

Auswirkungen auf Brannenburg & Flintsbach aus den am 18.06.18 vorgestellten Entwürfen Grobtrassen BBT-Nordzulauf



„Wer nichts weiß, muss alles glauben“

Marie von Ebner-Eschenbach

Version History			
Version	Date	Author	Description
V1.4	22.11.2018	GT	Folie 13/17/21: „Neubautrasse für Gleis 3+4 ist auch ohne Verknüpfungsstellen...möglich“ eingefügt Folie 22: „Lt. Bundesverkehrsministerium (19.10.2018) *Q22S.8 wird die derzeitige Trasse 2030 zu 70% ausgelastet sein“ eingefügt Folie 28: *Q22 = Antwort der Bundesregierung zur kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/die Grünen vom 19.10.2018 eingefügt
V1.3	23.10.2018	GT/EF/ GB/LP/ AW/KW	Folie 12: Zusätzlicher Busverkehr zwischen Bahnhof neu und Schulzentrum Brannenburg eingefügt Folie 12/16/20: Wohnhäuser durch Gebäude ersetzt und evtl. eingefügt Folien 17/21: Überlagerung mit der Ölpipeline TAL *Q21 eingefügt Folie 22: „auf der Schiene“ eingefügt Folie 24: einseitige „wände“ & „Reichen 750m farbige Schienenstegdämpfer um den Lärm zu reduzieren *Q16 „eingefügt Folie 28: Quelle 16 auf Protokoll der 8. Sitzung des Regionalen Projektbeirats - 02.10.18 geändert Folie 30: BR: Dicke Luft! - Der Kampf gegen den Transitverkehr auf BR (45min Fassung) eingefügt Alle Folien: Farben und Schriftgrößen überarbeitet
V1.2	08.10.2018	GT/ MJ	Folie 7: „derzeit“ eingefügt, Folie 10/12/14/16/20: Verknüpfungsstelle „min. 4 Gleise und ca. 30m Breite“ geändert, Brücke mit Überwerfung 7m ergänzt Folie 12/16/20: „Existenzgefährdung der Landwirtschaft durch Flächenverlust (z.B. Pachterhöhung)“ und „Meterhoher Schallschutz verändert das Landschaftsbild“ eingefügt, Folie 16/20: „Zerschneidung der Kulturlandschaft durch neue Gleistrassen“ eingefügt Folie 24: „in der Hauptverkehrszeit“ eingefügt, Folie 27: transitforum.at und info-line-bahnlaerm.de als Link hinzugefügt
V1.1	01.10.2018	GT/ TU/ BH	Folie 2: „S“ bei Planungsstand(s) eingefügt, Folie 4: Hinweis auf *Q17S.41 eingefügt, Folie 7: Kartenbild ausgetauscht Folie 10/12/14/16: 2 Brücken (Bahn über Bahn) wurden eingefügt, Folie 12/16/20: Landschaftsschutzgebiet eingefügt Folien 12-23: Quellenverweis auf Bauende 2038 *Q18S.5 eingefügt, Folie 16/20: Lagebeschreibung der Verknüpfungsstelle Fischbach geändert Folie 24: Planung für Lärmschutz neu formuliert, *Q19 eingefügt, Folie 25: „deutsch-österreichischen“ eingefügt, „geprüft und als kritisch eingestuft“ eingefügt, *Q20 eingefügt, Folie 28: Quelle 18 Infobrief für politische Vertreter wurde eingefügt, Folien 29/30: weitere Pressestimmen und Videos hinzugefügt, Alle Folien: Hintergrundfarbe der Titelanzeige auf blau geändert und Rechtschreibfehler korrigiert
V1.0	17.09.2018	GT	Erste „Verteilversion“

Dieser Foliensatz dient

- der **Verdeutlichung von Auswirkungen** auf die Orte Brannenburg und Flintsbach aus dem derzeitigen Planungsstand des Nordzulaufs Brennerbasistunnel
- der Erklärung des Planungsstands, der Hintergründe und der Vorgaben
- dem Aufzeigen von Alternative und unklaren/offenen Punkten

An aerial photograph of a landscape, likely a valley or plain, with a blue semi-transparent rectangle overlaid on the top half. A red horizontal line is drawn across the middle of the blue rectangle. The word 'Inhalt' is written in large, bold, orange letters on the left side of the blue rectangle.

Inhalt

- [Planungsvorgabe](#)
- [Status „wo samma heid“](#)
- [Welche Varianten betreffen Brannenburg&Flintsbach](#)
- [Hintergründe](#)
- [Was muss sich ändern](#)
- [Weiterführende Links](#)
- [Quellennachweis](#)
- [Pressestimmen](#) + [Videos](#) + [Disclaimer](#)

Planungsvorgabe

Vorgaben zur Planung: *Q4

- **2** zusätzliche Neubaugleise
- **230 km/h** maximale Streckengeschwindigkeit
- **12,5 ‰** maximale Steigung
- **25 Tonnen** maximale Achslast
- **4,50 m** Gleisachsabstand
- **1.435 mm** Spurweite
- Ausrüstung mit Zugsicherungssystem **ERTMS**
- **Elektrifizierung**

400 Züge als Bemessungsfall



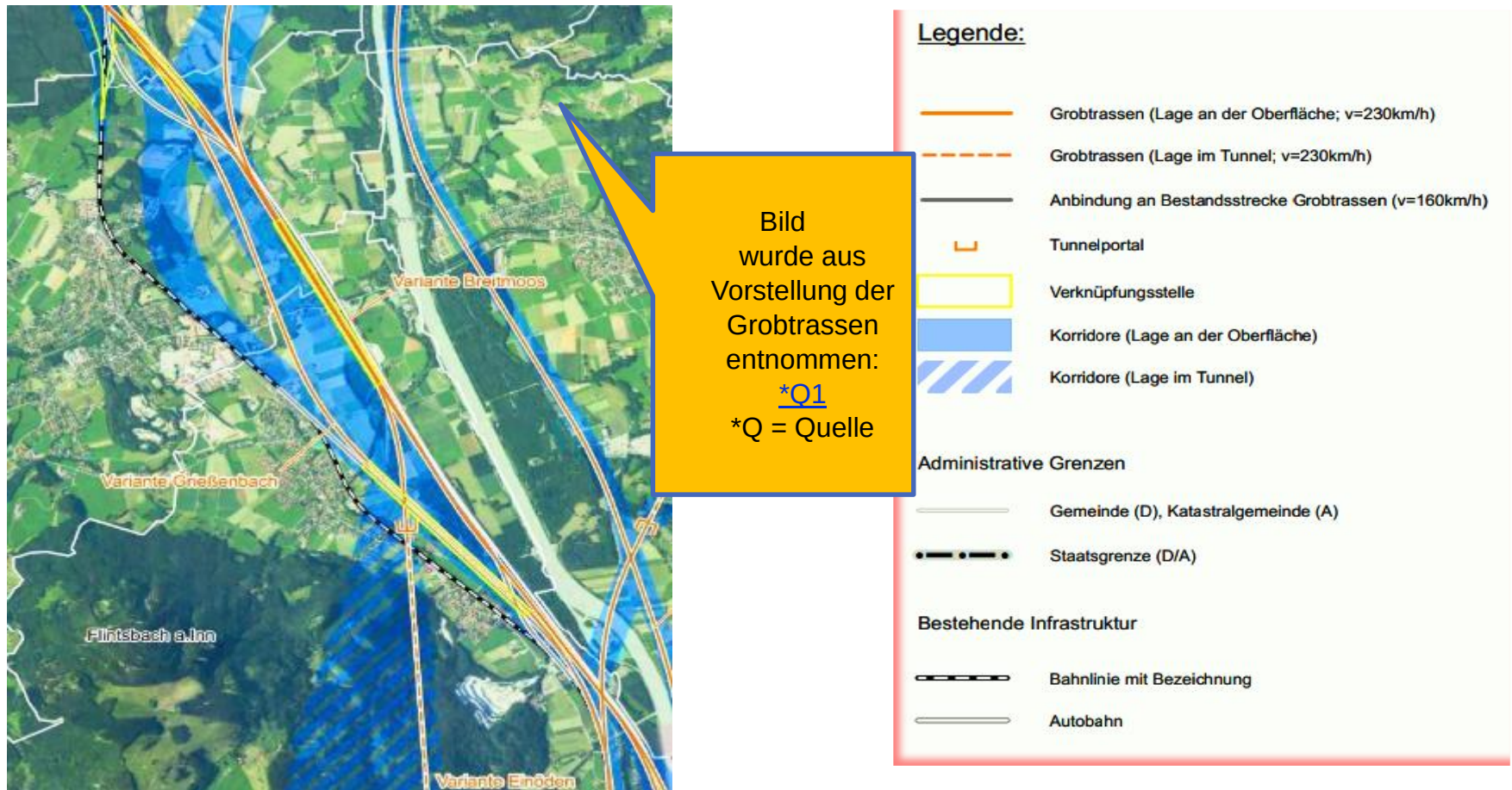
Planungsablauf

- Gemeinsame Entwicklung von Beurteilungsmethode und Kriterienkatalog
- Entwicklung von „Planungskorridoren“ auf Basis der Raumwiderstandskarte; Vorstellung und Diskussion
- Entwicklung, Bewertung und Vergleich konkreter Trassenvarianten innerhalb der Korridore
- Gemeinsame Trassenempfehlung

- Ohne Quelle: Verknüpfungsstellen alle 25km
- Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal *Q17S.41

Status

Durch die Vorstellung der Grobtrassen für den Zulauf zum Brennerbasistunnel am 18. Juni 2018 wurde das **Ausmaß der Veränderungen** für unser Inntal **deutlich**



Status

X

Trassenvarianten gehen
durch das Inntal

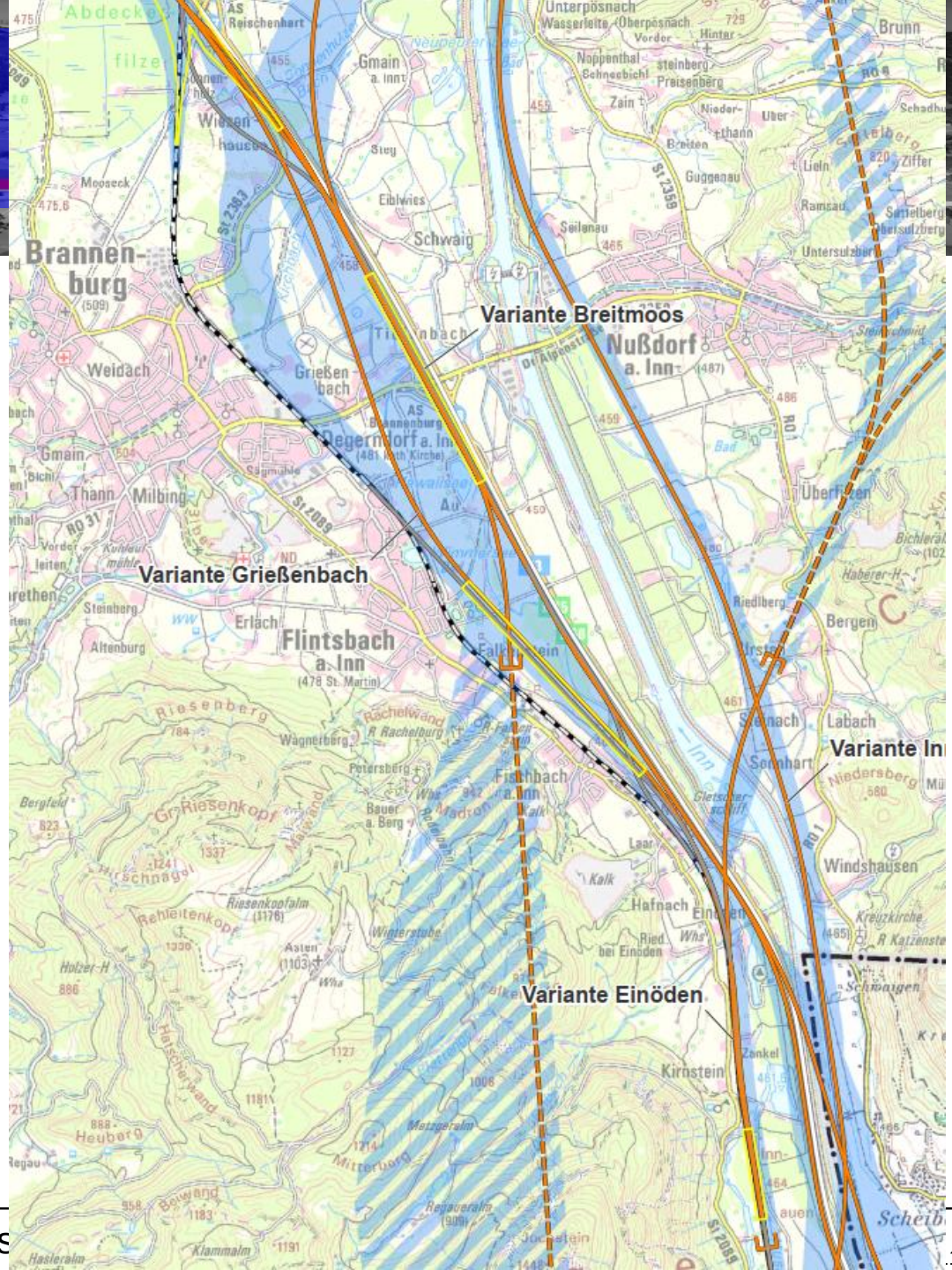
3

oberirdische

Trassenvarianten betreffen
das Gemeindegebiet
Brannenburg und
Flintsbach

(= derzeit nix Tunnel)

*Q1

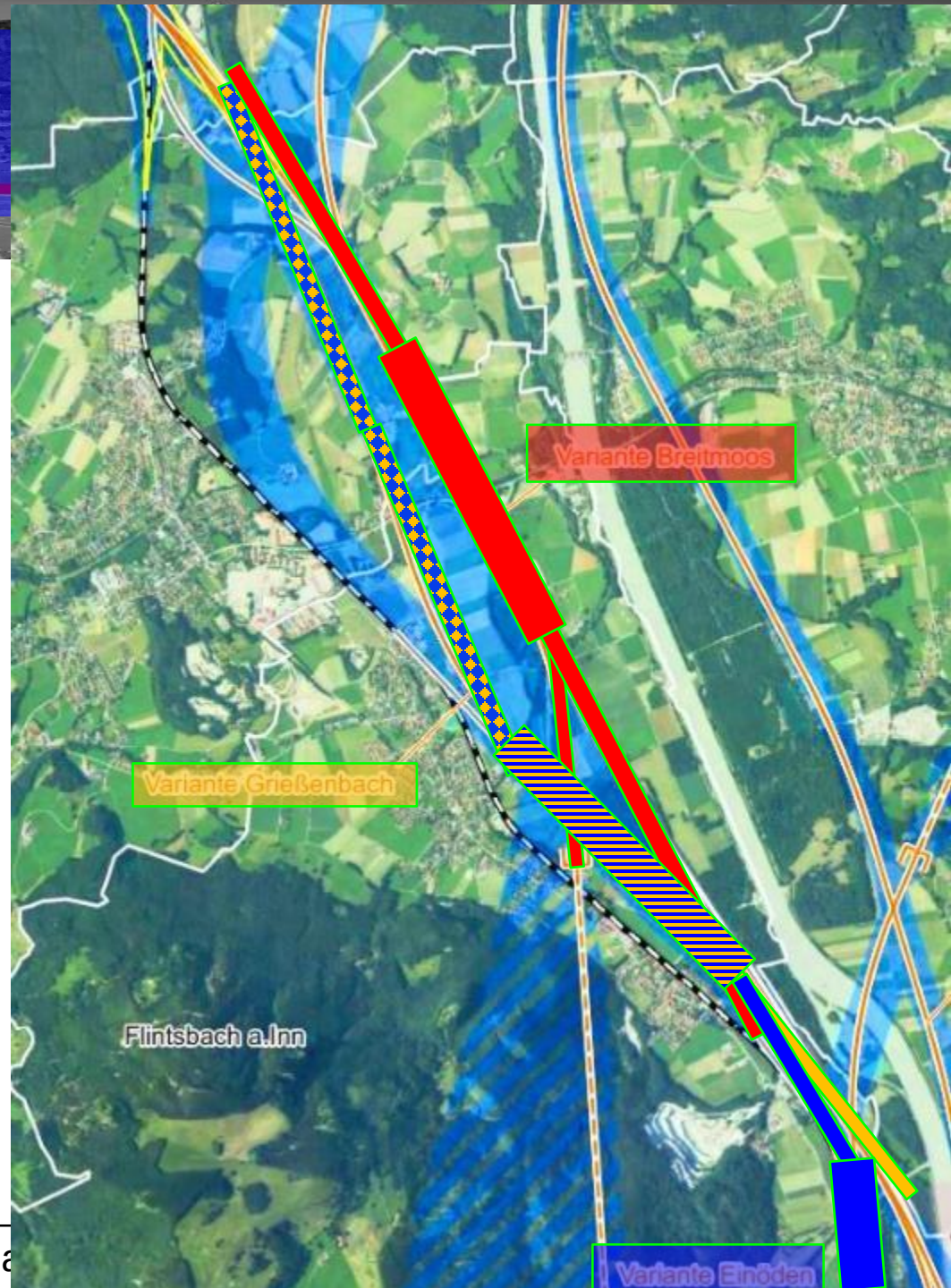


Status

Folgende
3 Trassenvarianten
betreffen das **Gemeindegebiet**
Brannenburg und Flintsbach

*Q1

- **Variante Breitmoos**
- **Variante Griesenbach**
- **Variante Einöden**



Varianten Brannenburg & Flintsbach

Zwei zusätzliche neue Gleise (Neubaustrecke) *Q1

- Variante **Breitmoos**
 - [Was ist geplant](#)
 - [Wie sind die Auswirkungen](#)
 - [Unklare/offene Punkte](#)
- Variante **Grießenbach**
 - [Was ist geplant](#)
 - [Wie sind die Auswirkungen](#)
 - [Unklare/offene Punkte](#)
- Variante **Einöden**
 - [Was ist geplant](#)
 - [Wie sind die Auswirkungen](#)
 - [Unklare/offene Punkte](#)



keine Neubaustrecke (wurde natürlich nicht am 18.06. vorgestellt)

- Variante **IST-Trasse**
 - [Was ist geplant](#)
 - [Wie sind die Auswirkungen](#)
 - [Unklare/offene Punkte](#)

Variante Breitmoos

Was ist geplant *Q1:

- Neue oberirdische Hochgeschwindigkeitstrasse (2 Gleise) und „neue oberirdische Bestandstrasse“ (2 Gleise) laufen nebeneinander entlang der Autobahn (westlich mit 20-30m Abstand, um einen 6-spurigen Ausbau der A93 nicht zu gefährden)
- Vorhandene Trasse wird zwischen Reischenhart und südlich Fischbach zurückgebaut (=aufgelöst)
- Verknüpfungsstelle mit min. 4 Gleise/ca. 30m Breite in Tiefenbach
- 2 Bahnbrücken (Überwerfung über 7m: Bahn über Bahn) vor/nach der Verknüpfungsstelle
- Bahnhof Brannenburg wird aufgelöst
- Bahnhof Flintsbach wird aufgelöst
- Zwei neue Bahnhöfe mit aller Infrastruktur (Bahnsteige, Wartezonen, Parkplätze, Toiletten usw.) müssen im Bereich Hawaisee und Kläranlage entstehen
- Neuer Zulauf v. Süden aus Variante Tunnel Jochstein oder Variante Einöden
- Neuer Zulauf v. Norden aus Variante Tagscheid oder Variante BAA Nord oder Variante Bad Feilnbach



Link zum Bild:

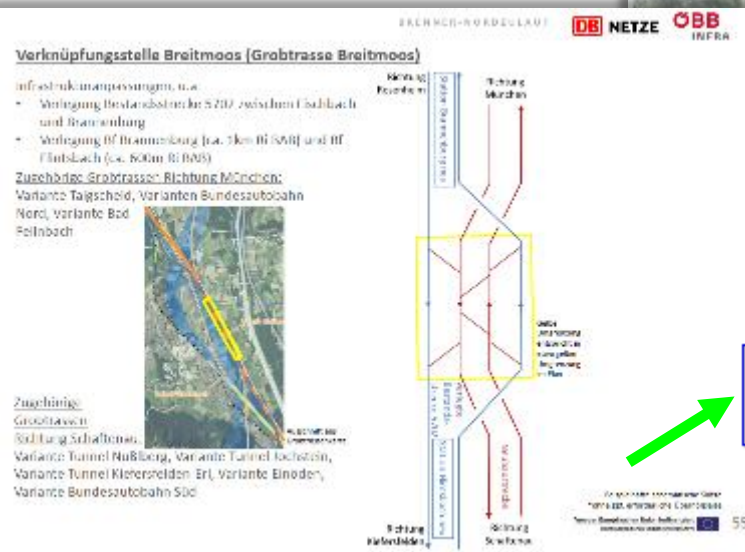
<https://v.bayern.de/4GpVY>

Variante Breitmoos

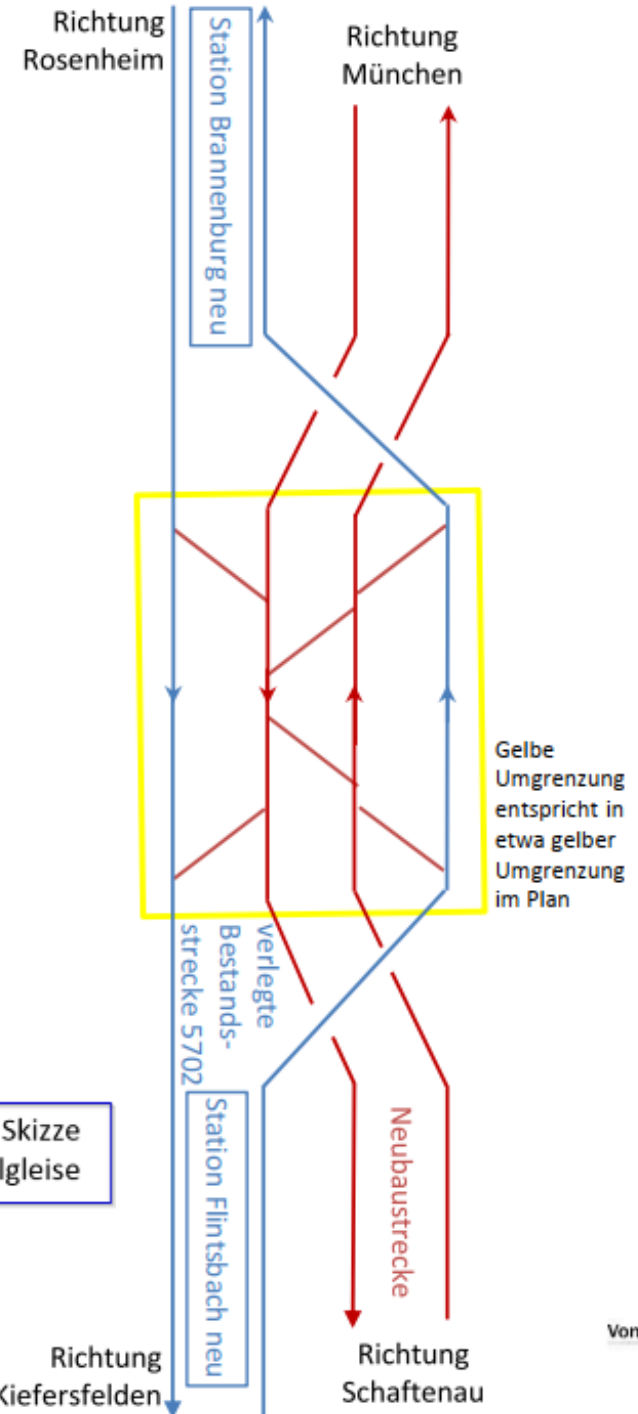
Was ist geplant:

Verknüpfungstelle
Breitmoos

*Q1



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Auswirkungen der Grobtrassen auf Brannenburg



Variante Breitmoos

Wie sind die Auswirkungen:

- Im Landschaftsschutzgebiet zwischen dem südlichen Ende Hawaiisee bis nördlich der Kläranlage Brannenburg entstehen:
 - neue Verknüpfungsstelle mit min. 4 Gleise und ca. 30m Breite
 - 2 neue Bahnbrücken (Überwerfung über 7m: Bahn über Bahn)
 - 2 neue Bahnhöfe (ggf. Zusammenlegung)
- Schaffung eines/zwei neuen Bahnhofumfelds in Tiefenbach (Zugänge für Fußgänger/Radl/Auto, Parkplätze, auch für Radl, Gebäude, Toiletten, usw.) auf Kosten der Gemeinden Brannenburg & Flintsbach
- Auflösung der fußläufigen Bahnhöfe Brannenburg und Flintsbach
- Zusätzlicher Busverkehr zwischen Bahnhof Brannenburg neu und Schulzentrum Brannenburg
- Meterhoher Schallschutz verändert das Landschaftsbild
- Gebäude in Tiefenbach und Wiesenhausen werden evtl. weichen müssen (Enteignung)
- Enteignung von landwirtschaftlicher Nutzflächen (wegen Ausgleichsflächen bis 12km möglich)
- Existenzgefährdung der Landwirtschaft durch Flächenverlust (z.B. Pachterhöhung)
- Straße zwischen Sonnenholz und Wiesenhausen muss verlegt werden
- Hawaiisee wird (teilweise) zugeschüttet
- Bis über 2038 [*Q18S.5](#) hinaus Großbaustellen mit Staub, Lärm, Baustraßen, Containerdörfern, Abraumhalden, usw.
- Kürzere Taktzeiten im Personennahverkehr ab ca. 2038 möglich

Variante Breitmoos

Unklare/offene Punkte:

- Welche Kosten kommen auf die Gemeinden Brannenburg & Flintsbach zu (des/der neuen Bahnhofs/Bahnhöfe inkl. Infrastruktur und Schulbusverkehr)
- Wie erfolgen die Zugänge (Straßen/ Fußweg/ Radlweg/ Parkplatz) zu den neuen Bahnhöfen
- Kostenermittlung und -übernahme des Trassenrückbaus (Bodenaustausch etc.)
- Wer ist/wird Eigentümer der alten Trasse und welche Verwendung ist/wird geplant
- Gestaltung der Autobahnzufahrten
- LKW-Parkplatz wohin
- Welche Wohnhäuser sind konkret von Enteignung betroffen
- Zukunft des Hawaiisees
- Ertüchtigung der heutigen Bestandstrasse für den Verkehr zwischen Eröffnung BBT (ca. 2027 [*Q18S.5](#)) und Bauende der neuen Trasse (ca. 2038 [*Q18S.5](#)) (insb. Lärm)
- Welchen Lärmschutz erhalten die neuen oberirdischen Trassen
- Neubaustrasse für Gleis 3+4 ist auch ohne Verknüpfungsstelle Breitmoos möglich
- Gibt es ein Anschlussgleis zur „Bahnverladung Dettendorfer“



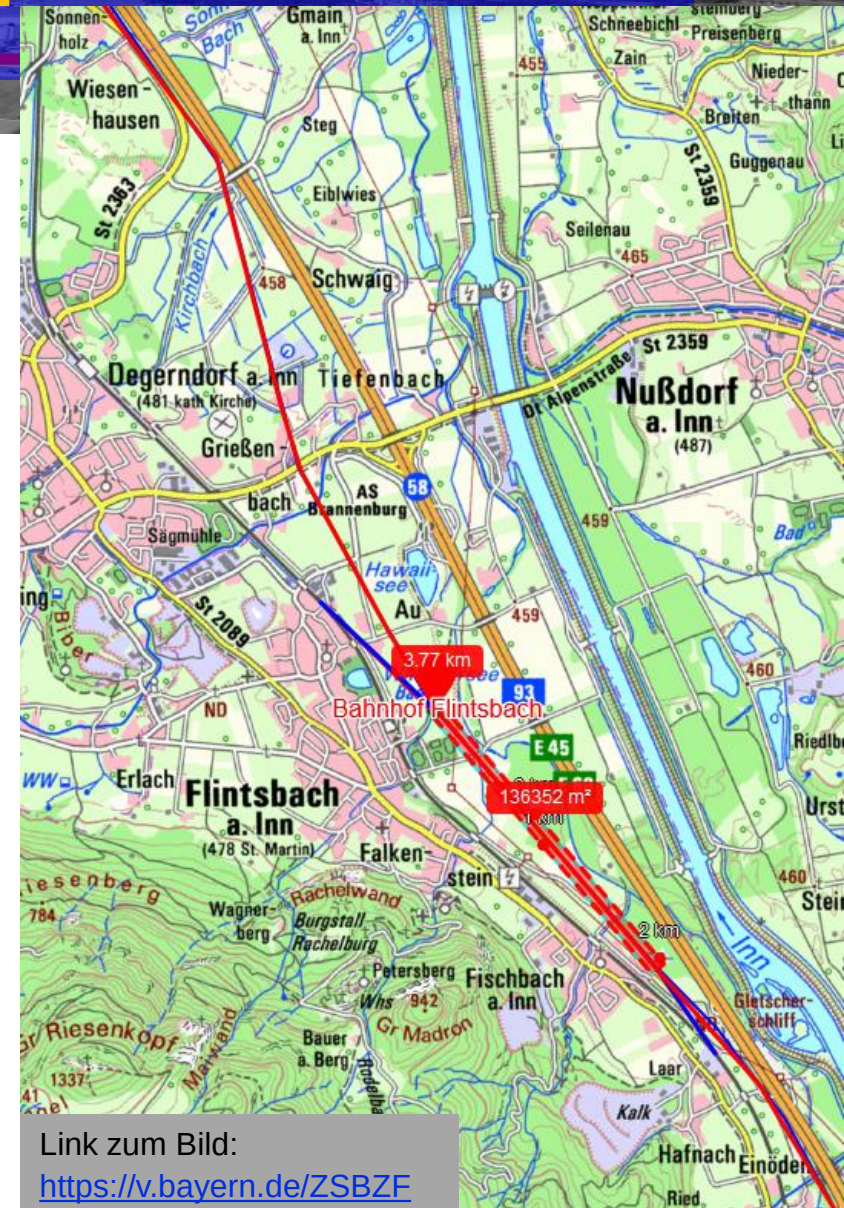
Link zum Bild:

<https://v.bayern.de/4GpVY>

Variante Grießenbach

Was ist geplant *Q1:

- Neue oberirdische Hochgeschwindigkeitstrasse (2 Gleise) zwischen Autobahn und Dorf im freien Feld
- Im Bereich Flintsbach „neue oberirdische Bestandsstrasse“ (2 Gleise) mit Verbindung (2 Gleise) zur „alten Bestandsstrecke“
- Verknüpfungsstelle mit min. 4 Gleise/ ca. 30m Breite zwischen Sportplatz Flintsbach und Fischbach
- 2 Bahnbrücken (Überwerfung über 7m: Bahn über Bahn) vor/nach der Verknüpfungsstelle
- Bahnhof Flintsbach wird aufgelöst
- Vorhandene Bestandsstrecke wird zwischen nördlich Freibad und südlich Fischbach abgebaut = aufgelöst
- Bahnhof Brannenburg bleibt erhalten
- Bahnhof Flintsbach mit aller Infrastruktur (Bahnsteige, Wartezonen, Parkplätze, Toiletten usw.) muss neu entstehen
- Neuer Zulauf v. Süden aus Variante Einöden
- Neuer Zulauf v. Norden (evtl. über die Rampe Wiesenhausen ca. 14m hoch) aus Variante BAA Nord oder Variante Bad Feilnbach



Link zum Bild:

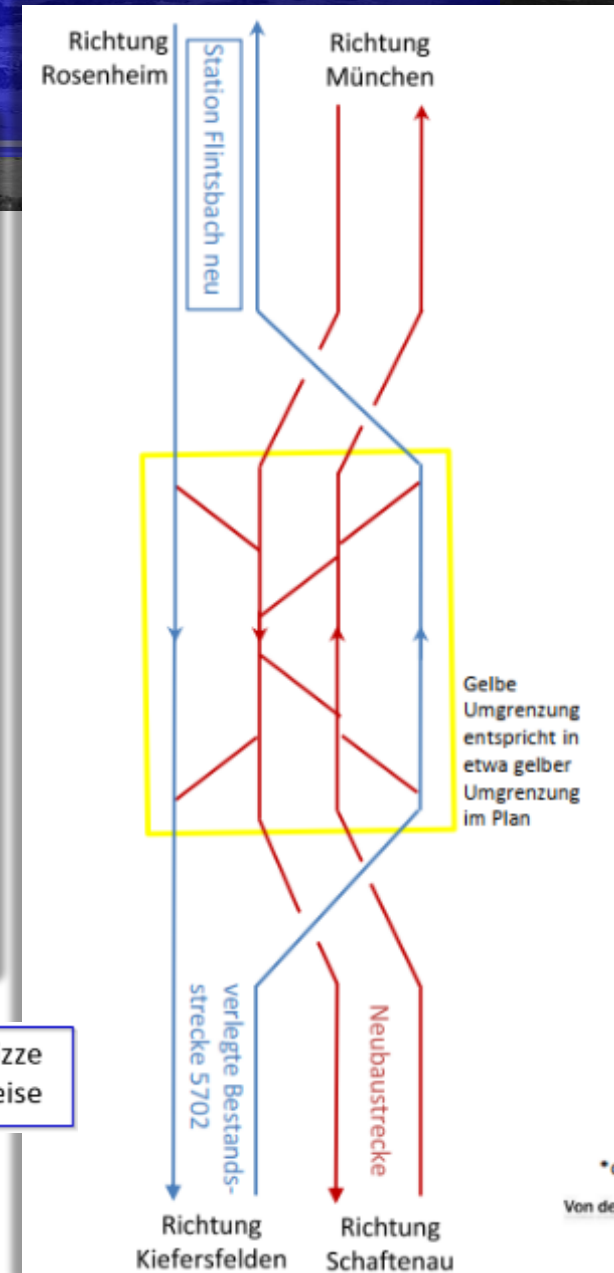
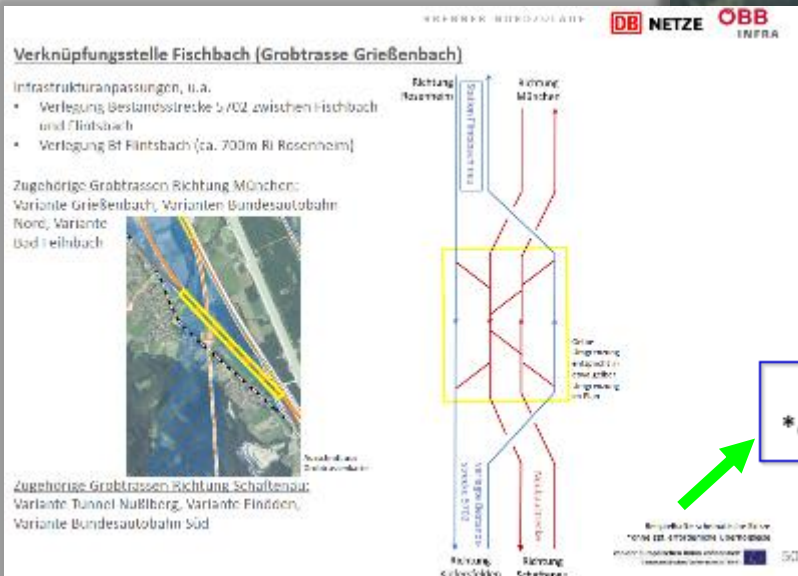
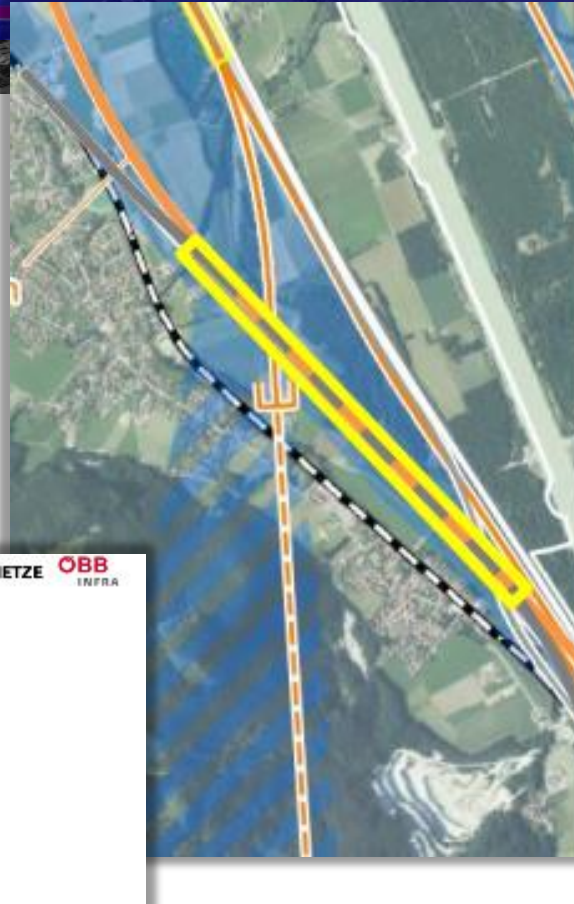
<https://v.bayern.de/ZSBZF>

Variante Grießenbach

Was ist geplant:

Verknüpfungstelle Fischbach

*Q1





Variante Grießenbach

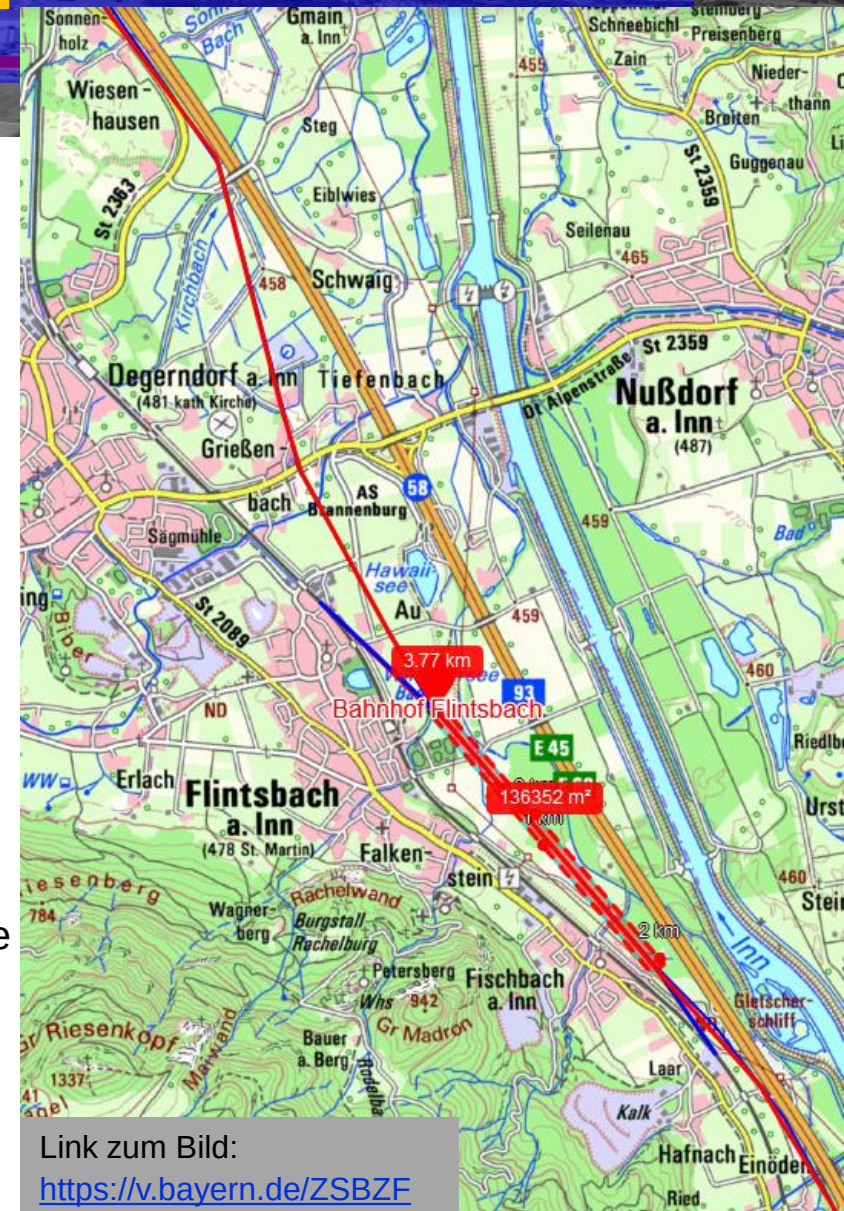
Wie sind die Auswirkungen:

- Im Landschaftsschutzgebiet zwischen dem heutigen nördlichen Ende Sportplatz und dem südlichen Ende Fischbach entstehen:
 - neue Verknüpfungsstelle mit min. 4 Gleise und ca. 30m Breite
 - 2 neue Bahnbrücken (Überwerfung über 7m: Bahn über Bahn)
 - der neue Bahnhof Flintsbach
- Schaffung eines neuen Bahnhofumfelds für Flintsbach im Bereich Sportplatz Flintsbach (Zufahrt, Parkplätze, auch für Radl, Gebäude, Toiletten, usw.) auf Kosten der Gemeinde Flintsbach
- Auflösung des derzeitigen fußläufigen Bahnhofs Flintsbach
- Im Landschaftsschutzgebiet zerschneiden neue Gleistrassen die derzeit ungestörte Kulturlandschaft
- Meterhoher Schallschutz verändert das Landschaftsbild
- Gebäude in Grießenbach und Wiesenhausen werden evtl. weichen müssen (Enteignung)
- Enteignung landwirtschaftlicher Nutzflächen (wegen Ausgleichsflächen bis 12km Entfernung)
- Existenzgefährdung der Landwirtschaft durch Flächenverlust (z.B. Pachterhöhung)
- Straße zum Wertstoffhof Brannenburg und Kläranlage muss verlegt / neu gebaut werden
- Bis über 2038 [*Q18S.5](#) hinaus Großbaustellen mit Staub, Lärm, Baustraßen, Containerdörfern, Abraumhalden, usw.
- Kürzere Taktzeiten im Personennahverkehr ab ca. 2038 möglich

Variante Grießenbach

Unklare/offene Punkte:

- Welche Kosten kommen auf die Gemeinde Flintsbach zu (neuer Bahnhof inkl. Infrastruktur)
- Kostenübernahme des Trassenrückbaus (Bodenaustausch, etc.)
- Wer ist/wird Eigentümer der alten Trasse
- Wie erfolgt der Zugang (Straßen/ Fußweg/ Radlweg/ Parkplatz) zum neuen Bahnhof
- Überlagerung mit der Ölpipeline TAL [*Q21](#)
- Ertüchtigung der heutigen Bestandstrasse für den Verkehr zwischen Eröffnung BBT (ca.2027 [*Q18S.5](#)) und Bauende der neuen Trasse (ca. 2038 [*Q18S.5](#)) (insb. Lärm)
- Welchen Lärmschutz erhält die neue orderirdische Trasse
- Neubautrasse für Gleis 3+4 ist auch ohne Verknüpfungsstelle Grießenbach möglich
- Gibt es ein Anschlussgleis zur „Bahnverladung Dettendorfer“



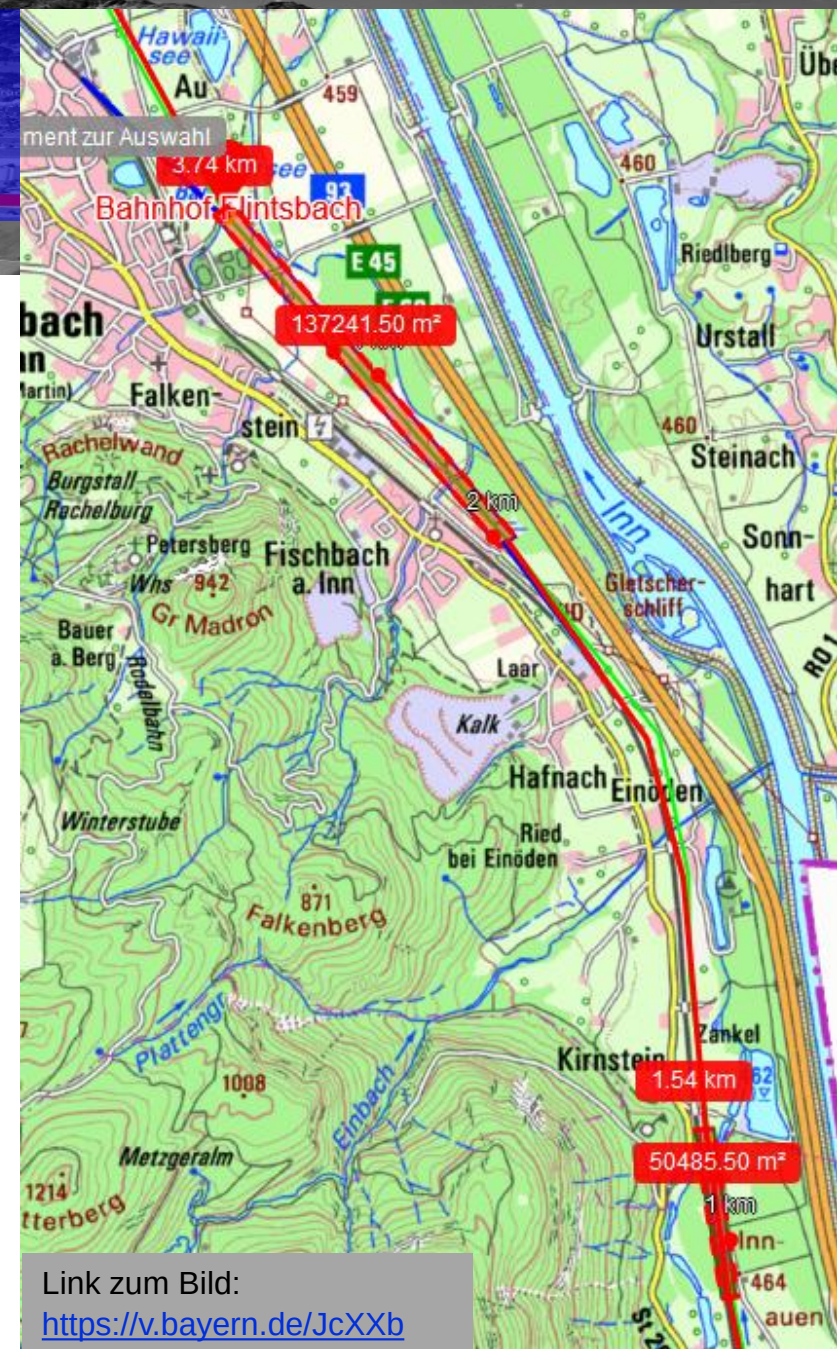
Link zum Bild:

<https://v.bayern.de/ZSBZF>

Variante Einöden

Was ist geplant *Q1:

- Neue oberirdische Hochgeschwindigkeitstrasse (2 Gleise) zwischen Autobahn und Dorf im freien Feld
- Im Bereich Flintsbach „neue oberirdische Bestandsstrasse“ (2 Gleise) mit Verbindung (2 Gleise) zur „alten Bestandsstrecke“
- Verknüpfungsstelle 1 Niederaudorf mit min. 4 Gleise/ ca. 30m Breite südlich Kirnstein
- Verknüpfungsstelle 2 Fischbach mit min. 4 Gleise/ ca. 30m Breite zwischen Sportplatz Flintsbach und Fischbach
- Vorhandene Bestandsstrecke wird zwischen nördlich Freibad und südlich Fischbach abgebaut = aufgelöst
- Bahnhof Flintsbach wird aufgelöst
- Bahnhof Flintsbach mit aller Infrastruktur (Bahnsteige, Wartezonen, Parkplätze, usw.) muss neu entstehen
- Bahnhof Brannenburg bleibt erhalten
- Neuer Zulauf v. Süden aus der Verknüpfungsstelle Niederaudorf
- Neuer Zulauf v. Norden (evtl. über Rampe Wiesenhausen ca. 14m hoch) aus Variante BAA Nord oder Variante Bad Feilnbach

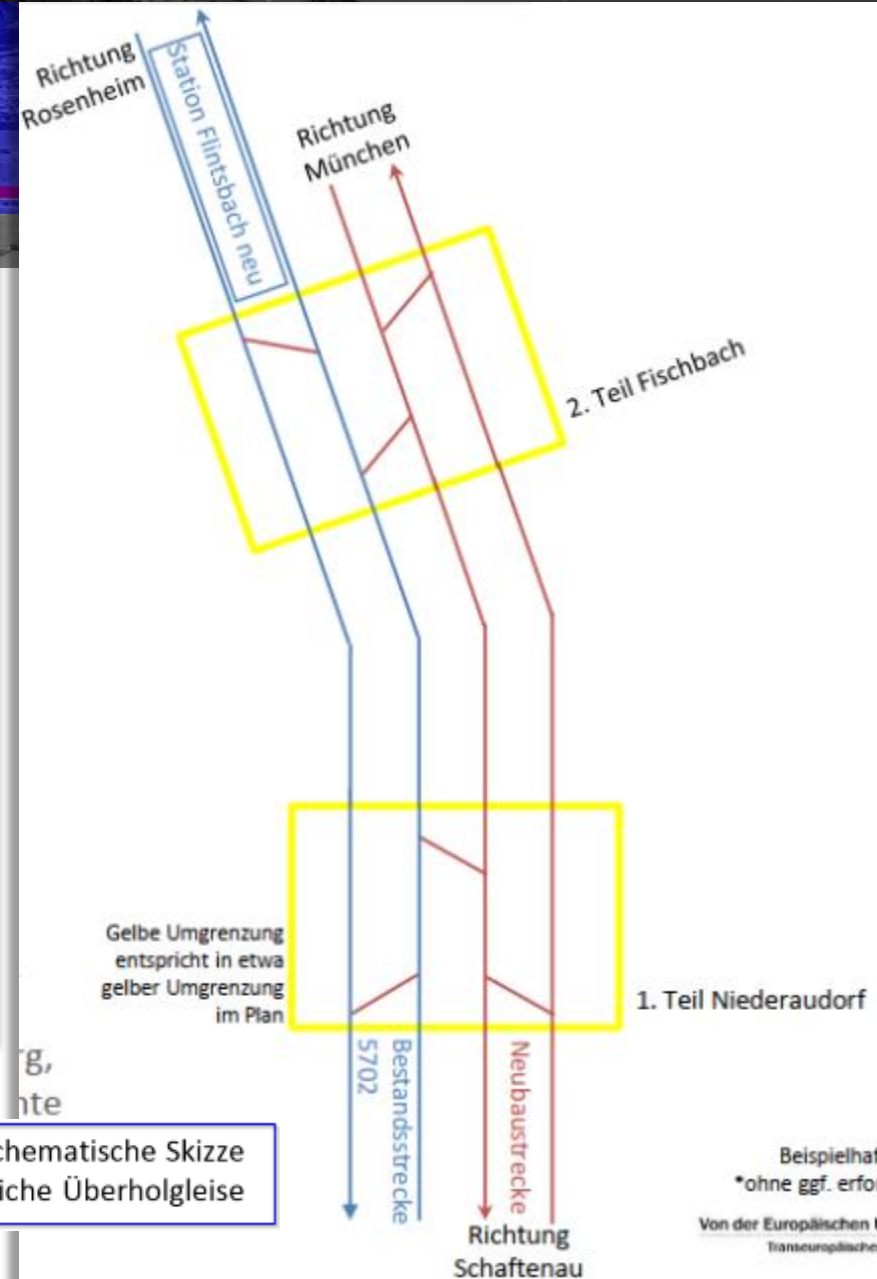
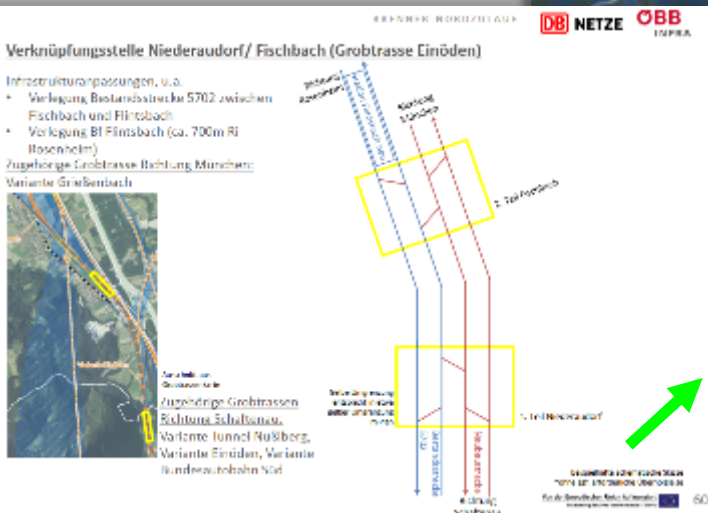


Variante Einöden

Was ist geplant:

Verknüpfungstellen
Fischbach +
Niederaudorf

*Q1





Variante Einöden

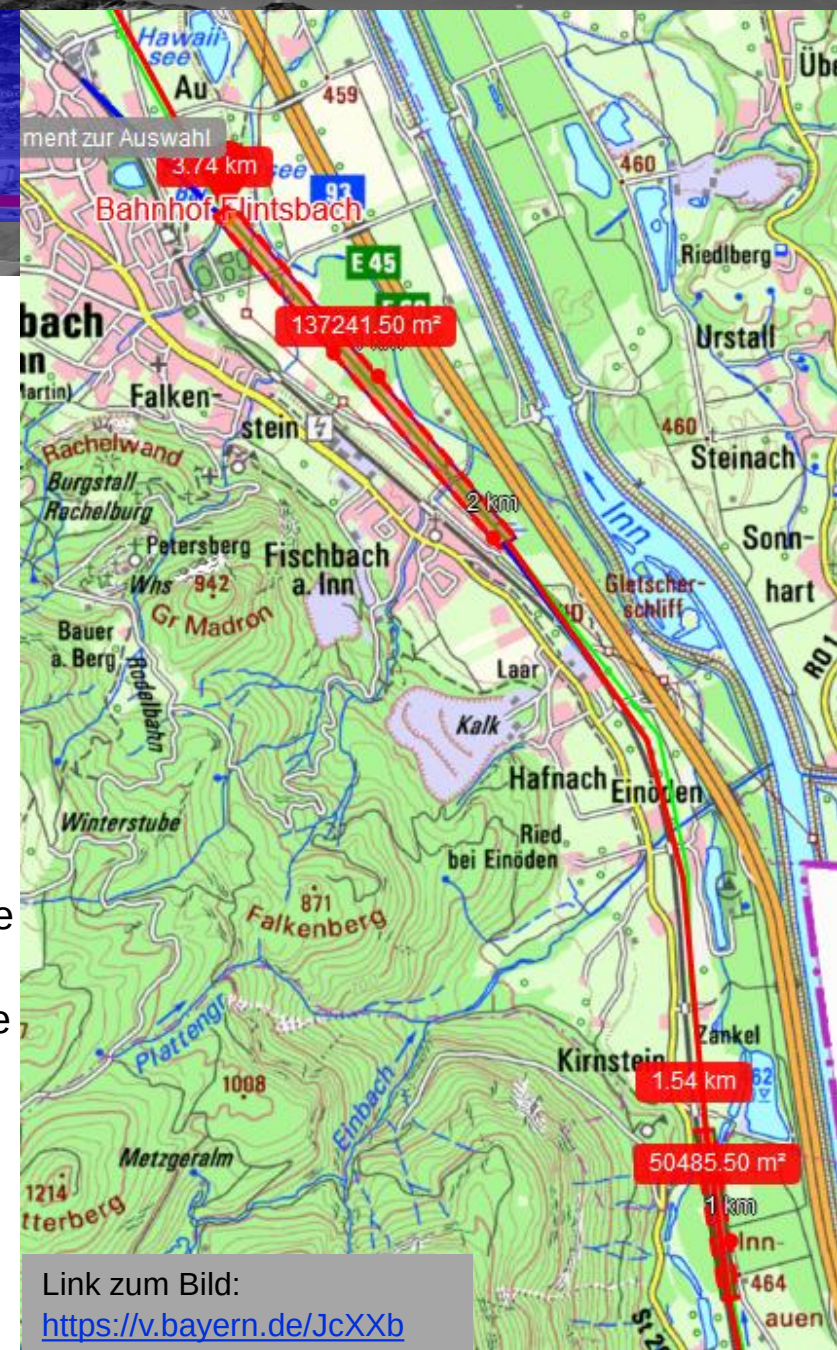
Wie sind die Auswirkungen:

- Im Landschaftsschutzgebiet zwischen dem nördlichen Ende Sportplatz und dem südlichen Ende Fischbach entstehen
 - eine 1ste neue Verknüpfungsstelle mit min. 4 Gleise und ca. 30m Breite
 - Der neue Bahnhof Flintsbach
- Schaffung eines neuen Bahnhofumfelds für Flintsbach im Bereich Sportplatz Flintsbach (Zufahrt, Parkplätze, auch für Radl, Gebäude, Toiletten, usw.) auf Kosten der Gemeinde Flintsbach
- Auflösung des derzeitigen fußläufigen Bahnhofs Flintsbach
- Südlich von Kirnstein entsteht eine 2te neue Verknüpfungsstelle mit ca. 4 Gleise und ca. 30m Breite im Landschaftsschutzgebiet
- Im Landschaftsschutzgebiet zerschneiden neue Gleistrassen die derzeit ungestörte Kulturlandschaft
- Meterhoher Schallschutz verändert das Landschaftsbild
- Gebäude östlich von Flintsbach, in Gießenbach und Wiesenhausen werden evtl. weichen müssen (Enteignung)
- Enteignung landwirtschaftlicher Nutzflächen (wegen Ausgleichsflächen bis 12km Entfernung)
- Existenzgefährdung der Landwirtschaft durch Flächenverlust (z.B. Pachterhöhung)
- Straße zum Wertstoffhof Brannenburg und Kläranlage muss verlegt / neu gebaut werden
- Bis über 2038 [*Q18S.5](#) hinaus Großbaustellen mit Staub, Lärm, Baustraßen, Containerdörfern, Abraumhalden, usw.
- Kürzere Taktzeiten im Personennahverkehr ab ca. 2038 möglich

Variante Einöden

Unklare/offene Punkte:

- Welche Kosten kommen auf die Gemeinde Flintsbach zu (neuer Bahnhof inkl. Infrastruktur)
- Kostenübernahme des Trassenrückbaus (Bodenaustausch, etc.)
- Wie erfolgt der Zugang (Straßen/ Fußweg/ Radlweg/ Parkplatz) zum neuen Bahnhof
- Wer ist/wird Eigentümer der alten Trasse
- Überlagerung mit der Ölpipeline TAL [*Q21](#)
- Ertüchtigung der heutigen Bestandstrasse für den Verkehr zwischen Eröffnung BBT (ca. 2027) und Bauende der neuen Trasse (ca. 2038 [*Q18S.5](#)) (insb. Lärm)
- Welchen Lärmschutz erhält die neue orderirdische Trasse
- Neubautrasse für Gleis 3+4 ist auch ohne Verknüpfungsstellen Fischbach&Niederaudorf möglich
- Gibt es ein Anschlussgleis zur „Bahnverladung Dettendorfer“



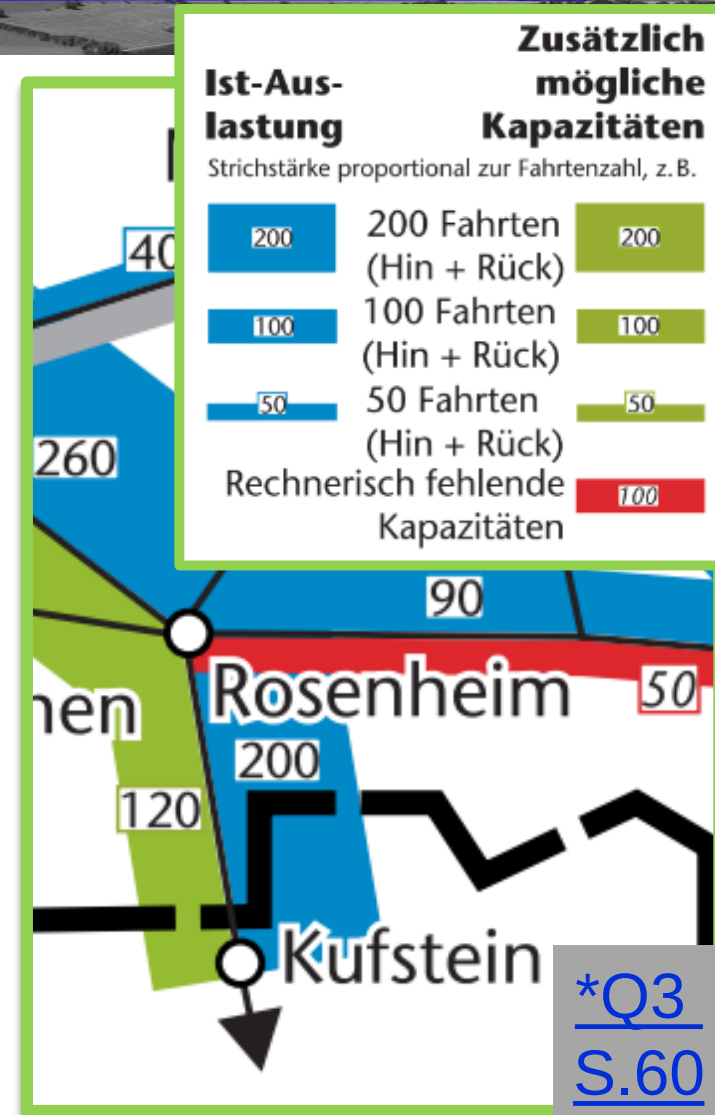
Variante IST-Trasse

Was ist geplant:

- Nichts (zumindest mir nichts bekannt)

>>> ABER!

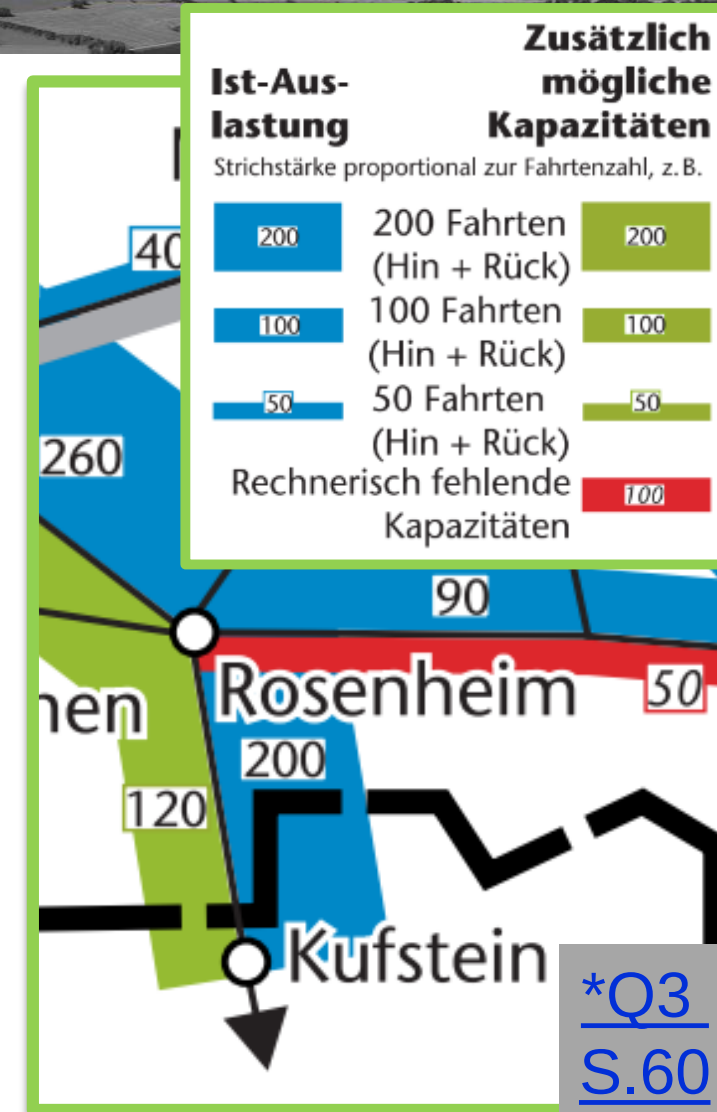
- Die jetzige IST-Trasse hat noch freie Kapazität (siehe Bild rechts) [*Q3 S.60](#) und [*Q17 S.38](#)
- Lt. Bundesverkehrsministerium (19.10.2018) [*Q22S.8](#) wird die derzeitige Trasse 2030 zu 70% ausgelastet sein
- Ein massiver Anstieg des Personen- oder des Güterverkehrs auf der Schiene ist nicht zu erwarten [*Q10S.17](#) (auch nicht wenn der BBT eröffnet ist)
- Auf jeden Fall muss die jetzige IST-Trasse den gesamten Verkehr bis ca. 2038 [*Q18S.5](#) aufnehmen können
- Jetzige Trasse ist bereits TEN-fähig [*Q17S.39](#) somit Forderung der Politik erfüllt
- Bahnhöfe Brannenburg & Flintsbach sind mit aller Infrastruktur vorhanden und bleiben erhalten



Variante IST-Trasse

Wie sind die Auswirkungen:

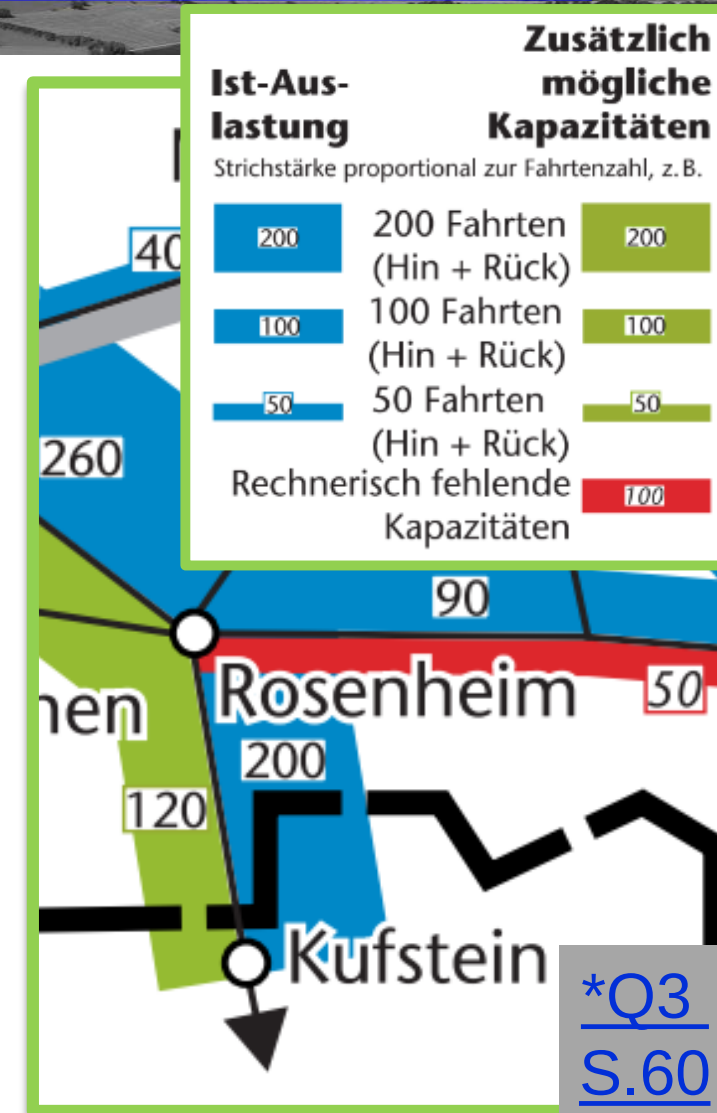
- Beibehaltung und weitere Nutzung der fußläufigen Bahnhöfe Brannenburg und Flintsbach inkl. der vorhandenen Infrastruktur
- Evtl. mehr Züge durch die Dörfer
Kommen aber auf jeden Fall bis zur ggf. Fertigstellung einer neuen Trasse bis ca. 2038 [*Q18S.5](#)
- Keine Großbaustellen (mit Staub, Lärm, Baustraßen, Containerdörfern, Abraumhalden, usw.)
- Landwirtschaftliche Nutzflächen und bestehende Wohnhäuser bleiben erhalten (= keine Enteignung)
- Bewahrung der Landschaftsschutzgebiete und anderer Öko-Systeme (z.B. Hawaiisee)
- Keine Kosten für die Gemeinden Flintsbach & Brannenburg



Variante IST-Trasse

Unklare/offene Punkte:

- Wie wird der Personennahverkehr auf der IST-Trasse gesichert (min. ½ Std. Takt in der Hauptverkehrszeit)
- Reichen die zusätzlichen 300m/210m/270m einseitige Schallschutzwände (2-3m Höhe), um die heutige IST-Trasse für den Schienenverkehr bis 2038 (ab ca. 2027 auch aus dem BBT) zu ertüchtigen (insbesondere Lärm) [*Q12](#)
- Reichen 750m farbige Schienenstegdämpfer um den Lärm spürbar zu reduzieren [*Q16](#)
- Wann kommt der Lärmschutz gemäß den Grenzwerten für Neubau [*Q14 S.20](#) [*Q15](#)
- Welche Zugzahlen (insbesondere Güterzüge) sind in Zukunft zu erwarten [*Q10 S.17](#) [*Q19 S.5/32](#)
- Werden die Güterzüge so leise wie die Personenzüge. Die Lärmreduktion bei den Bremsen ab 2020 [*Q11+Q13](#) hilft in normaler Fahrt nicht viel weiter



Hintergründe

- a) Die Neubautrasse wird geplant für eine Höchstgeschwindigkeit von **230 km/h** und ohne Personenbahnhöfe.
- b) Hohe technische Anforderungen der Hochgeschwindigkeitsstrecke führen zu **gigantischen Erdbewegungen**, Tunnelbauten, Hochtrassen und **immensen Kosten**. Deshalb ist das Projekt auch vom Europäischen Rechnungshof auf seine Wirtschaftlichkeit geprüft und als kritisch eingestuft. [*Q20S44](#)
- c) **Belastung** der gesamten Region **durch Großbaustellen** mit Staub, Lärm, Abraumhalden, Containerdörfer, Baustraßen, usw.
- d) Es gibt weder **aktuelle** noch **neutrale Studien**, die den Bedarf an Güter- und Personenzügen sowie mögliche Kapazitätssteigerung der bestehenden Strecke berücksichtigen, obwohl dies im deutsch-österreichischen Staatsvertrag von 2012 [*Q9](#) zugesagt wurde.
Damit **fehlen belastbare Beweise** für die Notwendigkeit zusätzlicher Gleise. [*Q8 25.3.1](#)
- e) Ca. **800.000 LKWs** in 2017 (30% des gesamten LKW-Transitverkehrs) (Q=LH Platter & [*Q6](#)) durch das Inntal waren „Umwegfahrten“, weil Spediteure aus verschiedenen Gründen den Brenner nutzen und nicht den direkten Weg nehmen.
- f) Der Bahn-Personenverkehr über den Brenner ist gering und rückläufig. Beispielsweise fahren auf der Bahnstrecke von Mühldorf nach München 6x mehr Menschen auf einer eingleisigen Strecke, als von München nach Verona
- g) Trassenausbau im Süden der Alpen erfolgt teilweise erst nach 2030 und dann auch bedarfsgerecht [*Q17](#)
- h) Die Entscheidung erfolgt final im Lenkungsausschuss durch die deutsche **DB** Netz AG und die österreichische **ÖBB**-Infrastruktur Aktiengesellschaft, ohne direkte **Mitwirkung durch die betroffenen Bürger**.

Text wurde in weiten Passagen von [*Q5](#) übernommen

Was muss sich ändern

1. **Stopp des „Umwegverkehrs“** [*Q6](#) und Anreize zur Steigerung des Schienengüterverkehrs durch Regelungen und Gesetze auf nationaler und europäischer Ebene
2. Erstellung eines **unabhängigen, aktuellen Gutachtens** zur objektiven und transparenten Prüfung der Planungsgrundlagen. Dies betrifft vor allem die **Prognose des Zugverkehrs**, Auslastung der bestehenden Bahnstrecke sowie mögliche Steigerungen der bestehenden Streckenkapazität und Lärmreduzierung durch technische Verbesserungen
3. Bahntrassen müssen unter größter Rücksichtnahme auf die betroffenen Menschen, dem betroffenen Lebensraum und der Umwelt ausgebaut werden. **Schutz vor Lärm** [*Q14S20](#), **Emissionen und Zerstörung der Landschaft** sowie die Erhaltung der Lebensqualität für Menschen und Tiere haben Vorrang vor der Fahrgeschwindigkeit und den Baukosten
4. **Gleichberechtigte Beteiligung** der Menschen in der Region bei der Entscheidung für/gegen eine Trasse bzw. der Trassenführung
5. **Unabhängige Studie zur Wirtschaftlichkeit** und damit zur Vermeidung von Steuerverschwendung. [*Q20](#)

Text wurde in weiten Passagen von [*Q5](#) übernommen

Weiterführende Links

- [Brennernordzulauf](#)
Planungsbüro der DB Netz AG und ÖBB
- [Gemeindeforum Nord 1](#)
Brannenburg, Flintsbach, Nußdorf
- [Buergerforum-Inntal](#)
Zeit für INNitiativen
- [Brennerdialog Rosenheimer Land](#)
Schützt unsere Heimat
- [schreiber-uli.de/Blog_Inntal](#)
Lebensraum, Verkehrspolitik....
- [Inntal-Gemeinschaft](#)
„Das Inntal darf nicht in Lärm und Gestank untergehen“
- [BBT-SE](#)
europäische Aktiengesellschaft mit dem Zweck der Errichtung des Eisenbahntunnels zwischen Österreich und Italien
- [transitforum.at](#)
Verein zum Schutz des Lebensraumes in der Alpenregion
- [info-line-bahnlaerm.de](#)
Alle Informationen über Bahnlärm

Quellennachweis

- *Q1 = Planungsunterlagen: Erste Entwürfe von Grobtrassen
- *Q2 = Verkehr in Tirol – Bericht 2017 Land Tirol Sachgebiet Verkehrsplanung
- *Q3 = Schienennetz 2025 / 2030 Umweltbundesamt
- *Q4 = Brennernordzulauf Infomaterial
- *Q5 = Information der Ortsinitiative Großkarolinenfeld
- *Q6 = Alpenquerender Straßengüterverkehr 2009 Umwegefahrten in Westösterreich und Schweiz PDF liegt vor
- *Q7 = Alpenquerender Güterverkehr nach Übergängen
- *Q8 = Statistisches Jahrbuch 2017
- *Q9 = Staatsvertrag D&A 15.Juni 2012
- *Q10 = Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege
- *Q11 = Ab Ende 2020 keine lauten Güterzüge mehr
- *Q12 = Machbarkeitsuntersuchung Lärminderung Bahnstrecke Brennerzulauf
- *Q13 = © BayLfU 2003 Schallemissionen an Schienenbahnen
- *Q14 = Lärmschutz im Schienenverkehr
- *Q15 = Lärmaktionsplanung des EBA
- *Q16 = Protokoll der 8. Sitzung des Regionalen Projektbeirats - 02.10.18
- *Q17 = Scan-Med Corridor - Alpenraum
- *Q18 = Infobrief für politische Vertreter (Ausgabe Juni 2018) - 12.06.2018
- *Q19 = Kritische Stellungnahme zu den Schriftstücken "Entwürfe Grobtrassen" und "Präsentation Projekthintergründe" der DB Netze/ÖBB Infra vom 18.6.2018 bzgl. des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes
- *Q20 = Europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz: keine Realität, sondern unwirksamer Flickenteppich
- *Q21 = die Transalpine Ölleitung (TAL) auf OpenStreetMap
- *Q22 = Antwort der Bundesregierung zur kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/die Grünen vom 19.10.2018

- [Bay. Staatskanzlei: Bericht aus der Kabinettsitzung vom 25. September 2018](#)
- [TT.com: Fragezeichen hinter den Bahnplänen für Kufstein](#)
- [RO24: "Tiroler Standard" soll auch in der Region her](#)
- [RO24: Brenner-Nordzulauf: Symbol der bisherigen Verkehrspolitik?](#)
- [MeinBezirk.AT: "Keine Trasse ohne Tunnel"](#)
- [RO24: Kleine Anfrage der Grünen zum Streckenneubau im Inntal an die Bundesregierung](#)
- [Tirol.ORF: Schiene verliert weiter gegen Straße](#)
- [OVB: Diskussion in Nußdorf zum Brenner-Nordzulauf](#)
- [Trend.AT: Brenner-Basistunnel: Wahnsinn mit Methode](#)
- [Deutschlandfunk: Leben mit Autobahn und Schiene](#)
- Weitere Artikel folgen



Videos

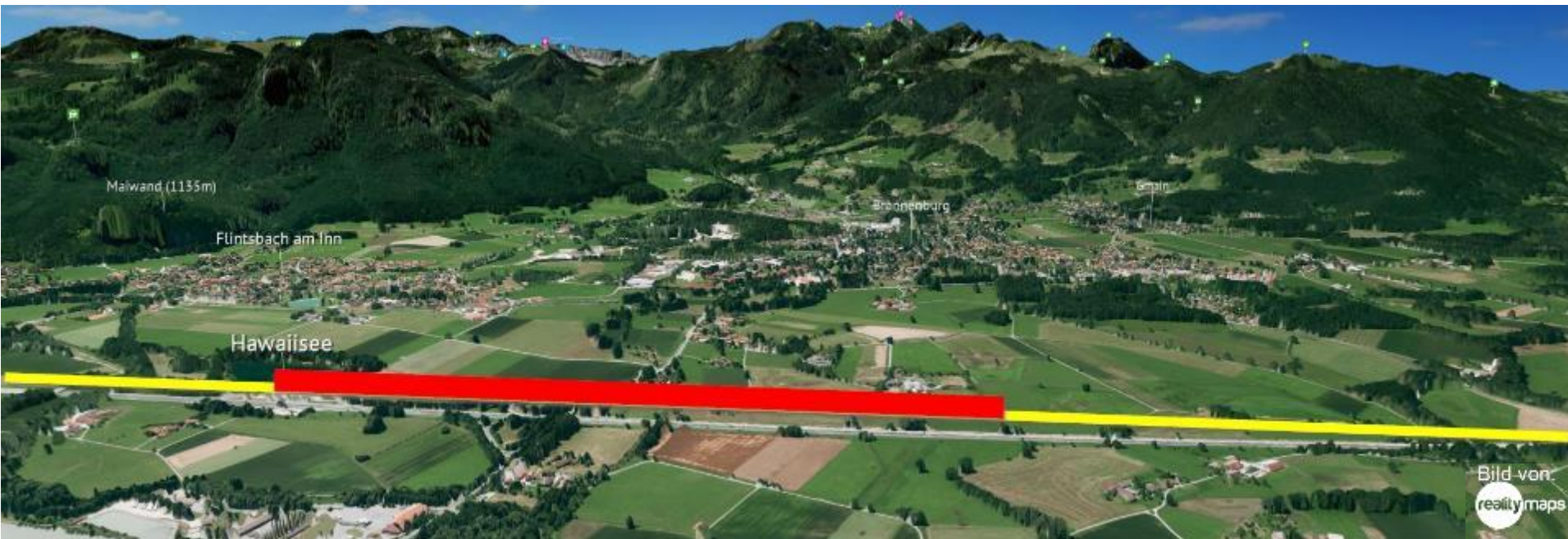
- [BR: Dicke Luft! - Der Kampf gegen den Transitverkehr auf BR \(45min Fassung\)](#)
- [Arte: Dicke Luft! Der Kampf gegen den Transitverkehr \(30min Fassung\)](#)
- [Landtagskandidaten diskutierten über den Brenner-Nordzulauf.](#)
- [Inntal im Aufruhr: Streit um Bahnstrecke zum Brennertunnel | quer vom BR](#)
- ["Unter die Erde!" / Tirol heute vom 11.09.2018 19.00 Uhr](#)
- [EU-Rechnungshof kritisiert Brennerbasistunnel](#)
- [BBT-Zulaufstrecke: Böse Überraschung in Kufstein](#)
- [Brenner-Basistunnel: Flaschenhals bayerisches Inntal](#)
- [Der neue Brenner Basistunnel Film 2017](#)
- [Die Bundestagskandidaten diskutieren über den Brenner-Nordzulauf aus dem Herbst 2017](#)
- [Erklärfilm zum Trassenauswahlverfahren](#)
- Weitere Videos folgen



Vielen Dank

Alles klar?

Fehler, Ergänzungen, Kommentare, Fragen
>> bitte gerne an theo@geflitter.de



Disclaimer

Haftung für Inhalte

Als Diensteanbieter sind wir gemäß § 7 Abs.1 TMG für eigene Inhalte auf diesen Seiten nach den allgemeinen Gesetzen verantwortlich. Nach §§ 8 bis 10 TMG sind wir als Diensteanbieter jedoch nicht verpflichtet, übermittelte oder gespeicherte fremde Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf eine rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Verpflichtungen zur Entfernung oder Sperrung der Nutzung von Informationen nach den allgemeinen Gesetzen bleiben hiervon unberührt. Eine diesbezügliche Haftung ist jedoch erst ab dem Zeitpunkt der Kenntnis einer konkreten Rechtsverletzung möglich. Bei Bekanntwerden von entsprechenden Rechtsverletzungen werden wir diese Inhalte umgehend entfernen.

Haftung für Links

Unser Angebot enthält Links zu externen Websites Dritter, auf deren Inhalte wir keinen Einfluss haben. Deshalb können wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr übernehmen. Für die Inhalte der verlinkten Seiten ist stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten verantwortlich. Die verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar.

Eine permanente inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Links umgehend entfernen.

Urheberrecht

Die durch die Seitenbetreiber erstellten Inhalte und Werke auf diesen Seiten unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Die Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Downloads und Kopien dieser Seite sind nur für den privaten, nicht kommerziellen Gebrauch gestattet.

Soweit die Inhalte auf dieser Seite nicht vom Betreiber erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheberrechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Inhalte umgehend entfernen.

Quelle: <https://www.e-recht24.de/impressumgenerator.html>