

Viele Fakten - drängende Fragen zum Brennernordzulauf



Es waren um die 650 Leute, die der Ankündigung der Podiumsdiskussion von fünf Landtagskandidaten aus dem Stimmkreis Rosenheim-West, dem auch für die Inntalbevölkerung zuständigen Stimmkreis, gekommen waren.

Inakzeptable Umwälzungen

Begrüßt wurden sie von Martin Schmid, dem 1. Vorsitzenden des Bürgerforums Inntal. Schmid stellte gleich zu Beginn klar, dass man keinesfalls bereit sei, die Heimat für ein solches Wahnsinnsprojekt zu opfern. Keinerlei Nutzen sei für die Heimat erkennbar, nur inakzeptable Nachteile und Umwälzungen für das Inntal schon während der Bauzeit seien damit verbunden. Und das alles ohne jeden erkennbaren Nachweis des Bedarfs.

Klare Fakten, unterschiedliche Antworten

Otto Lederer (CSU), Alexandra Burgmaier (SPD), Christine Degenhart (FW), Martin Knobel (Bündnis 90/Grüne) und Michael Linnerer (FDP) nahmen anschließend zu diesen Plänen des Bundesverkehrsministeriums als Auftraggeber und der DB, in Zusammenarbeit mit der ÖBB als Ausführer des Auftrags, Stellung, jeweils nach

der Präsentation von wesentlichen Fakten, die das Bürgerforum Inntal verschiedenen offiziellen Statistiken und Stellungnahmen entnommen und in einen Gesamtzusammenhang gestellt hatte. Präsentiert wurden sie von Dieter Dimmling, in Themenblöcke unterteilt. Diese sollten den Gesamtzusammenhang der Thematik möglichst gebündelt darstellen.

Je drei Minuten lang konnten sich die Kandidaten zu jedem Themenblock äußern und klar ihre Haltung benennen. Jeweils direkt anschließend wurden diese Meinungen konfrontiert mit der nochmals durch Fakten untermauerten Sichtweise der Bürgerinitiativen, die Sepp Reisinger, Nußdorf, Mitglied im Gemeindeforum Nord 1, vortrug.

Folgende Fragen wurden gestellt und dazu entsprechende Fakten (hier zusammengefasst) präsentiert:

1. Block:

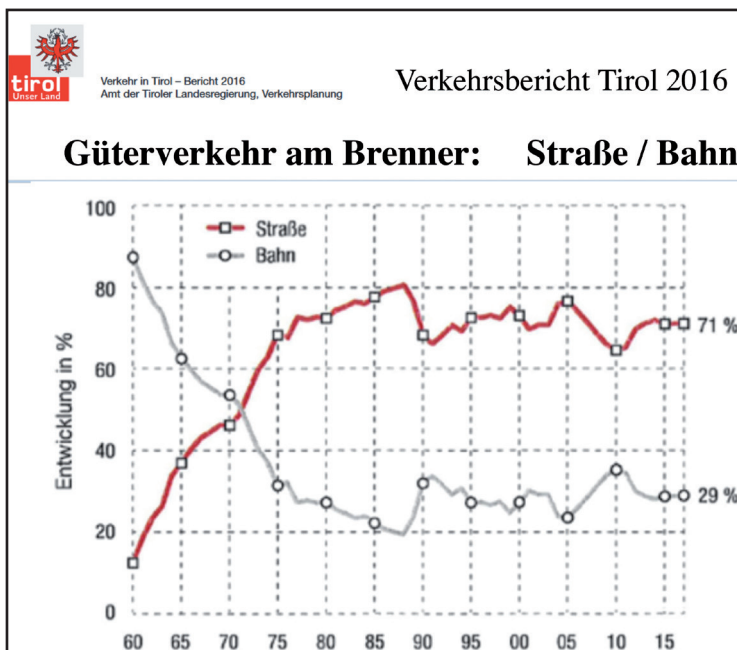
Ist die LKW-Lawine durch das Inntal hausgemacht?

Fakten:

Der Brennergüterverkehr (LKW über 7,5 t)

- ist derzeit mit ca. 2,25 Mio LKW-Fahrten **geringer** als 2008;
- ist seit Jahrzehnten der am stärksten frequentierte Alpen-Korridor;
- hat ein höheres Gütervolumen als alle französischen und italienischen Alpenübergänge;
- ist höher als der gesamte alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz.
- Güterverkehr zum Brenner

Straße: 1960 < 20% 2016 71%



Podiumsdiskussion - Landtagskandidaten antworten

Bahn: 1960 > 80 % 2016 29%

In der Schweiz war es 2016 genau umgekehrt!

Ursachen für die Misere in Deutschland:

1. Viel zu geringe Pro-Kopf-Investition in das Eisenbahnnetz:

1. Deutschland 2017 nur 69 €; Italien 73 €; Österreich 187 €; Schweiz 362 €

2. Rückverlagerung der Güter von der Schiene auf die Straße, entgegen aller Zusagen der Politik, 2016 über 200 Güterbahnhöfe vor dem Aus

3. Sinkender Marktanteil der Bahn am Güterverkehr (2015 nur noch 18 %)

4. Umwegeverkehr: Kostenersparnis je Einzel-Fahrt ca. 164 € bei Fahrt München Verona statt Stuttgart - Mailand.

Aber: Längere Fahrtstrecke, höherer Spritverbrauch, höhere Umweltbelastung

5. Ausbau der Strecke München - Mühldorf - Salzburg noch nicht erfolgt. Vorteile des Ausbaus: Anbindung des Chiemgauer Dreiecks bei Burghausen und deutliche Entlastung der Strecke München - Rosenheim - Salzburg

2. Block:

Sind Korrekturen an der bisherigen Verkehrspolitik nötig und möglich?

Nachweisbare Möglichkeiten:

1. Deutlich mehr Investitionen in das Schienennetz
2. Vermeidung von Umwegeverkehr
3. „Entzerrung“ des Verkehrs
4. genauere, differenzierte Verkehrsprognosen unter Einbeziehung der größeren Zuglängen nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels (ca. 486.000 LKWs/Jahr weniger auf Straße)
5. Modernisierung der Bestandsstrecke (mehr Weichen, lärmreduzierende Gleisanlagen, leisere Güterwaggons, präzise gesetzliche Vorgaben dazu)
6. Einbeziehung der verkehrspolitischen



Signale aus den Alpenländern: Österreich und Italien wollen LKW-Umwegeverkehr bekämpfen.

Positive Signale aus der Schweiz.

Deutschland sträubt sich, daher österreichische Blockabfertigung.

Außerdem will Österreich langfristig eine **OBERGRENZE** für den LKW-Brennerverkehr erreichen und damit den derzeitigen LKW-Brennerverkehr mehr als halbieren!

7. Durchsetzen von Sicherheits- u. Sozialvorschriften im LKW-Verkehr
8. Alpentransitbörse einrichten

3. Block:

Löst eine Hochgeschwindigkeitsstrecke durch das Inntal die Verkehrsprobleme?

Fakten:

1. Die vorhandenen Bestandsgleise liegen auf der europäischen TEN-Strecke zwischen Helsinki/Finnland und Valetta/Malta. (TEN = transeuropäisches, leistungsstarkes Netz mit Gleisanlagen, die dafür geeignet sind)
2. Die vorhandenen Bestandsgleise im Inntal sind bereits TEN-fähig.
3. Der Neubau der zusätzlichen Gleise durch das Inntal wurde in den **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)**

2030 in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen, entgegen der zwingenden Vorschrift und entgegen der Zusicherung am Beginn des BVWP 2030. Verbindliche Analysen, vor allem die Nutzen-Kosten-Analyse, fehlen.

4. Die Strecke Rosenheim - Kufstein ist nach einer Untersuchung des **Umwelt-Bundesamtes** längst nicht ausgelastet. Selbst bei einer Verdoppelung des Verkehrs auf dieser Bahnstrecke gäbe es im Inntal keinesfalls Probleme! Siehe aber 2. Block Nr. 6!

5. Der Europäische Rechnungshof warnt:

- a. Sehr schnelle Strecken sind nicht überall nötig!
- b. Züge erreichen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken nur 45 % der Auslegungsgeschwindigkeit!
- c. Prüfungen der Kosteneffizienz sind selten.
- d. Hohe Kostenüberschreitungen sind häufig.
Bei Strecke Stuttgart - München 622,1 % !!!
Damit kostet dort 1 Minute Zeitersparnis 369 Mio Euro!
- e. Bei Mischverkehr (im Inntal: 80 % Güterzüge, 20% Personenzüge) gibt es deutlich höhere Bau- und Unterhaltskosten.

Unterhuber
trockenbau GmbH

Am Griesenbach 10 • 83126 Flintsbach
Tel: 08034/7057545 • Fax: 08034/7057546
Mobil: 0151/25 31 13 92
E-mail: trockenbau@unterhuber.net

- Trennwände
- Decken
- Trockenestrich
- Dachgeschossausbau
- Zargen
- Türen
- Parkettbodenverlegung
- Schall-, Brand- und Wärmeschutz
- Biologischer Ausbau
- Vertrieb von Baustoffen und Bauelementen

Lassen Sie sich verwöhnen ...



Fußpflege

Sandra Schwarzbach

Dorfstraße 27
Telefon /Fax 08035/2586 83115 Neuauern

Das gesamte Inntal ist bedroht!

4. Block:

Das Inntal - eine bedrohte Schicksalsgemeinschaft?

Grundsätzliche Feststellungen der Bahn-Verantwortlichen:

Für eine Untertunnelung ist technisch jede Lösung machbar. Verknüpfungsstellen dürfen nicht in Tunneln gebaut werden.

Die Bahn sucht die wirtschaftlichste Strecke. Es kann sein, dass keine einzige der jetzt vorgestellten Trassen-Varianten geplant/gebaut wird, sondern eine ganz andere.

Weitere Fakten:

Solche Verknüpfungsstellen, die die Bestandsgleise mit der geplanten Hochgeschwindigkeitstrasse (230 km/h) verbinden und Überholverkehr ermöglichen sollen, sind alternativ an mehreren Stellen im Inntal geplant.

In einem großen Bereich des Inntals ist daher keine Untertunnelung möglich.

Beispiele für Einschnitte:

Dort, wo keine Gleise aus Platzgründen nebeneinander liegen können, baut man in die Höhe. Nach einer Skizze der Bahn (Skizze für Reischenhart) beträgt die Gesamthöhe einer solchen Anlage 21 m, von deren tiefstem Punkt aus gemessen.

Wie im Gemeindebereich Neubeuern eine der vorgestellten Trassen verlaufen kann,

zeigt die Fotomontage. Danach ist der gesamte südliche, westliche und nördliche Bereich von Neubeuern einschneidend betroffen (Lärm, Zerschneidung, Isolierung, Landschafts- und Ortsverschandelung), die Hochgeschwindigkeitsgleise würden zudem direkt am Beurer See, von Nußdorf her kommend, entlangführen.

Brannenburg/Flintsbach droht eine Verlegung der Bahnhöfe und deren Zufahrten, mitten hinein in das Landschaftsschutzgebiet.

Kloster Reisach: In unmittelbarer Nähe ist ein Tunnelleingang geplant.

Folgen für Landwirte:

Von der Bahn benötigte Flächen müssen die Landwirte freiwillig an die Bahn verkaufen oder nach Zwangsenteignung abtreten. Die erhaltenen Entschädigungszahlungen müssen reinvestiert werden. Soweit dies nicht geschieht, z.B. weil Ausgleichsflächen nicht erworben werden können, sind die Entschädigungszahlungen als Gewinn mit bis zu ca. 47 % zu versteuern!

5. Block:

Vorgehensweise der Verantwortlichen: Kritik angebracht?

Verkehrspolitiker: Worte und (geplante) Taten

Dimmling stellte hier an Beispielen heraus, was Politiker einerseits versprechen und wie sie im konkreten Fall handeln, wie sich ihre Aussagen verändern.

Vorgehensweise, wie im 3. Block Nr. 3 beschrieben.

Markus Söder (Ministerpräsident) 2018: „Fortschritt darf dauerhaft weder zu Lasten der Menschen noch zu Lasten der Natur gehen.“

Joachim Herrmann 2017: „Zusätzliche Strecke von München über Rosenheim nach Kufstein ist unnötig.“

Joachim Herrmann (als bayer. Verkehrsminister) 2018: er benennt ausführlich die Vorteile des Streckenneubaus und verspricht der Inntalbevölkerung, „intensiv“ auf deren Schutzbedürfnis zu achten.

Daniela Ludwig (derzeitige verkehrspol. Sprecherin der CDU/CSU Bundestagsfraktion)

2011: Im Inntal haben keine oberirdischen Bahn-Trassen Platz, nur Tunnellösungen sind akzeptabel.

2018: Tunnelanteil der Grobtrassenentwürfe ist viel zu gering. Sollten zusätzliche Gleise nötig werden, kann es für die Region nur Lösungen geben, die weitestgehend in Tunneln oder Wannen verlaufen.

2016: Forderung: Vorteil guter Verkehrsanbindung darf nicht zerstört werden durch Planungen, die in erster Linie an übergeordneten oder auswärtigen Interessen orientiert sind.

Frau Ludwig hat an vorderster Stelle den BVWP 2030 mit Herrn Dobrindt, Bundesverkehrsminister, ausgearbeitet. Sie hat als Mitglied im Regionalen Projektbeirat Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum der DB-Netze/ÖBB Infra regelmäßigen Kontakt und Diskussionsmöglichkeit mit den verantwortlichen deutschen und österreichischen Bahnvertretern.

Über ihre Parteiämter, vor allem als verkehrspolitische Sprecherin der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, hat Frau Ludwig größtmöglichen Einfluss auf die Verkehrspolitik ihrer Partei.

Pellets in Premium-Qualität

»» Lose Ware bequem nach Haus geliefert
»» Sackware: Lieferung oder Selbstabholung

HOLZ ARENA
Energie zum Wohlfühlen

Scheitholz Holzbriketts Hackschnitzel Anfeuerholz
holzarena@dettendorfer-rohstoff.de
Telefon 080 62/80 754-10
www.holzarena.de

**WERNER
OPTIC**

KUFSTEINER STRASSE 17
83064 RAUBLING
TEL. (08035) 4440
www.werneroptic.de

Eine Illusion: offene und transparente Kommunikation

Vorgehensweise der Bahn

An diesen zwei Beispielen wurde gezeigt, wie unglaublich sich die Bahnverantwortlichen sich bisher geäußert haben, weil nicht offen und transparent kommuniziert wurde.

Beispiel FORSA-Umfrage

spontane Telefonbefragung nach dem Zufallsprinzip:

- 15 Fragen mit bis zu je 13 vorgegebenen Antworten
- kein einziges Mal erwähnt: Hochgeschwindigkeitsstrecke
- kein einziges Mal erwähnt: komplette, zusätzliche Neubaustrecke
- kein einziges Mal erwähnt: oberirdische Verknüpfungsstellen nötig
- Das Ergebnis der Umfrage als große Zustimmung der Bevölkerung in der Öffentlichkeit verkauft
- Gegner des Projekts wurde als nicht zur Zielgruppe gehörend bezeichnet.

Am Ende der Präsentation äußerte Dimmel die Hoffnung, dass bei den Verant-

wortlichen der Politik als Auftraggeber für die Neubaustrecke doch noch ein echtes Umdenken einsetze, damit nicht die Zukunft die berechtigten Sorgen der Bürger bestätige.



Kurzfassung der Meinungen der Kandidaten:

Alle Kandidaten waren sich einig, dass in der Vergangenheit sicher nicht genügend in die Schiene investiert wurde.

Otto Lederer meinte, man solle derzeit nicht über das Ob, sondern über das Wie diskutieren und die Neubaustrecke unter-

tertunneln, wo dies möglich sei. Darin sehe er im Moment sein vorrangiges Bemühen.

Alexandra Burgmaier verwies auf den fehlenden Bedarfsnachweis und auf die Notwendigkeit, auch in sozialer Hinsicht entsprechende Änderungen herbeizuführen, etwa die Dumpinglöhne

für LKW-Fahrer zu unterbinden.

Christine Degenhart empfahl u.a. Flexibilität und Querdenken bei der Planung, z.B. im Zusammenhang mit den Verknüpfungsstellen.

Martin Knobel erinnerte an die kleine Anfrage seiner Partei bei der Bundesregierung, deren Antwort noch ausstehe. Vorrangig sei der Bedarf und das Nutzen-Kostenverhältnis für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke

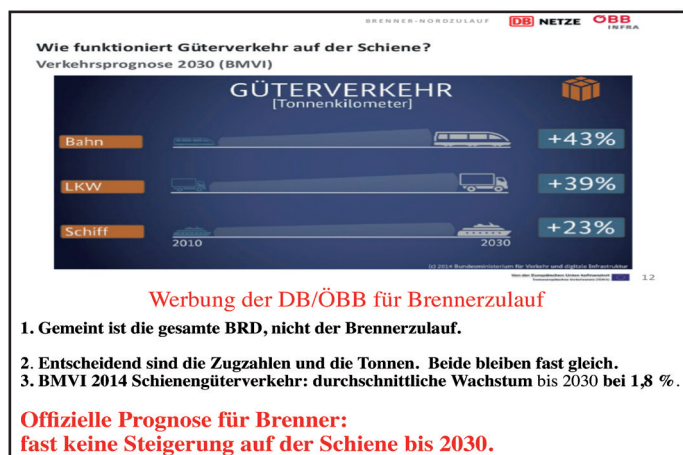
zu klären. Obwohl seine Partei für die Verlagerung von Gütertransport auf die Schiene und damit auch für sinnvolle Neubaustrecken sei, sehe sie im Inntal keinerlei Bedarf für zusätzliche, neue Hochgeschwindigkeitsgleise mit 230 km/h.

Auch **Michael Linnerer** mahnte die Klärung des Bedarfs an. Auch seine Partei werde eine kleine parlamentarische Anfrage stellen. Für den Fall der Bestätigung durch die erforderlichen Analysen sei aber nach einer ergebnisoffenen Diskussion schnell mit der Umsetzung von im Konsens beschlossenen Baumaßnahmen zu beginnen.

Besinnlicher Ausklang

Für einen besinnlichen Ausklang sorgte Arnold Strasser aus Neubeuern mit dem Gedicht „Meine Heimat“.

Die komplette Veranstaltung ist im Internet als Video abrufbar unter RO24/Inntal/Neubeuern, direkt unter dem Foto.



FOODTRUCK MAHL ANDERS

aus Neubeuern

BRAND FOOD **NATUR PUR** **SAISON FRISCH** **HAND MADE**

MAHL ANDERS
Zillenweg 5 | 83115 Neubeuern | Tel.: 08035 955 83 10
info@mahl-anders-foodtruck.de | www.mahl-anders-foodtruck.de

Endlich wieder KUSCHELZEIT!

NEUE HERBST/WINTER
KOLLEKTION VON
BASSETTI!

www.betten-schmidt.de

Schreiben Sie uns: info@betten-schmidt.de, rufen Sie uns an: 08036/2355 oder kommen Sie bei uns vorbei:
Rosenheimer Straße 26 | 83083 Riedering am Simssee

Betten SCHMIDT
SCHLAFSYSTEME REINIGUNG BETTWAREN

Fachgutachtlichen Stellungnahme zu den Grobtrassen-Plänen der DB Netze/ÖBB Infra

Die Inntalgemeinschaft e.V. hat die renommierte VIEREGG RÖSSLER GmbH mit einer fachgutachtlichen Stellungnahme zu den Grobtrassen-Plänen der DB Netze/ÖBB Infra v. 18.06.2018 beauftragt. Hier die Zusammenfassung und das Resümee im Wortlaut:

Schlussfolgerungen hinsichtlich der Planung des nördlichen Brennerzulaufes

Österreich möchte letztlich die schon in Betrieb befindliche neue Unterinntaltrasse mit denselben Planungsprinzipien auf deutscher Seite bis Grafing fortsetzen, wie dies auch schon im Wikipedia-Artikel „Neue Unterinntalbahn“ dargestellt ist, wo die Strecke als eine Einheit von Grafing bis Fritzens-Wattens (bei Innsbruck) präsentiert wird.

Das Planungsprinzip ist letztlich eine neue zweigleisige Bahnstrecke, die nur an wenigen Punkten mit der Altstrecke verbunden ist. Die neue Strecke wird von nur wenigen sehr hochrangigen Personenzügen befahren, die Mehrzahl der schnellen Personenzüge, die in den wichtigeren Orten wie Wörgl oder Jenbach halten, verbleiben auf der Altstrecke. Damit wird der Reisezeitnutzen stark eingeschränkt - eine Nutzenkategorie, die bei der österreichischen volkswirtschaftlichen Bewertung gar nicht vorkommt. Konkret ist es vorgesehen, nur

6 der insgesamt 80 Personenzüge über die Neubaustrecke zu leiten. Wegen fehlender Streckenverknüpfungen müssen nämlich alle Züge, die in Kufstein halten und nach Rosenheim fahren, vollständig auf der Altstrecke verbleiben.

6 ICE-Zugpaare pro Tag entspricht ca. 0,4 ICE-Linien, weil eine ICE-Linie 15 bis 18 Zugpaaren entspricht (ganztägiger Stundentakt ohne Nachtbetrieb). Bei der geplanten Fahrzeitverkürzung zwischen Grafing und Kiefersfelden von 17 Minuten ergeben sich somit $0,4 \times 17 = \text{rund } 7$ Linienminuten. Eine Linienminute Fahrzeitverkürzung entspricht in der Bundesverkehrswegeplanung erfahrungsgemäß einem (kapitalisierten) volkswirtschaftlichen Nutzen von 40 bis 50 Mio EUR, d.h. pro Linienminute darf die Strecke bei einem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,0 genau diesen Betrag kosten. 7 Linienminuten entspricht dann Investitionskosten von rund 300 bis 350 Mio EUR. Bei geschätzten Kosten der ca. 60 km langen Strecke von 2 Mrd EUR könnte somit höchstens ein Sechstel der Gesamtkosten durch die Reisezeitverkürzung im Personenverkehr begründet werden, der Nutzen-Kosten-Faktor läge bei nur ca. 0,15.

Hinzu kommt noch ein Nutzen durch die Anhebung der Geschwindigkeit zwischen Grafing und Großkarolinenfeld für die Züge in der Relation München - Rosenheim. Dies betrifft zwar deutlich mehr Züge, doch beträgt der Fahrzeitgewinn lediglich knapp 2 Minuten. Der Fahrzeitgewinn ist in dieser Relation deshalb

so klein, weil die Strecke mit 16 km nur kurz ist, wegen den langen Beschleunigungs- und Bremsstrecken nur kurz die Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h erreicht werden kann und außerdem die bestehende Strecke mit nur zwei Einbrüchen auf 120 km/h überwiegend 150 bis 160 km/h zulässt und somit heute schon relativ kurze Fahrzeiten zulässt. Da alle österreichischen Korridorzüge in Kufstein halten sollen, können diese von und nach Salzburg die Neubaustrecke wegen fehlenden Verknüpfungspunkten überhaupt nicht nutzen und somit auch keinen Fahrzeitnutzen generieren.

Somit müßte ca. 80% des Nutzens über Güterzüge generiert werden, die im Bezugsfall wegen Kapazitätsengpässen nicht verkehren können. Doch die Engpässe entstehen erst dann, wenn die Strecke Rosenheim - Kiefersfelden mit beinahe 300 Zügen pro Tag und mehr wirklich an ihre Kapazitätsgrenze stößt. Dies wird in den nächsten Jahrzehnten nicht der Fall sein. Wenn man sich beim innerösterreichischen Verkehr für eine Neubaustrecke über Lofer statt für die Neubaustrecke Rosenheim - Freilassing entscheiden sollte, würde der Verkehr im deutschen Inntal sogar deutlich unter die heutigen Zugzahlen absinken.

Angesichts der Tatsache, dass in Deutschland die Bedürfnisse des Personenverkehrs bei der Nutzenbeurteilung die gewichtige Rolle spielen, vor allem angesichts des zu geringen Verkehrsaufkommens im Güterverkehr, sind die vorgelegten Planungen mit Sicherheit nicht geeignet, einen Nutzen-Kosten-Faktor von über 1,0 für die nächsten Jahrzehnte zu erreichen. Die Planung muss entweder eingestellt, zurückgestellt oder stark modifiziert werden. In der vorliegenden Form ist eine Beibehaltung des Projektes im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans nicht möglich.

Wieder aktiv hören und verstehen!

Unser Service für Sie:

- Hörsystem-Service für alle Modelle
- **Kostenfreier Hörtest – Ergebnis in nur 10 Minuten!**
- Unverbindliche Beratung
- Weltführende Hörsysteme in allen Preisklassen
- Zuzahlungsfreie, digitale Hörsysteme
- Zubehör für TV & Telefon, uvm.

Ihr
Hörakustiker
seit über
50
Jahren

www.hoersysteme-mierbeth.de



**HÖRSYSTEME
BIRGIT MIERBETH**

Die schöne ART zu HÖREN

**Ihr Kompetenzteam für gutes Hören
Rufen Sie uns an: Telefon 08031-34803**

Salinstraße 3 · 83022 Rosenheim
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 9-18 Uhr

Besuchen Sie uns auch in: Prien a. Chiemsee, Grassau,
Miesbach, Bad Tölz und Garmisch-Partenkirchen

Gerd Hofstetter

Heizung - Sanitär - Kundendienst
Solar - Wärmepumpenanlagen

83115 Neubuern
Sailerbachstr. 40a
83115 Neubuern
Tel.: 0 80 35/35 81
Fax: 0 80 35/17 67



Verdichtete Blockteilung Grafing - München

Nach einer Analyse der Signaltechnik auf der Strecke Rosenheim - München-Trudering hat sich folgendes Ergebnis ergeben: Auf weiten Abschnitten ist die Bahnstrecke im heutigen Zustand schon signaltechnisch relativ gut ausgestattet: Den bei derartigen Strecken als optimal anzusehende Blockteilung von 1,0 km Abstand von Hauptsignal zu Hauptsignal kommt die Strecke überwiegend schon recht nahe: Zwischen Rosenheim und Ostermünchen beträgt der Abstand durchweg 1.000 bis 1.200 m, zwischen Ostermünchen und Grafing beträgt der Abstand 1.800 bis 2.000 m. Hier besteht somit auf der bestehenden Strecke noch eine Kapazitätsreserve.

Auf der Strecke Grafing - München-Trudering, die nach der Ausbauplanung nicht durch zusätzliche Gleise ergänzt werden soll, betragen die Abstände zwischen den Hauptsignalen zwischen Grafing und Kirchseeon rund 2.000 m, von Kirchseeon bis München-Trudering beträgt an zwei Stellen der Signalabstand rund 1.500 m. An allen anderen Stellen beträgt er lediglich 1.000 m und ist somit schon optimal. Es müßten somit vier zusätzliche Blockstellen eingerichtet werden, um auf durchgehend rund 1.000 m Hauptsignalabstand zu kommen.

Es stellt sich nun die Frage, welche Kapazitätsausweitung hierbei möglich ist. Nach theoretischen Überlegungen erhöht sich die Streckenkapazität um das Verhältnis der vorherigen minimalen Zugfolgezeit zur künftigen minimalen Zugfolgezeit. Im aktuellen Fahrplan sind die kürzesten Abstände von München nach Grafing bei den Personenzügen laut Fahrplan 5 Minuten, zwischen Rosenheim und Großkarolinenfeld 3 Minuten.

Wegen der Geschwindigkeitsdifferenz von langsamen Güterzügen (100 bis 120 km/h) und schnellen Personenzügen (140 bis 160 km/h) führt eine Verkürzung der Abstände von Hauptsignalen nicht automatisch zu

einer Kapazitätsausweitung. Kritisch sind im Fahrplan besonders der Anfang und das Ende eines Mischverkehrsabschnittes, also Rosenheim - Großkarolinenfeld und Haar - München-Trudering und hier sind die Abstände der Signale schon optimal kurz. Nur wenn die Güterzüge in Pulks verkehren, also zwischen zwei Personenzügen verkehrt nicht nur ein, sondern verkehren gleich mehrere Güterzüge in minimalen Zugfolgeabstand, dann ergibt sich eine Kapazitätsausweitung, wenn die verbleibenden Kapazitätsengpässe beseitigt werden, was sich nur ungefähr zur Hälfte auswirken dürfte. Bei einer realistischen minimalen Zugfolgezeit von 3 Minuten im Personenverkehr und 3,5 Minuten im Güterverkehr dürfte die Kapazitätsausweitung durch die Verkürzung der längsten Blockstellen um 900 m dann eine Reduzierung der minimalen Zugfolgezeit von gut 20 Sekunden bedeuten. Durch die Wirkung von nur rund der Hälfte ergibt sich dann eine Reduzierung der minimalen Zugfolgezeit von 3'15 auf 3'04, das entspricht einer Steigerung der Kapazität um 6%. Das heißt, ohne weitere bauliche Maßnahmen und nur durch eine Verdichtung der Blockteilung zwischen Grafing und München läßt sich die Kapazität der Gesamtstrecke Rosenheim - München nur um rund 6% steigern.

Es wären für den Abschnitt Trudering - Grafing auch Baumaßnahmen denkbar, ohne zusätzliche Gleise zu legen: Bislang sind die S-Bahn-Gleise aufgrund der Lage neben den Ferngleisen ohne Fahrstraßenkreuzungen nicht für Güterzüge nutzbar und die Kapazitätseinschränkungen durch die Fahrstraßenkreuzungen wiegen weitaus stärker als der Kapazitätsgewinn durch die Entlastung der Fernbahngleise. Theoretisch wäre es denkbar, im Bereich Trudering und Grafing entsprechende Überwerfungsbauwerke zu errichten, um die S-Bahn-Gleise auch für Güterverkehr nutzen zu können. Doch der bauliche Aufwand wäre sehr hoch und die politische

Durchsetzbarkeit wäre zumindest im dicht besiedelten Trudering fraglich. Wegen den Bahnsteighöhen von 96 cm an den S-Bahnsteigen könnten ohnehin nur Güterzüge auf den S-Bahn-Gleisen verkehren, bei denen kein einziger Waggon eine Lademaßüberschreitung aufweist. Allgemein gelten reine S-Bahn-Gleise als nicht güterzugtauglich.

Zusammenfassung

Das Projekt „Brenner-Nordzulauf“ - eine zweigleisige Eisenbahn-Neubaustrecke von Grafing nach Kiefersfelden - wurde in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 aufgenommen, ohne die zwingend vorgeschriebene Wirtschaftlichkeitsberechnung durchzuführen. Somit steht das Projekt unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit. Um den Wirtschaftlichkeitsnachweis nachliefern zu können, soll eine konkrete Vorzugstrasse vorgeschlagen werden, um dann Kosten und Fahrzeiten erstmals präzise ermitteln zu können.

Verkehrsprognosen und Bemessungsfall

Die Planung geht von einem theoretischen Bemessungsfall aus, bei dem in Kufstein 272 Güterzüge unterstellt werden, während es derzeit aktuell rund 81 sind. Beim BVWP 2030 geht man von einem stetigen Wachstum im Schienengüterverkehr von 1,8% pro Jahr aus, so dass die in der Planung unterstellten 272 Güterzüge erst in 68 Jahren und somit im Jahr 2082 erstmals erreicht wären.

Geht man von einer politischen Zwangs-Entscheidung aus, das Verhältnis Schiene - Straße von heute 30% zu 70% auf 50 zu 50 zu verändern, so wären am Brenner 35 Güterzüge zusätzlich nötig. Zusammen würden mit den 88 Personenzügen pro Tag statt heute 169 künftig 204 Züge pro Tag insgesamt verkehren. Sogar

Massagepraxis Gunter Berger

- Ganzheitlich orientierte Massagen
- Krankengymnastik
- Lymphdrainage
- Manuelle Therapie
- Sportphysiotherapie
- Fango- & Heißlufttherapie
- Elektro- & Ultraschalltherapie
- Fußreflexzonenmassage
- Tuina-Therapie
- Kurse in T'ai Chi & Qi Gong
- Ortho-Bionomy



Marktplatz 26 · D-83115 Neubeuern
Tel. +49 (0)8035-968383 · www.massagepraxis-berger.de

Termine nach Vereinbarung

HAARGENAU

ELI STREIN

Telefon 08032/9896801
Dorfplatz 3 · 83101 Rohrdorf
www.haargenau-rohrdorf.de

Brenner-Nordzulauf durch das Inntal: Keine erfolgreiche Nutzen-Kosten-Bewertung möglich

bei einer Verlagerung mit Zwang von 70% auf der Schiene zu 30% auf der Straße wären nur weitere 35 Güterzüge pro Tag nötig, also insgesamt 239. Nach einer Eisenbahner-Faustregel werden 240 Züge für eine zweigleisige Bahnstrecke als normale Auslastung angesehen.

Bahnknoten München und Ausbaustrecke Regensburg - Mühldorf - Rosenheim

Die vorliegende Planung sieht mit allen Trassenentwürfen als nördlichen Ausgangspunkt nur Grafing bei München vor. Wegen des nicht mehr geplanten Ausbaus Grafing - München kommt in diesem Abschnitt nur im wesentlichen die Führung der heute schon verkehrenden Güterzüge in Frage, weil mit der geplanten verdichteten Blockteilung im Abschnitt Grafing - München nur noch eine geringe Ausweitung von 6% der Streckenkapazität möglich ist.

Im Bereich Bahnknoten München bestehen schwere Engpässe. Eine Beseitigung dieser schwerwiegenden Engpässe ist bislang nicht geplant bzw. nicht absehbar, ein bislang geplanter Ausbau im Münchner Osten wurde erst kürzlich in ferne Zukunft verschoben. Auch beim Zulauf nach München bestehen weitere Engpässe in Augsburg, wo die Zugzahlen bereits grenzwertig hoch liegen und dann zwischen Landshut und München, wo ein diskutierter Neubau von zusätzlichen Gleisen zwischen Freising und München nur sehr langfristig realistisch ist.

Wegen den absehbaren Engpässen ist deshalb ein weiteres Projekt in den BVWP 2030 aufgenommen worden, nämlich der abschnittsweise zweigleisige Ausbau der heute nur eingleisigen Diesel-Strecke Regensburg - Landshut - Mühldorf - Was-

serburg - Rosenheim. Zusammen mit dem ebenfalls im BVWP 2030 aufgenommenen Ausbau Hof - Regensburg entsteht so die aus Sicht der DB Netze dringend erforderliche neue Nord-Süd-Strecke von den Seehäfen zum Brenner. Es ist geplant, einen wesentlichen Teil des bislang über Würzburg und Jena verlaufenden Güterverkehrs künftig auf diese Route zu verlagern. Es ist davon auszugehen, dass die Hälfte bis zwei Drittel des Nord-Süd-Güterverkehrs von und zum Brenner nicht mehr über München, sondern über diese Route geleitet wird.

Die Führung des überwiegenden Teils des Güterverkehrs zum Brenner-Basistunnel um München herum ist somit zwingend erforderlich und ohnehin im BVWP 2030 vorgesehen. Die aktuelle Planung des Brenner-Nordzulaufes mit alleinigem Endpunkt in Grafing bei München endet dagegen in einer planerischen Sackgasse. Die bislang noch nicht geplante Anbindung der von Wasserburg nach Rosenheim verlaufenden Haupt-Güterzugstrecke ist deshalb dringend erforderlich.

Innerösterreichischer Korridorverkehr

Eine dritte zu berücksichtigende Route, nämlich der innerösterreichische Korridor Wörgl - Kufstein - Salzburg, war in den 2016 veröffentlichten Planungsunterlagen noch enthalten und ist in der aktuellen Planung nicht mehr dargestellt. Mit künftig 42 Personenzügen und rund 30 Güterzügen stellt der Korridorverkehr einen wesentlichen Anteil des Verkehrs im deutschen Inntal dar. Es ist davon auszugehen, dass eine Neubaustrecke aus dem Raum Rosenheim/deutsches Inntal nach Freilassing aus politisch-taktischen Gründen erst einmal aus den Plänen gelöscht wurde, doch wei-

terhin fester Bestandteil der Planungen ist. Andernfalls wäre die deutsche Entscheidung, den bislang für ICE-Züge ausgelegten Ausbau München - Mühldorf - Freilassing (200 km/h + X) zugunsten eines Ausbaus für Regionalverkehr (bis zu max. 160 km/h) fallenzulassen, nicht nachvollziehbar.

Es ist nicht zwangsläufig, dass die innerösterreichische Verbindung Innsbruck - Wörgl - Salzburg über den Raum Rosenheim geführt werden muss. Eine mögliche und tatsächlich auch sinnvolle Alternative für die Führung des Korridorverkehrs wäre eine überwiegend innerösterreichische Route über St. Johann, Lofer und das „kleine deutsche Eck“ bei Bad Reichenhall nach Salzburg. Ein derartiger Streckenneubau hätte bei Kosten, die in einer ähnlichen Größenordnung wie für die Neubaustrecke Rosenheim - Freilassing liegen dürften, für Österreich einen unvergleichlich höheren Wert, mit drastischen Fahrzeitverkürzungen für die Region St. Johann - Lofer. Diese ernsthafte Alternative muss aufgrund der in deutschen Genehmigungsverfahren zwingend vorgeschriebenen Alternativenprüfung detailliert ausgearbeitet und betrachtet werden.

Deutsche und österreichische Nutzen-Kosten-Untersuchung

Nach deutschem Recht muss sich jedes Projekt der Bundesverkehrswegeplanung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterziehen. Der Nutzen besteht beim Personenverkehr aus Reisezeitgewinnen. Beim Güterverkehr liegt der Nutzen hauptsächlich in der Erhöhung der Kapazitäten, wobei die Beseitigung von wirklichen bzw. zukünftigen Engpässen erforderlich ist. Wenn im Bereich der künftigen Bau-



Service

Autohaus Höhentinger GmbH

Breiteicher Str. 30
83064 Raubling - Pfraundorf
Tel. 08035 / 963766-0 Fax 08035 / 963766-37
www.autohaus-hoehentinger.de



Audi
Service

Ihr persönliches Autohaus für Volkswagen & Audi in Raubling!

maßnahme kein Engpass vorliegt, gibt es gar keinen Nutzen im Güterverkehr, es verbleibt dann nur der Nutzen durch die Reduzierung der Fahrzeit im Personenverkehr.

Die vorliegende Planung beseitigt zwischen Grafing und Kufstein keinerlei Engpass im Güterverkehr. Aufgrund der fehlenden Zuleitung von Norden durch den Bahnknoten München bis Grafing kann die ab Grafing nach Süden geschaffene Kapazität überhaupt nicht genutzt werden, falls der Güterverkehr in der Zukunft überhaupt entsprechend wächst.

Für den Personenverkehr sind 6 ICE Zugpaare vorgesehen, deren Reisezeitverkürzung sich in der Nutzen-Kosten-Rechnung lediglich mit dem Faktor 0,15 niederschlagen würde. Für die Fernzüge von München nach Rosenheim ergeben sich über die Neubaustrecke lediglich knapp 2 Minuten Fahrzeitverkürzung. Die meisten Personenzüge müssten auf der alten Strecke verbleiben und können deshalb keinen Reisezeitnutzen generieren, so auch sämtliche österreichischen Korridorzüge, die alle in Kufstein halten sollen. Somit müsste rund 80% des Nutzens über Güterzüge generiert werden, die weder im Planungsfall wegen Kapazitätsengpässen außerhalb des Planungsgebietes gar nicht verkehren können

noch aufgrund eines künftigen Wachstums im Güterverkehr überhaupt in der erforderlichen Höhe zu erwarten wären.

Engpässe auf der bestehenden Strecke entstehen erst, wenn zwischen Rosenheim und Kufstein mit beinahe 300 Zügen pro Tag und mehr wirklich die Kapazitätsgrenze erreicht wäre. Und dies wird definitiv in den nächsten Jahrzehnten nicht der Fall sein. Wenn man sich beim innerösterreichischen Verkehr für eine Neubaustrecke über Lofer statt für die Neubaustrecke Rosenheim - Freilassing entscheiden sollte, würde der Verkehr im deutschen Inntal sogar deutlich unter die heutigen Zugzahlen absinken.

Die vorliegende Planung einer Neubaustrecke von Kiefersfelden nach Grafing erzeugt nach dem deutschen Bewertungsverfahren kaum einen Nutzen. Der Nutzen im österreichischen Bewertungsverfahren beruht dagegen in erster Linie auf volkswirtschaftlichen Multiplikatoreffekten, die umso größer sind, je teurer das Projekt ist. Damit handelt es sich genau um den gegenteiligen Effekt, den man nach deutschen und im übrigen auch nach europäischen Vorgaben von der Nutzen-Kosten-Untersuchung erwartet. Daraus lässt sich ableiten, dass es für österreichische Verkehrsplaner kein verkehrliches Pla-

nungsprinzip gibt, das eingehalten werden muss, damit das Projekt in den Verkehrswegeplan aufgenommen und finanziert werden darf. Wichtig ist fast nur, dass es viel Geld kostet, weil dann ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen ausgewiesen wird. Doch der Abschnitt Kiefersfelden - Grafing muss mit dem deutschen und darf nicht mit dem österreichischen Verfahren bewertet werden.

Resümee

Die vorliegenden Planungen mit dem einen Endpunkt Grafing bei München sind mangels notwendiger Einbeziehung der zwei weiteren Routen nach Wasserburg und nach Freilassing grundsätzlich nicht geeignet, eine Trassenauswahl vorzunehmen und haben nicht die geringste Chance, in der vorliegenden Form die deutsche Nutzen-Kosten-Bewertung erfolgreich zu absolvieren und weiter im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans zu verbleiben. Weder die planerischen Alternativen sind auch nur ansatzweise einbezogen, noch haben die als „Bemessungsgrundlage“ unterstellten Zugzahlen einen Bezug zu deutschen Verkehrsprognosen. Das gesamte Gutachten ist einzusehen auf www.inntal-gemeinschaft.de

Aufruf des Bürgerforums Inntal

Sind auch Sie gegen eine neue Hochgeschwindigkeitstrasse, die unser schönes Inntal zerschneidet und versandelt? Sie soll geplant und gebaut werden, obwohl bisher überhaupt keiner der erforderlichen Nachweise erbracht wurde!

Helfen Sie bitte mit, unsere Heimat, unser Inntal, unsere Region vor diesem nicht wiedergutzumachenden Schaden zu bewahren!

Sie können dies am besten tun, indem Sie

- dem Bürgerforum Inntal als Mitglied beitreten (Jahresbeitrag 10 €, Schüler/Jugendliche frei) und damit diese Vereinsziele unterstützen und den Verein stärken.

Senden Sie dem Bürgerforum Inntal hierzu bitte einen Brief oder eine Mail. Der Aufnahmeantrag wird Ihnen dann zugesandt. Adressen:

Bürgerforum Inntal
Schwarzenbergstr. 7b
83115 Neubuurn

info@buergerforum-inntal.de

- Aktionen des Vereins durch aktives Mitmachen begleiten
- dem Verein bei einzelnen Aktionen Ihre praktische/finanzielle Hilfe anbieten
- Informationsveranstaltungen zum Thema besuchen
- bei Ihren Freunden/Bekannten/Kollegen dieses Thema ansprechen
- ...

Das Bürgerforum Inntal bedankt sich im Namen des Vorstands und der Mitglieder für Ihre Unterstützung!

Öl- & Gasfeuerung
Wärmepumpen
Pelletheizung
Kundendienst
Holzheizung
Notdienst



Wolfgang Mayr
Haustechnik GmbH

Wolfgang Mayr
Haustechnik GmbH
Rosenheimer Str. 17
83115 Neubuurn

Heizungstechnik
Lüftungstechnik
Kernbohrungen
Klimatechnik
Solartechnik
Sanitär

Tel.: 08035/984 892
Fax: 08035/984 893
Mobil: 0173/354 267 3

wolfgang@wmhaustechnik.de

www.wmhaustechnik.de

Holzbau & Zimmerei

Energieberatung

- ➔ Aus- und Umbau in Holzbauweise
Dachgeschoss-Ausbau, Dachsanierungen, Dachwartung, Aufstockung, Gauben, Dachfenster, An- und Umbaumaßnahmen, Innenausbau
- ➔ Holzbauarbeiten rund ums Haus
Zäune, Pergolen, Terrassen, Gartenhütten, Carports, ...
- ➔ Energetische Sanierungsmaßnahmen
Dämmung von Fassade, Dach, Keller- und Geschossdecken
- ➔ Energieberatung & Beratung für Förderungen
- ➔ Energieausweise

Josef Warter

Schwemmerweg 3 – 83115 Neubuurn
Tel. 08035/6728
Mobil 0171/7951866



www.energieberatung-warter.de