

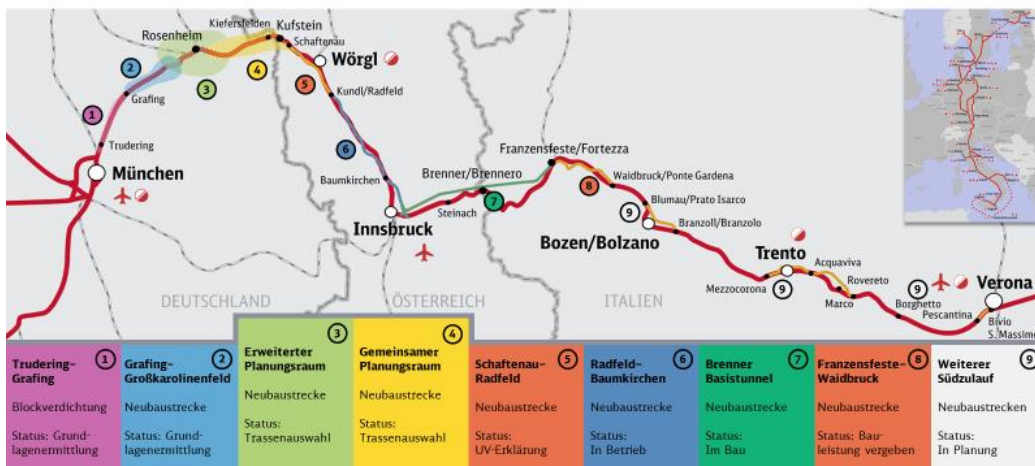


Themendienst

Der Brenner-Nordzulauf – ein Bahnprojekt für Europa

Von München bis Verona – vier Gleise für den Güter- und den Personenverkehr der kommenden Jahrzehnte

(München, im April 2021) Der Ausbau der Eisenbahn-Brennerachse zwischen München und Verona ist für die Verkehrswende im alpenquerenden Güterverkehr von zentraler Bedeutung. Mit der Eröffnung des Brenner Basistunnels wird ein stetig wachsender Anstieg im Schienengüterverkehr auf der Brennerachse erwartet. Zur langfristigen Bereitstellung der Kapazitäten in Richtung Tirol, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Deutsche Bahn mit der Vorplanung einer zweigleisigen Neubaustrecke für den Brenner-Nordzulauf beauftragt.



Wenn die schnellen Züge und die Güterzüge vor allem auf den neuen Gleisen fahren, wird auf den bestehenden zwei Gleisen mehr Platz für Nahverkehr entstehen. Ein dichterer Taktverkehr und ein besseres Angebot sind dann möglich. Im Tiroler Unterinntal ist dies bereits Realität.

Anton Knapp
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 89 1308 1512
anton.knapp
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene erspart der Umwelt Schadstoffe aus dem Straßenverkehr und schützt das Klima.

Dialog und Akzeptanz

Bei den Planungen spielt eine Beteiligung der Öffentlichkeit von Anfang eine große Rolle. So sind mehr als 100 Planungsvorschläge von Anrainer:innen und Gemeinden in die Trassenfindung am Brenner-Nordzulauf eingegangen. Viele Anliegen konnten in der Planung berücksichtigt werden.

Nach Vorstellung der fünf Grobtrassen im Juli 2019 begann die vertiefende Planung, so dass im April 2021 die Auswahl der Vorschlagstrasse erfolgen kann. Ein Raumordnungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern bestätigte die Raumverträglichkeit von vier dieser Grobtrassen. Das Projekt findet Akzeptanz in der Region. Einer Forsa-Umfrage zufolge befürwortet die Mehrheit der Menschen eine Neubaustrecke.

Die vielfältigen Planungs- und Genehmigungsprozesse in Deutschland führen zu langen Realisierungszeiträumen einer Neubaustrecke.

Um dennoch größere Kapazitäten am Brenner-Nordzulauf anzubieten, erfolgt eine gestufte Umsetzung. Engpässe auf deutscher Seite sind nicht zu erwarten.



Ergebnisse Forsa-Umfrage
Quelle: DB Netz AG

Stufenweiser Aus- und Neubau

Erste Stufe ist dabei die Ausrüstung der Bestandsstrecke mit ETCS (European Train Control System) im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“. Diese Maßnahme wird unabhängig von der Realisierung der Neubaustrecke umgesetzt und soll bis Ende des Jahrzehnts abgeschlossen werden. Mit dieser Maßnahme wird der durch die Eröffnung des Brenner Basistunnels anlaufenden Kapazitätzunahme auf der



Anton Knapp
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 89 1308 1512
anton.knapp
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

Brennerachse entsprochen. Bis 2032, als Stufe 2, plant die ÖBB darüber hinaus die Fertigstellung neuer Gleise im Bereich Schafotenau – Knoten Radfeld.

Die dritte Stufe bildet dann der Nordzulauf auf deutscher Seite. Nach der Trassenauswahl folgen die Vorplanung sowie eine parlamentarische Befassung. Weitere Detailplanungen und Genehmigungsprozesse, wie ein Planfeststellungsverfahren werden bis weit in die 20er Jahre hinein andauern. Im Jahr 2040 soll diese Neubaustrecke in Betrieb genommen werden.

Des Weiteren umfasst das Projekt die Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing und Grafing – München/ Trudering. Neben einer Neubaustrecke zwischen Großkarolinenfeld und Grafing ist auch eine Blockverdichtung auf der anschließenden bereits viergleisigen Strecke zwischen Grafing und Trudering geplant, mit dem Ziel die Kapazität bis 2040 weiter zu steigern.

Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans für die Neubaustrecke

- zweigleisig elektrifiziert
- Mischverkehr (Personen- und Güterzüge)
- Streckengeschwindigkeit 230 km/h
- Längsneigung maximal 12,5 ‰
- Zuglänge maximal 740 m
- ETCS als digitales Zugsicherungssystem

Nach der Vorplanung übermittelt die DB ihr Ergebnis an den Bund. Dann entscheidet der Deutsche Bundestag über das Projekt. Nach weiteren Planungsphasen geht es in Richtung Genehmigung. Hier prüft und genehmigt dann das Eisenbahn-Bundesamt als unabhängige Fachbehörde.

Die Planung der Neubaustrecke in Österreich

In Österreich ist die ÖBB-Infrastruktur AG für Planung, Bau und Betrieb von Eisenbahnstrecken verantwortlich. Den Auftrag zur Planung oder Errichtung einer Neubaustrecke erhält sie durch die Verkehrspolitik. Die Entscheidung zum Ausbau der Eisenbahnachse Brenner wird auf Basis von Verträgen mit den Nachbarländern sowie in Übereinstimmung mit den Prioritäten der europäischen Verkehrspolitik getroffen. Die Finanzierung aller Maßnahmen erfolgt über den sogenannten „Rahmenplan“. Der Rahmenplan definiert auch die Umsetzungszeiträume aller wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Anton Knapp
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 89 1308 1512
anton.knapp
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse