

4

Der Brenner-Nordzulauf

Kampf um eine bedarfsgerechte und sinnvolle Lösung statt eines weiteren, unnötigen Milliardengrabs

Thomas Riedrich

Der Brenner-Basistunnel (BBT)¹

- ▶▶ Unterqueren des Alpenhauptkamms zwischen Innsbruck und Franzensfeste
- ▶▶ Länge: 62,7 km = längster Eisenbahntunnel der Welt
- ▶▶ Baukosten geschätzt 9,5 Mrd.€ (urspr. 7,7 Mrd.)
- ▶▶ Finanzierung: 50% EU – 25% Österreich – 25% Italien
- ▶▶ Inbetriebnahme voraussichtlich 2032 (urspr. 2028)

Der Brenner-Nordzulauf²

- ▶▶ Nördliche Zulaufstrecke zum BBT von München bis Innsbruck über Grafing, Rosenheim, Kufstein
- ▶▶ Länge: 165 km, über 32 km davon im Tunnel geplant = längster Eisenbahntunnel Deutschlands
- ▶▶ Baukosten geschätzt ca. 8 Mrd. €
- ▶▶ Baubeginn geplant 2030
- ▶▶ Inbetriebnahme geplant 2040

Ursprüngliche Überlegungen, den Fernverkehr zwischen München und Innsbruck auf eine direktere und kürzere Route über Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald, Seefeld zu führen, wurden verworfen, im Wesentlichen wegen des Arguments, die zweigleisige Bestandsstrecke zwischen Grafing und Kufstein böte entsprechend ausgebaut genügend Kapazitäten, ein Neubau sei somit nicht notwendig.³

Auch in der offiziellen, 2016 von den Bundesverkehrsministerien Deutschlands, Österreichs und Italiens, der DB, ÖBB und RFI (= Netzgesellschaft der italienischen Staatsbahn) veröffentlichten Projekt-Broschüre zum Brenner-Nordzulauf „Scan-Med Korridor-Alpenraum“ steht auf den Seiten 37 und 38, dass die zweigleisige Bestandsstrecke auf dem Abschnitt Rosenheim-Kiefersfelden TEN-fähig (= als Zulaufstrecke zum BBT geeignet) ist und, da eine Überlastung nicht zu erwarten sei, ein bedarfsgerechter Ausbau dieser Bestandsstrecke auf 160 km/h angemessen wäre.⁴

Dennoch wird in den laufenden Planungen zum Brenner-Nordzulauf ein Ausbau der Bestandstrasse nicht berücksichtigt, sondern ausschließlich eine zusätzliche Neubautrasse für eine Maximalgeschwindigkeit von 230 km/h geplant. Allen Forderungen zum Nachweis des Bedarfs für einen Neubau ist das Bundesverkehrsministerium bisher ebenso wenig nachgekommen, wie der Nachweis des positiven Nutzen-Kosten-Faktors.

¹ Quelle: <https://www.bbt-se.com/>.

² Quelle: <https://www.brennernordzulauf.eu/home.html>

³ Quelle: Historische Entwicklung des Projekts Brenner-Basistunnel und der nördlichen Zulaufstrecken, Vieregg-Rössler GmbH, 2020

⁴ Quelle: <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html>



Petition zum Brenner-Nordzulauf

Im Dezember 2019 haben die Bürgerinitiativen deshalb eine Petition an den Deutschen Bundestag gerichtet, den Planungsumfang zum Brenner-Nordzulauf dahingehend zu erweitern, nicht ausschließlich nur eine Neubaustrecke, sondern parallel dazu auch den Ausbau des Bestandsgleises planen zu lassen und als mögliche Alternative in die Entscheidung über die Zulaufstrecke zum BBT mit einzubeziehen. Die Petition wurde von über 30.000 Bürgern unterstützt, eine Entscheidung des Petitionsausschusses liegt bis heute nicht vor.¹

BCP-Verkehrsprognose

Im Oktober 2021 hat die Lobbyorganisation Brenner-Corridor-Plattform (BCP) eine neue Verkehrsprognosen für den Personen- und Güterverkehr bis 2040 auf der Brenner-Achse vorgestellt.²

Richtigerweise wird hierin festgestellt, dass zwischen Innsbruck und Verona täglich nur etwa 2.200 Fahrgäste unterwegs sind, viel zu wenig, um den Neubau einer zusätzlichen Bahnstrecke zu rechtfertigen. Bei einer Verkürzung der Fahrtzeit zwischen München und Verona von 5,5 auf 2,5 Stunden durch eine neue Hochgeschwindigkeitstrasse könnte man rein rechnerisch zwar von einer Verdreifachung dieser Personenzahl ausgehen, diese läge aber mit dann 6.600 Fahrgästen pro Tag immer noch deutlich niedriger als zum Beispiel auf der Strecke München-Berlin mit täglich 12.000 Fahrgästen.

Die Autoren der Prognose stellen außerdem selbst fest, dass das augenblicklich geplante Bauwerk kein sinnvolles Betriebskonzept ermöglichen würde, da man zwar in nur 2,5 Stunden von München nach Verona fahren könnte, hierbei aber nur noch ein einziger Zwischenhalt in Innsbruck in Frage käme. Die Passagiere könnten also entlang der Strecke nirgends mehr ein- und aussteigen und eine Verdreifachung der Fahrgastzahlen sei so nicht erreichbar.

¹ Quelle: https://epetitionen.bundestag.de/content/petitionen/_2019/_06/_20/Petition_96263.html

² Quelle: <https://www.bcplatform.eu/korridorstudien>



Als Alternative wird deshalb vorgeschlagen, an den wichtigsten Aufkommensschwerpunkten entlang der Neubaustrecke (Kufstein, Innsbruck, Bozen, Trient) zusätzliche Zwischenhalte einzulegen, wodurch sich die Fahrtzeit wieder um 1 Stunde auf 3,5 Stunden erhöhen und die Verbindung weniger attraktiv würde. Das eigentliche Problem aber ist, dass die aufwändige und teure Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur in weiten Teilen dann von den schnellen Personenzügen überhaupt nicht mehr benutzt werden könnte, da diese ja zum Halten wieder auf die alte Bestandsstrecke abfahren müssten. Die Autoren der BCP-Prognose stellen somit selber fest, dass für eine zusätzliche Neubaustrecke erstens kein Bedarf besteht und zum zweiten die Planung dieser Neubaustrecke als Hochgeschwindigkeitstrasse unsinnig ist.

In der Güterverkehrsprognose haben die Autoren der BCP deshalb versucht, den Bedarf für ein zusätzliches Gleis über den Güterverkehr zu rechtfertigen. Hierbei sind ihnen allerdings einige gravierende Denkfehler unterlaufen.

Ostkorridor nicht berücksichtigt

So zum Beispiel haben die Autoren nicht berücksichtigt, dass mit der Inbetriebnahme des im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) eingestuftten Ostkorridors zukünftig ein großer Teil des Güterverkehrs vom Brenner abgeleitet wird auf die in direkter Richtung zu den großen Adria Häfen weiter östlich verlaufende Tauernroute. Der Ostkorridor wird etwa gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des BBT fertiggestellt sein.¹

Kein Umweg wegen Inbetriebnahme des BBT

Weiterhin wurde davon ausgegangen, dass sich mit der Inbetriebnahme des BBT ein Teil des Containerverkehrs vom Hafen Triest auf den Brenner verlagern wird. Hierdurch würde jedoch ein zusätzlicher Umweg von 150 km gegenüber der kürzeren Tauernroute in Kauf genommen. Um 160 km Wegstrecke einzusparen, bauen Deutschland und Dänemark für geschätzt 7,5 Mrd. € gerade einen 20 km langen Tunnel unter der Ostsee (Feste Fehmarnbeltquerung). Die Annahme, dass ein Umweg dieser Größenordnung hier unnötig in Kauf genommen würde, ist daher nicht plausibel, sondern offensichtlich ein Versuch, möglichst viel Güterverkehr auf der Brenner-Achse darzustellen.

¹ Quelle: <https://www.bahnausbau-nordostbayern.de/ostkorridor-sued.html>

² Quelle: Untersuchung der Routenwahl im alpenquerenden Straßengüterverkehr in Westösterreich und der Schweiz 2019, Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH

LKW-Umwegeverkehr am Brenner nicht berücksichtigt

Der schwerwiegendste Fehler aber ist, dass die Autoren der BCP-Prognosen davon ausgehen, dass der Lkw-Verkehr am Brenner durch politische Maßnahmen in großem Umfang auf die Schiene verlagerbar sei. Dabei wird jedoch völlig außer Acht gelassen, dass ein Drittel des aktuellen Lkw-Verkehrsaufkommen reiner Umwegeverkehr ist, der nur deswegen über die Brennerautobahn fährt, weil dies der billigste Alpenübergang ist und sich der Umweg für die Spediteure somit rechnet.²

Sollten tatsächliche politische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die den Lkw-Verkehr auf die Schiene zwingen würden, wäre dieser Umwegeverkehr aber nicht mehr auf der Brenner-Route, sondern dann wieder auf den kürzeren und billigeren Strecken über die Alpen unterwegs. Der zu erwartende Effekt der Verlagerung auf die Schiene und somit die Auslastung der Zulaufstrecke fällt also deutlich niedriger aus, als in den Prognosen der BCP dargestellt.¹

Auch unter der nicht besonders realistischen Annahme eines exponentiellen Wirtschaftswachstums von konstant 1,5% über die nächsten 20 Jahre hinweg, ist die zweigleisige Bestandsstrecke nach der bereits beschlossenen Modernisierung durch digitale Signaltechnik (ETCS) in der Lage, jedes zu erwartende Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Nicht nur wegen des finanziellen Schadens für den Steuerzahler, sondern auch aus Gründen des Klimaschutzes darf die Realisierung eines unnötigen Infrastrukturprojekts dieser Größenordnung nicht weiterverfolgt werden. Allein durch die für das 33 km lange Tunnelbauwerk benötigte Menge Beton würden 1,8 Mio. Tonnen CO₂ freigesetzt. Diese können durch eingesparte Lkw-Emissionen, insbesondere angesichts der zu erwartenden Ablösung der Dieselmotoren durch umweltfreundliche Antriebe, niemals ausgeglichen werden.

Daher lauten unsere Forderungen an den Bundesverkehrsminister²:

1. Stopp der laufenden Planung ausschließlich einer Neubautrasse für 230 km/h
2. Verhinderung unnötiger Zerstörung von Natur- und Erholungsräumen und Vernichtung landwirtschaftlicher Existenzen im Landkreis Rosenheim
3. Vermeiden von 1,8 Mio. Tonnen unnötigen CO₂-Ausstoßes durch Klimakiller Beton
4. Planung von Modernisierung und Ausbau des Bestandsgleises
5. Umbau des Bahnhofes Rosenheim zu einem modernen, leistungsfähigen Verkehrsknotenpunkt mit Einbindung in den Deutschlandtakt

Der Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.

Bürgerinitiative mit über 500 Mitgliedern, die sich für die Belange der Bürger im Landkreis Rosenheim bei den Planungen zum Brenner-Nordzulauf einsetzt, durch Teilnahme an den Dialogforen der DB Netz AG, Beauftragung wissenschaftlicher Untersuchungen, Abhalten von Bürger-Informationsveranstaltungen, Diskussionsrunden mit politischen Vertretern, Organisation und Durchführung von Kundgebungen und Demonstrationen mit bis zu 4.000 Teilnehmern und 300 Traktoren. Der Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. fungiert dabei als Sprachrohr zahlreicher Bürgerinitiativen im Landkreis mit über 5.000 Mitgliedern.

www.brennerdialog.de



¹ Quelle: Stellungnahme zu den Verkehrsprognosen der „Brenner Corridor Platform“ vom Oktober 2021 bezüglich des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes, Viereggen-Rössler GmbH, 28.01.2022

² Quelle: <https://brennerdialog.de/blog/2022/02/17/jetzt-online-video-der-pressekonferenz/>