportal bei Innsbruck ist noch im Bau.

Drei Fragen an Martin Ausserdorfer

Geschäftsführer der Rail Traction Company (Bozen)

Der LKW-Verkehr am Brenner nimmt seit Jahren stetig zu. Wie sehen Sie den alpenquerenden Güterverkehr im Verhältnis Straßenschiene?

Als vor 15, 20 Jahren die Verkehrsprognosen für den alpenquerenden Güterverkehr veröffentlicht wurden, gab es viel Kritik, dass die Prognosezahlen viel zu hoch und politisch motiviert seien. Leider haben sich aber die Zahlen mehr als bewahrheitet – auch und im Speziellen für den Brennerkorridor. Rund 2,5 Mio. LKW nehmen pro Jahr die Brennerroute und belasten somit Mensch, Umwelt und Infrastruktur. Die Wahl des LKWs als Transportmittel im alpenquerenden Gütertausch ist rein marktwirtschaftlich bedingt. Faktoren wie Kosten, Pünktlichkeit und Flexibilität sind in der arbeitsteiligen Welt entscheidende Faktoren für eine „Kaufentscheidung“ zu Gunsten des einen oder anderen Transportmittels. Die Schiene ist im Vergleich zur Straße leider noch nicht so konkurrenzfähig wie sie sein sollte.

Was ist notwendig, damit mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden kann?

Es braucht zwei Voraussetzungen. Einerseits braucht es eine moderne und effiziente Eisenbahninfrastruktur: den Brenner-Basistunnel mit Zulaufstrecken von München bis Verona. Mit einer Flachbahn wird das Produkt „Schienengüterverkehr“ im Vergleich zur Straße konkurrenzfähiger. Andererseits bedarf es auch politischer Lenkungsmaßnahmen. Hier geht es nicht nur um Verbote, sondern auch um Unterstützungsmaßnahmen der öffentlichen Hand, um die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zu erhöhen.

In Südtirol haben die Bauarbeiten am Südlauf begonnen. Woher kommt es, dass Italien schneller ist als Deutschland?



In der Tat haben die Bauarbeiten am Südlauf bereits begonnen. Für die Strecke Franzensfeste bis nach Waidbruck, knapp nördlich von Bozen, wird z. B. zurzeit die Tunnelbohrmaschine montiert, um im Verlauf des heurigen Winters mit den effektiven Vortriebsarbeiten beginnen zu können. Ebenso laufen bereits Arbeiten für den Neubau der rund 14 Kilometer langen Umfahrung der Stadt Trient. Die restlichen Baulose befinden sich im Genehmigungsprozess. Für Italien ist der Brenner-

korridor ein entscheidender Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung. Der Ausbau der mediterranen Häfen, die Stärkung von vorhandenen bzw. die geplante Errichtung von neuen Terminalinfrastrukturen, gepaart mit dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, sind entscheidende Faktoren. Italien hat bereits sehr stark und wird auch weiterhin sehr stark in die umweltfreundliche Eisenbahninfrastruktur investieren. Alle wissen, es gilt keine Zeit mehr zu verlieren. ■



Brenner-Basistunnel Tübbinge reisen umweltschonend per Bahn zur Baustelle

Beim neuen Bauabschnitt „H53 Pfons-Brenner“ des Brenner-Basistunnels wurde die Firmengruppe Max Bögl aus Sengenthal in Bayern mit der Produktion von mehr als 54.000 Tübbingen beauftragt. Tübbinge sind Fertigbauteile aus Beton, die von einer Tunnelbohrmaschine verlegt werden. Ab 2024 wird der Transport von insgesamt 530.000 Tonnen dieser Tübbinge per Bahn erfolgen. Diese Aufgabe übernimmt der Bahnlogistiker Rail Cargo Austria. Um die Betonfertigteile von der Firmenniederlassung direkt zur Baustelle zu liefern, wurden eigene ad-hoc Gleise errichtet.

Dieser Gleisanschluss auf der Baustellenfläche in Wolf bei Steinach am Brenner ermöglicht somit in den nächsten Jahren eine umweltfreundliche Versorgung mit Baumaterialien auf der Schiene.

Pfons-Brenner ist der größte Bauabschnitt auf österreichischem Projektgebiet und umfasst ca. 29 km Tunnel, die zwischen dem Gemeindegebiet von Pfons und der Staatsgrenze am Brenner ausgebrochen werden. ■

Eisackunterquerung

Das komplexeste BBT-Baulos ist fertiggestellt

Beim südlichsten Baulos des Brenner-Basistunnels wurden im vergangenen August die Tunnelbauarbeiten abgeschlossen. Im Anschluss daran wurde die Baustelle rückgebaut. Nun wird der Außenbereich der Baustelle renaturiert und damit der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt.

Die „Eisackunterquerung“ in der Nähe von Franzensfeste war trotz der relativ kurzen Tunnelabschnitte eines der technisch anspruchsvollsten Baulose des BBT. Auf engstem Raum bündeln sich alle Herausforderungen des Tiefbaus. Dazu zählen geringe Überlagerungen beim Vortrieb der Haupttunnelröhren unter der Autobahn und der Staatsstraße sowie das Vorhandensein von sehr lockerem Gestein.

Höhepunkt des Bauloses war die Untertunnelung des Flusses Eisack, der mitten durch die Baustellenfläche verläuft. In einem komplexen Vereisungsverfah-

ren wurde der Boden unter dem Flussbett durch künstliches Gefrieren verfestigt und wasserundurchlässig gemacht. Diese spezielle Baumethode ermöglichte den Vortrieb in diesem hochsensiblen Gebiet. Dank dieser umweltschonenden Lösung musste der Fluss nicht verlegt werden.

Ursprünglicher Zustand wird wiederhergestellt

Nach dem Abschluss der Vortriebsarbeiten für die künftigen Haupttunnel im August wurde nun auch der Außenbereich der Baustelle rückgebaut. Dieser wird derzeit begrünt. Ziel ist die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der ehemaligen Baustelle, wobei die entsprechenden Pflanzenarten jahreszeitlich bedingt erst später gepflanzt werden können.

René Zumtobel, Tiroler Verkehrslandesrat: „Der Brenner-Basistunnel ist ein

nachhaltiges Projekt für viele Generationen und wird die Bevölkerung Tirols und Südtirols entlang der Brennerachse maßgeblich von der Transittlawine entlasten. Mit dem erfolgreichen Abschluss des Bauloses Eisackunterquerung kommen wir der Fertigstellung der längsten unterirdischen Eisenbahnverbindung der Welt und damit einer effizienten Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene ein weiteres Stück näher.“

Feierlicher Abschluss am Barbaratag

Der Höhepunkt der Veranstaltung am 4. Dezember, an dem auch die Schutzpatronin der Mineure, die Hl. Barbara geehrt wird, war das Einpflanzen der ersten Bäume im Baustellenbereich: Dies stellt symbolisch den Beginn der Renaturierung dar, mit der das gesamte Gebiet in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt wird. ■





ÖBB-Rohbaustollen Angath Arbeiten laufen auf Hochtouren

Rund um die Uhr herrscht auf der Baustelle nahe der Tiroler Gemeinde Angath Betrieb. Die ÖBB haben ihre erste Stollenbaustelle für den Abschnitt Schaftebau-Knoten Radfeld gestartet. Nach mehr als einem Jahr Vorarbeiten geht es jetzt täglich tiefer in den Berg hinein. Ziel ist, das Gebirge detailliert zu erkunden.

Gleichzeitig eröffnet der Stollen auch einen Startvorteil für die Arbeiten am Bahntunnel. Durch die verbesserte Zu-

gangssituation können die Mineure in Zukunft den Vortrieb im Haupttunnel von verschiedenen Seiten auch gleichzeitig in Angriff nehmen. Das hilft bei der Bewältigung von geologisch schwierigen Zonen und kann auch wirkungsvoll die Bauzeit verkürzen. Nach dem Abschluss aller Arbeiten wird der Stollen Angath zum Rettungstunnel ausgebaut.

Der offizielle Baustart erfolgte im Beisein der regionalen Politik bereits Ende

Juni dieses Jahres, der effektive Stollenvortrieb ist Anfang August angelaufen. Insgesamt wird der Rohbaustollen 2,6 Kilometer in den Angerberg vorgetrieben.

Das Bauprogramm umfasst ergänzend die Herstellung von sechs Querschlägen zum zukünftigen Haupttunnel, verschiedene Ausweich- und Wendemischen sowie eine 110 Meter lange „Probestrecke“ in der Achse des zukünftigen Haupttunnels. ■



ÖBB-Projektteam Norman Schubert übernimmt das Ruder

Seit Anfang November zeichnet Norman Schubert als Projektleiter im ÖBB-Planungsteam für die weitere Entwicklung des Brenner-Nordzulaufs in Tirol verantwortlich. Schubert ist seit 2004 in verschiedenen Funktionen für den Ausbau der Eisenbahnachse Brenner tätig.

Als Bauingenieur ist er mit den Anforderungen in der Planung und im Bau von Infrastrukturvorhaben bestens ver-

traut. Zuletzt hat sich Schubert mit der Vorbereitung des Detailgenehmigungsverfahrens für den 4-gleisigen Ausbau im Projekttraum Schafftenau-Knoten Radfeld im Tiroler Unterland befasst.

Das Team von Schubert realisiert in Tirol und Vorarlberg moderne und kundenorientierte Eisenbahninfrastruktur. Dazu gehört unter anderem die Fertigstellung der Unterinntaltrasse bis zur Staatsgrenze bei Kufstein. ■

Bahnhof Innsbruck Neue Ausstellung beleuchtet die Vorteile des BBT

Von Dezember bis Ende März 2024 zeigt eine neue Ausstellung im Innsbrucker Hauptbahnhof, welche Vorteile der Brenner-Basistunnel (BBT) für künftige Generationen haben wird. Mit dem BBT entsteht derzeit die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt.

Der Tunnel sowie die gesamte neue Brennerachse werden maßgeblich zu einer Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene beitragen.

Zudem verkürzt das Projekt deutlich die Reisezeiten. Ein Personenzug wird nach der Fertigstellung des Tunnels nur noch rund 25 Minuten für die Strecke Innsbruck-Franzensfeste benötigen. Das sind rund 55 Minuten weniger als heute.

Der Brenner-Basistunnel lässt Südtirol und Tirol sowie generell alle Regionen zwischen Verona und München näher zusammenrücken. Das Bauwerk bietet somit zahlreichen Menschen dieser und vieler kommender Generationen neue Möglichkeiten, über die natürliche Barriere der Alpen hinweg zu leben, zu studieren und zu arbeiten. ■



Abschnitt Schaftenau–Radfeld

Mündliche Verhandlung zur Detailgenehmigung

Die öffentliche Verhandlung zur Detailgenehmigung der Neubaus Strecke Schaftenau–Knoten Radfeld ist abgeschlossen.

Vom 13. bis 15. November 2023 hat das Österreichische Bundesministerium für Klimaschutz und Verkehr als zuständige Behörde alle Aspekte des Vorhabens gemeinsam mit ÖBB, Planungsexperten, Sachverständigen und Anrainer:innen bearbeitet.

Das Detailgenehmigungsverfahren endet mit der Ausstellung eines Bescheides. Anfang 2024 planen die ÖBB die Einreichung der Projektunterlagen für das naturschutzrechtliche Genehmigungsverfahren. ■



Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
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 (S. 1, 2, 3, 4)
KOBÉ/Alan Bianchi (S. 6, S. 7 oben)
BBT SE/Bianchi (S. 7 unten)
Martin Ausserdorfer (S. 8)
BBT SE (S. 9, 10, 12 unten)
ÖBB / Sailerbrothers (S. 11)
Norman Schubert (S. 12 oben)
ÖBB / Pellizzari (S. 13)



Kofinanziert von der Europäischen Union