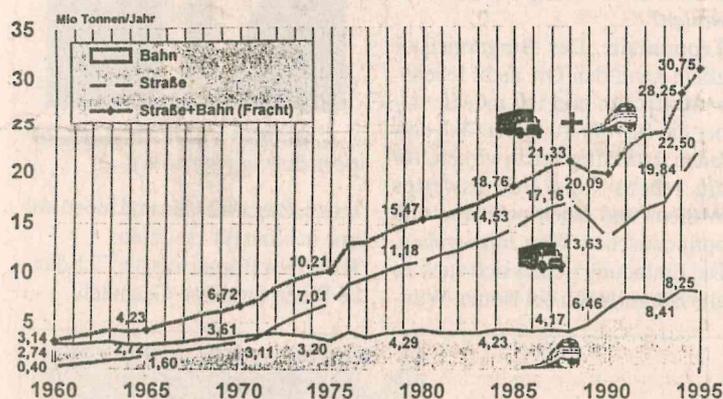


Umweltverträglichkeitsprüfung für Ausbau der Eisenbahnachse München - Verona eingereicht



Innsbruck (mh) Die Brenner Eisenbahn hat nun die Unterlagen zum Projekt Eisenbahnachse München - Verona zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht. Die Prüfung wird 18 Monate dauern.

In der Umweltverträglichkeitserklärung muss der Projektwerber umfangreiche Angaben zu Standort, Art und Umfang des Projektes, sowie seine Folgen auf die Umwelt darlegen. Die Behörde entscheidet dann binnen 18 Monaten über den Antrag. In dieser Zeit erfolgen noch intensive Gespräche mit den betroffenen Gemeinden. Erst bei Bewilligung durch die Umweltverträglichkeitsbehörde kann es dann auch zur Trassenverordnung kommen.

Im Bereich der Region 19 soll die

geplante Trasse großteils unterirdisch verlaufen. Mit dem Vomper Tunnel war ursprünglich vorgesehen, den Bereich, wo die derzeitige Bahntrasse sehr nahe am Siedlungsbereich Stans, Schwaz, Vomp, Vomperbach, Terfens, Neuterfens, Fritzens und Wattens vorbeiführt, großräumig in einem 15,9 km langen Tunnel zu umfahren. Bei diversen geologischen Tests ergab sich allerdings der Bereich um Gnadental als äußerst ungeeignet, daher wird diesem Bereich in dem neuen Konzept ausgewichen. Die neue Trasse verläuft in einem bergmännischen Tunnel bis zum Vomperberg, gleich wie die ursprünglich vorgesehene Lösung, schwenkt dann nach Süden, unterfährt den Vomper Bach nördlich der beste-

henden Schotterabbau bei der Brücke der Vomper Landesstraße und führt dann an die bestehende Strecke im Bereich des Ortsgebietes von Terfens heran.

Ab hier verläuft die Neubaustrecke in einer Unterflur- bzw. Galerie-strecke, die in offener Bauweise hergestellt wird, wobei im Bereich von Neuterfens auch die bestehende Westbahnstrecke in eine Galerie verlegt wird. Anschließend wird die Neubaustrecke bis zum Sportplatz von Baumkirchen in einer Unterflurstrecke geführt, wobei im Bereich des Fritzeners Bogens zwischen dem Bahnhof Fritzens / Wattens und der Haltestelle Volders / Baumkirchen die bestehende Westbahn nach Süden so verlegt wird, daß sie über der Unterflurstrecke der Neubaustrecke

ke verläuft. Die Unterflurstrecke reicht bis zum Sportplatz Baumkirchen, unterfährt dort das nördliche Gleis der Bestandsstrecke und taucht in der Mitte zwischen den aufgeweiteten Gleisen der jetzigen Strecke wieder auf deren Höhenlage auf. Hier endet die Neubaustrecke mit der Einbindung in die Umfahrung Innsbruck.

Das Verkehrsaufkommen über den Brenner sei inzwischen bereits auf 31 Millionen Tonnen pro Jahr angestiegen, so Generaldirektor Lindenberger. Daher sei es besonders wichtig geworden, Möglichkeiten zu schaffen, die eine teilweise Verlegung des Verkehrs auf die Schienen ermöglichen.

Wenn alles nach Plan verläuft, rechnet Gen.Dir. Lindenberger 1999 mit dem Baubeginn. Die Stimmung in den Gemeinden sei durchwegs positiv und bei einem Projekt dieser Größenordnung sei ein Dialog mit den betroffenen Gemeinden und Anrainern selbstverständlich nötig. Eine Reihe der im jetzt eingereichten Konzept befindlichen Ideen, seien von Anrainern und Gemeinden eingebracht worden, so Gen. Dir. Lindenberger.

