



Inntal-Studie zu Brenner Nordzulauf

Beitrag

Studie zu Unterirdischen Verknüpfungsstellen in Bahntunneln liegt vor! „Es zeigt sich, dass nach dem derzeitigen Wissens- und Erkenntnisstand nach Einschätzung der Autoren, alle untersuchten Varianten als genehmigungsfähig angesehen werden, sofern entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden“ resümiert die international höchst renommiert besetzte Autorengemeinschaft im Conclusio Ihrer „Studie zu Unterirdischen Verknüpfungsstellen in Bahntunneln“.

Hintergrund: Die DB Netz AG plant im Zusammenhang mit der Errichtung des Brennerbasistunnel Nordzulaufs, eine Verknüpfungsstelle in den Gemeindegebieten von Oberaudorf und Flintsbach. Durch den Betrieb und Bau dieser Verknüpfungsstelle sind die negativen Auswirkungen auf die beiden betroffenen Gemeinden und des Inntals als Ganzes, durch zahlreiche Stellungnahmen und nicht zuletzt durch das Raumordnungsverfahren, aktenkundig. Verbesserungsvorschläge haben bisher keinen Eingang in die Planungen gefunden, es verbleibt ein gravierender Eingriff in das Inntal, mit unabsehbaren Folgen für die Schutzgüter, Mensch und Natur sowie für die Landwirtschaft und den Tourismus. Daher hat die Interessensgemeinschaft Inntal 2040 mit Unterstützung von 7 betroffenen bayerischen Inntalgemeinden im Zuge des Raumordnungsverfahrens zum Vorhaben „BrennerNordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich)“ im Jahre 2020 den Vorschlag einer unterirdischen Verknüpfungsstelle im Wildbarrenmassiv eingereicht. Damit soll gegenüber der derzeit oberirdisch geplanten Verknüpfungsstelle die Beeinträchtigungen des südlichen Inntals auf ein vertretbares Minimum begrenzt werden.

Die Regierung von Oberbayern hat diesen Vorschlag in der „Landesplanerischen Beurteilung“ zum Raumordnungsverfahren gewürdigt und im Sinne der „Möglichkeit auf die Einführung von ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen“ (*1) die Vorhabensträgerin, DB Netz AG, zu einer Stellungnahme aufgefordert. In dieser Stellungnahme ist die DB Netz AG zu dem Ergebnis gekommen, „dass eine Einhaltung der sicherheitstechnischen Vorgaben für diese Planung nicht nachgewiesen werden könne“ (*1) und damit auch Ihren Standpunkt begründet, die Planungsvariante nicht in das weitere Planungsverfahren einbringen zu wollen bzw. zu können. Auf kommunaler Ebene entstanden in der Folge begründete Zweifel an diesem Standpunkt der DB

Netz AG. So konnte das Thema nicht befriedet werden, es entwickelte sich viel mehr zum „Dauerbrenner“. Die dringende Frage der generellen Machbarkeit unterirdischer Verknüpfungsstellen sollte deswegen über ein Gutachten des „Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung“ geklärt werden. Das Ergebnis dieser Studie (*2) vom Januar 2022 war, dass „sich für die Einrichtung einer komplexen unterirdischen Verknüpfungsstelle in Tunneln für den Mischbetrieb von Güter- und Reisezügen innerhalb der EU kein vollständig geeignetes Referenzobjekt identifizieren lässt“ (*2) und dass „die Verlegung der vorgesehenen Verknüpfungsstelle in einen Tunnel, ohne Weiteres, nicht uneingeschränkt regelwerkskonform ist“ (*2). Dezierte Hinweise auf eine Unmöglichkeit konnte das Gutachten jedoch nicht liefern.

Aus diesem Grund wurde im Sommer 2023 ein international höchst renommiertes Konsortium aus „Bergmeister innovative & responsible engineering“ (Österreich), „HBI Haerter AG“ (Schweiz) und „Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen STUVA e. V.“ (Deutschland) beauftragt, eine „Studie zu Unterirdischen Verknüpfungsstellen in Bahntunneln“ zu erarbeiten. Auftraggeber der Studie sind die betroffenen sieben bayerischen und drei Tiroler Inntalgemeinden. Studienauftrag war die Untersuchung der generellen Machbarkeit unterirdischer Verknüpfungsstellen in Bahntunneln. In der rund 90 Seiten umfassenden Studie wurden grundsätzliche Systemmöglichkeiten von bahntechnischen Verbindungen in unterirdischen Verknüpfungsstellen bei Mischbetrieb von Güter- und Personenzügen aufgezeigt. Deren Sicherheit wurde dabei anhand nationaler und internationaler Normen sowie weiterer Richtlinien analysiert und vergleichend bewertet. Untersucht wurden dabei insgesamt 28 Varianten unterirdischer Verknüpfungsstellen, die sich hinsichtlich baulicher und funktioneller Komplexität unterscheiden. Diese Varianten werden in Bezug auf die Maßnahmen zur Erreichung einer adäquaten Sicherheit, den Aufwand für die bauliche Realisierung, die betriebliche Flexibilität im Ereignisfall und den Instandhaltungsaufwand der notwendigen Maßnahmen bewertet. Das Autorenteam folgerte, dass alle untersuchten Varianten als genehmigungsfähig angesehen werden können, sofern entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.

Die auftraggebenden Inntalgemeinden sowie die IG Inntal 2040 fordern nun:

Die DB Netz AG hat ihre pauschal ablehnende Haltung gegenüber einer unterirdischen Verknüpfungsstelle zu revidieren. Wir fordern die DB Netz AG auf, sich mit den Vorteilen, die dieses Gutachten generell im Rahmen einer effektiven, raumverträglichen und zeitsparenden Planung bietet, ernst zu nehmen. Das Resultat eröffnet der DB Netz AG zusätzliche Handlungsstränge, die es z.B. einfacher machen, den von der Bundesregierung akzeptierten und beschlossenen UN Development Goals zu entsprechen. Die Grundlage der bisherigen Weigerung, diese Planungsvariante in das Planungsverfahren aufzunehmen, nämlich dass sicherheitstechnische Vorgaben für diese Planung nicht nachgewiesen werden können, ist durch die vorgelegte Studie jedenfalls entfallen. Aufbauend auf den vorgelegten Studienergebnissen muss der Planungsauftrag an die DB Netz AG jetzt unmittelbar geändert werden: Insbesondere muss die konkrete Trassierungsmöglichkeit einer unterirdischen Verknüpfungsstelle „Wildbarran“ planerisch im Kontext der Gesamttrassierung im selben Detaillierungsgrad, wie die bislang verfolgte offene Lösung im engen Inntal, untersucht werden. Sie muss damit ab sofort fester Bestandteil des Planrechtsverfahrens der DB Netz AG werden. Dieser Planungsprozess muss im gemeinsamen Interesse der DB Netz AG sowie der betroffenen Inntalgemeinden transparent gehalten werden. Die Einbindung geeigneter, fachlich entsprechend qualifizierter Experten, die das beidseitige Vertrauen genießen, erscheint hierfür notwendig. Nur mit einer solchen Vorgehensweise ist eine rasche Realisierung der Gesamtstrecke unter Mitberücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse und der berechtigten Interessen der betroffenen



Gemeinden und Ihrer Bürger entlang des Projektkorridors möglich.

Die Regierung von Oberbayern hat in der „Landesplanerischen Beurteilung“ zum Abschluss des Raumordnungsverfahrens folgende Maßgabe gesetzt: „Bei Weiterverfolgung einer Variante mit der Verknüpfungsstelle ‚VKN Niederaudorf BAB‘ [...] ist eine planerische Lösung zu finden, um die Beeinträchtigungen des südlichen Inntals auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen. Dies schließt die Prüfung von Planungsalternativen ein“ (*1); Dieser Maßgabe ist die DB Netz AG nach Überzeugung der betroffenen Inntalgemeinden sowie der IG Inntal 2040 bisher nicht nachgekommen. Die Verpflichtung, die nun vorliegenden Studienergebnisse in den regionalen Planungskontext zu setzen, ergibt sich daraus automatisch und zwangsläufig.

Autorenteam der Studie:

Bergmeister ZT GmbH, Türkenstrasse 25/12, AT-1090 Wien, info@bergmeister.eu Federführend vertreten durch: O. Univ. Prof. Dipl.-Ing. D. Dr. Konrad Bergmeister PhD

HBI Haerter AG, Belpstraße 48, Postfach, CH-3000 Bern 14, info.be@hbi.ch

Federführend vertreten durch: Dipl. Phys., Dipl. Elektroing. HTL, NDS Wirt. Ing. Christoph Rudin

Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen STUVA e. V., Mathias-Brüggen-Str. 41,

50827 Köln, info@stuva.de Federführend vertreten durch: Prof. Dr.-Ing Roland Leucker

Ansprechpartner seitens der Herausgeber dieser Pressemitteilung:

Stefan Lederwascher, 1. Bürgermeister Gemeinde Flintsbach a. Inn, 08034/3066-0, gemeinde@flintsbach.de

Dr. Matthias Bernhardt, 1. Bürgermeister Gemeinde Oberaudorf, 08033/3010,

bernhardt@oberaudorf.de

Hans Obermeyer, Sprecher IG Inntal 2040, 0179/4521550

Dr. Wolfgang Rauscher

Quellenverzeichnis:

*1: Regierung von Oberbayern, Landesplanerische Beurteilung für das Vorhaben „Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich)“

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/abgeschlossene_pv_beschluesse/wirtschaft_landesentwicklung_verkehr/index.html#raumordnungsverfahren2

*2: Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahnbundesamt:

https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DZSF/Veroeffentlichungen/Whitepaper_Vortrag_e/2022/2021-02_15_Brenner-Studie.html

Herausgegeben von:

-Den Bürgermeistern der zehn Inntalgemeinden

Oberaudorf

Flintsbach a. Inn

Nußdorf a. Inn

Neubeuern

Brannenburg

Raubling

Kiefersfelden

Erl

Niederndorf

Ebbs

-Der Interessensgemeinschaft „IG Inntal 2040“



Kategorie

1. Leitartikel

Schlagworte

1. Bayern
2. Berlin
3. Brenner-Nordzulauf
4. DB
5. Inntal
6. München-Oberbayern
7. Rosenheim
8. Tirol