

Informations- und Positionspapier zum Brenner-Nordzulauf und zur Verkehrsbelastung in der Region Rosenheim-Inntal

Lebensraum Inntal / betroffene Region Brenner-Nordzulauf

- **Einwohner**

In der vom Brenner-Nordzulauf betroffenen Region zwischen Kiefersfelden und Ostermünchen leben aktuell 148.209 Einwohner.

- **Bevölkerungsdichte:** Der Landkreis (LK) und die Stadt Rosenheim haben eine hohe Siedlungsdichte. Die Einwohnerdichte beträgt im LK Rosenheim 182 Einwohner/km² (Vergleich: Tirol 60 Einwohner/km²; Südtirol 72 Einwohner/km²). Der LK Rosenheim ist gemessen an der Einwohnerzahl der zweitgrößte in Bayern.

- **Vorhandene Verkehrs- und Versorgungsstruktur**

Das Inntal ist durch eine intensive Infrastruktur belastet, wie:

- Autobahn A 93 mit Autohöfen für Lkw
- zwei Staatsstraßen
- Ortsverbindungsstraßen
- zweigleisige Eisenbahnstrecke
- Erdöl-Pipeline
- Erdgas-Leitung
- Starkstromtrasse oberirdisch
- Wasserstraße „Inn“ mit mehreren Wasserkraftwerken

- **Erwerbsstruktur**

- ***bäuerlich strukturierte Landwirtschaft***

Unsere Region prägen knapp 3.000 landwirtschaftliche Betriebe und 9.000 Waldbesitzer. Über 70 Prozent der landwirtschaftlichen Nutzfläche werden als Grünland genutzt. Wichtigste Anbaukulturen auf den Äckern im Landkreis sind Mais und Getreide. Der Großteil der landwirtschaftlich genutzten Fläche (LF) im Landkreis dient der Futtergewinnung für die Milchviehhaltung, so dass unser Landkreis zu Recht als "Milchvieh-Region" bezeichnet werden kann. Darüber hinaus spielen die Fressererzeugung und die Putenmast regional eine Rolle. Etwa 100 Biogasanlagen produzieren mit einer durchschnittlichen Leistung von 150 kW (el) Strom und Wärme. Rund 200 Almbauern bewirtschaften 4.200 Hektar Almfläche. 54 % der Bauern arbeiten in unserem Amtsbereich im Haupterwerb und bewirtschaften dabei 79 % der landwirtschaftlichen Fläche. (Q= <https://www.aelf-ro.bayern.de/region/index.php>)

- ***Handwerk, innovative und mittelständische Industriebetriebe***

profitieren von der Lage zwischen den Zentren München / Innsbruck / Salzburg und der hohen Arbeitsplatz-Attraktivität auf Grund des hohen Freizeitwertes der Region. Bereits jetzt sind die Strukturen der regionalen Wertschöpfung vorhanden und sollten zukünftig gestärkt werden. Regionale Wirtschaftsstrukturen bewirken eine Verkehrsminderung, fördern dadurch den Klimaschutz und dienen der Nachhaltigkeit.

- **Natur-, Landschafts- und Trinkwasserschutzgebiete**

Von einer Realisierung der Vorzugstrasse „Violett“ des geplanten Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes im Abschnitt von Kiefersfelden bis Ostermünchen werden

- Landschaftsschutzgebiete und Biotope,
- Trinkwassereinzugsgebiete zahlreicher Gemeinden,
- ebenso Brunnenbetriebe wie z.B. die Leonhardsquelle

betroffen sein.

Grundlagen der aktuellen Planung / Planungsstand / Planungsabschnitte

- **TEN-fähige Bestandsstrecke**

Die geforderten Voraussetzungen der EU für TEN-Korridore werden größtenteils bereits erfüllt:

- Elektrifizierte zweigleisige Strecke: ✓
- Regelspurweite von 1.435 mm: ✓
- Achslast mindestens 22,5 Tonnen: ✓
- Zuglängen von 740 m möglich: ✓ kann im Bestand ausgebaut werden
- Neigung max. 12,5 ‰: ✓ (z.B. RO-KU ca. 7 ‰, RO-M 8 ‰)
- ERTMS-System (Zugleitsystem): ✓ ETCS (Europäisches Zugbeeinflussungssystem) wird bis 2028 umgesetzt (Digitale Schiene Deutschland)
- Geschwindigkeit:  Diese beträgt heute 100 - 140 km/h – kann noch erhöht werden.

Der Zeitgewinn durch die Neubaustrecke zwischen Rosenheim und Kufstein beträgt bei (Vmax 230 km/h) nur 6 Minuten im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

Gegenbeispiele: Strecke Verona-Bologna: Ausbau von 150 auf 200 km/h, zweigleisig.

Strecke München - Mühldorf - Freilassing (ABS 38): Ausbau auf max. 200 km/h, zweigleisig.

Es muss also an der Geschwindigkeit von 230 km/h nicht unbedingt festgehalten werden, nur weil es im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) so festgelegt wurde. Dies kann man auch wieder ändern!

- **Zugzahlen**

Aktuelle Auslastung der Strecke Rosenheim - Kufstein: durchschnittlich **160 Züge** (entspricht etwa 2/3 der heutigen Kapazität). Das Bürgerforum Inntal hat seit April 2019 eine eigene Zählstelle eingerichtet, um die Zugzahlen zu evaluieren.

- Durch den bereits beschlossenen ETCS-Ausbau (Digitale Schiene Deutschland) kann die Kapazität bis auf **390 Züge** erhöht werden. Dies hat eine Untersuchung der Deutschen Bahn ergeben.
- Die Kapazität auf der Strecke Innsbruck - Wörgl beträgt 569 Züge. Aktuell verkehren ca. 370 Züge => noch vorhandene Restkapazität **200 Züge**.
- Fazit: **Die Restkapazität in Tirol entspricht der Restkapazität der Bestandsstrecke (Rosenheim - Kufstein) nach dem ETCS-Ausbau und weiteren Ausbaumaßnahmen.**

- **Schutz gegen Lärm und Erschütterungen**

Ein Ausbau der Schutzmaßnahmen gegen Lärm und Erschütterungen an der Bestandsstrecke ist mindestens nach Neubaustandard erforderlich, um die Bevölkerung entsprechend zu entlasten.

Die bisherigen Schutzmaßnahmen sind ungenügend, weil lückenhaft. Sie entsprechen nicht mehr den aktuellen gesetzlichen Vorgaben!

Die zentralen Probleme, Defizite der aktuellen Planung

- **Bisher ist noch kein Bedarfsnachweis erbracht worden.**
Ein erforderlicher Bedarfsnachweis für zusätzliche Gleise ist immer noch ausständig. Das aktuelle Gutachten der Brenner-Corridor-Plattform (BCP) stellt den Bedarf teilweise in Frage. Dieses neue Gutachten (Okt. 2021) ist u. a. auch vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr beauftragt worden.
- **Landschaftsverbrauch**
mit Zerstörung von landwirtschaftlichen Betrieben, Landschafts-, Natur- und Trinkwasserschutzgebieten.
- **Eingriffe in den Lebensraum**
sind für Mensch und Natur zu massiv (Landschaftsschutzgebiet Inntal-Süd, mehrere Biotopflächen, Ausgleichsflächenbedarf, Deponieflächen für mind. 5,4 Mio. m³ Tunnelaushub sind notwendig. Das Material besteht hauptsächlich aus Flysch – keine Wiederverwertung möglich. → Wohin damit?)
- **Treibhausgas (THG) -Emissionen**
THG-Emissionen (hauptsächl. CO₂) **in Höhe von 2 Mio. Tonnen** entstehen allein durch den Tunnel-Bau. Hinzu kommen Emissionen durch den Bau von Rettungstunneln und oberirdischen Streckenabschnitten und insbesondere durch den späteren Bahn-Betrieb (der Stromverbrauch ist im Tunnel doppelt so hoch wie auf freier Strecke!) – dies verursacht extrem hohe Kosten für wenig Nutzen.
Ein hoher Aufwand (Sach-, Flächen- und Finanzaufwand) zur Kompensierung der baubedingten THG-Emissionen wäre die Folge: 3 Mio. Bäume (Buchen) auf einer Fläche von ca. 1.200 km² wären hierfür notwendig (der gesamte LK Rosenheim hat 1.493 km²).
Die Amortisierung der baubedingten THG-Emissionen ist bestenfalls nach vielen Jahrzehnten des Betriebes erreichbar, infolge des prognostizierten Markthochlaufes emissionsfreier Lkw aber eher unwahrscheinlich. Die Pariser Klimaschutzziele werden zusätzlich gefährdet!
- **Kosten**
 - Klaus-Dieter Josel (Deutsche Bahn) (13.04.2021) schätzt 7 Mrd. Euro an Baukosten (Ostermünchen - Schafftenau) (zuzüglich des Abschnitts München-Trudering - Ostermünchen)
→ Kann ein Teil dieses Geldes nicht sinnvoller eingesetzt werden?
Die zusätzlichen laufenden hohen Betriebs- und Instandhaltungskosten einer betonierten Neubaustrecke sind nicht nachhaltig orientiert.
Auch im BVWP wird der Bestandserhalt vor den Neubau gestellt!
 - **Sonderbericht vom EU-Rechnungshof 2018, Ziffer 44:** *„Durch Wahl der am besten geeigneten Option können Millionen Euro gespart werden. So ist beispielsweise auf der Strecke München-Verona auf dem geprüften Abschnitt des Brenner-Basistunnels eine Hochgeschwindigkeitsstrecke im Bau. Angesichts der Geschwindigkeitsdaten ist das nicht gerechtfertigt: Auf der herkömmlichen Bahnstrecke zwischen München und Verona wird derzeit 13-mal gehalten, mit einer Aufenthaltszeit von insgesamt 41 Minuten an den Bahnhöfen (12,6 % der gesamten Fahrzeit). Derzeit beträgt die Fahrzeit von München nach Verona im Personenverkehr 5 Stunden 24 Minuten. Selbst wenn sich die Fahrzeit mit Fertigstellung der Brenner-Hochgeschwindigkeitsstrecke auf circa 3,5 Stunden verringern sollte, wird die Durchschnittsgeschwindigkeit auf dieser Strecke trotzdem nur 115 km/h betragen, was nach wie vor zu langsam ist, um den Bau einer umfassenden Hochgeschwindigkeitsstrecke in überzeugender Weise zu begründen.“*

- **Probleme durch die Auslegung als Hochleistungstrecke für Personen- und Güterverkehr**

- Es besteht die Gefahr von geringem Güterverkehr auf der Neubaustrecke (6-22 Uhr) durch eine hohe Frequenz von SPFV; dadurch verbleibt ein Großteil der Güterzüge auf der Bestandsstrecke. (Aktuelles Beispiel hierfür ist die Strecke Nürnberg - Berlin: Dort fahren kaum Güterzüge.)

- **Wo liegen die tatsächlichen Probleme der Bahnstrecke?**

- Der 1. Flaschenhals befindet sich zwischen München - Grafing - Rosenheim.
Der Abschnitt München Hbf - München-Ost wird nur auf 100 km/h ausgebaut. Der Abschnitt zwischen München-Trudering und Grafing bleibt zweigleisig. Lediglich durch eine Erhöhung der Signal-Blockstellen (von heute 17 auf max. 23) könnte eine geringfügige Erhöhung der heutigen Leistung erreicht werden.
→ Warum muss sich dann der zweigleisige Verkehr ab Grafing auf vier Gleise verteilen? Der Ausbau der drei Bahnhöfe zwischen Grafing und Rosenheim auf jeweils vier Gleise und zusätzliche Überholgleise könnten genügen.
- Der 2. Flaschenhals ist der Bahnhof Rosenheim.
Hauptsächlich durch das östliche Weichenfeld ist die Kapazität begrenzt. Durch einen Ausbau des Bahnhofs kann die Leistungsfähigkeit gesteigert und der Lärmschutz verbessert werden.
- Ausbau benachbarter Bahnstrecken
Durch den Ausbau der Bahnstrecke Mühldorf-Rosenheim (zweigleisig und elektrifiziert) könnte der Schienengüterverkehr (SGV) um den Knoten München weiträumig herumgeführt werden. Ein Vorrücken in die Rubrik „Vordringlicher Bedarf“ des BVWP 2040 ist hier notwendig.
Durch den Ausbau der Strecke München - Mühldorf - Freilassing (ABS 38) können und sollen Anteile des SGV und des SPFV von der Strecke München - Rosenheim - Salzburg wegverlegt werden. Diese Maßnahme könnte zu einer Entlastung der Strecke München - Grafing - Rosenheim führen. Durch das neue Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) jedoch verzögert sich dieses schon weit fortgeschrittene Vorhaben wegen neuer Anforderungen und Verfahrensschritte um mehrere Jahre!
Ein Ausbau der Mangfalltalbahn Holzkirchen - Rosenheim könnte diese Achse für den ÖPNV attraktiver machen und Ausweichverkehr von München - Grafing - Rosenheim aufnehmen.
- Prognose BCP-Studie 2021: Die Relation München - Verona ist im SPFV nur wirtschaftlich zu betreiben, wenn viele Bahnhalte angefahren werden; nur in diesem Fall erreicht die Reisendenzahl ein ausreichendes Niveau. Der Fahrzeitgewinn ist dann aber gering, da zahlreiche Neubaustrecken-Abschnitte nicht mehr befahren werden können. Demgegenüber wird eine reduzierte Fahrzeit nur durch weniger Bahnhalte auf der Strecke ermöglicht. Das wiederum bewirkt eine Abnahme der Fahrgastzahlen, weil die Strecke unattraktiver wird. Ein Dilemma!
Die Auslastungszahlen im SGV werden nur durch eine angenommene Verlagerung von der Tauernstrecke auf den Brennerkorridor erzielt, obwohl dieser um 150 km länger ist für die Relation nach Triest (Hafen mit dem größten Gütermengenumschlag in Italien). Dies erscheint wenig sinnvoll, denn dieser Verkehr sollte besser über den im BVWP vorgesehenen Ostkorridor laufen.
- Die Brennerroute ist für Lkw zu billig: Eine relativ niedrige Straßenmaut in Deutschland und Italien lockt ebenso wie die Dieselsubventionen in Österreich Schwerverkehr an — die wahren Kosten auf der Straße aber werden nicht eingepreist. Verkehrskontrollen gibt es im Gegensatz zur Schweiz kaum.
Der Bahntransport hingegen ist im Vergleich zur Straße heute noch zu teuer. Dieses Ungleichgewicht muss behoben werden.

Unsere alternativen Lösungsvorschläge und erforderliche verkehrspolitische Maßnahmen

- **Integriertes, an den Klimazielen orientiertes Gesamtkonzept** für die Mobilität auf Straße und Schiene insbesondere im südlichen oberbayerischen Raum (Verkehrslaitsystem für Lkw – auch die Tauernroute ist praktikabel, wenn der Brenner-Korridor voll ist; Ausbau aller bestehenden Bahnstrecken [siehe oben])
- **Senkung der hohen Transportintensität** durch intelligente, nachhaltige Logistik und Stärkung regionaler Wirtschaftsstrukturen (bisher steigt der Güterverkehr mehr als doppelt so stark wie das Bruttoinlandsprodukt)
- **Vermeidung von Umwege- und Leerfahrten** durch eine einheitliche hohe **Korridormaut** zwischen München und Verona (ca. ein Drittel des Lkw-Verkehrs über den Brenner ist Umwegverkehr)
- **Abschaffung** des billigen Diesels in Österreich
- **Verteilung des Lkw-Transitverkehrs** fair auf alle Alpenübergänge
- **Lkw-Leitsystem** zur Lenkung der Lkw-Verkehrsströme (Vereinbarung Transitgipfel Brenner-Korridor 2019 Berlin)
- **Einführung einer Alpentransitbörse**
- **Verlagerung** des verbleibenden Lkw-Transitverkehrs schon heute auf die Bestandsgleise
- **Verteilung des Schienengüterverkehrs** gleichmäßig auf alle Alpenübergänge. Die **Schweizer Routen (Gotthard und Lötschberg) haben große Kapazitäten und sind nur zur Hälfte ausgelastet**
- **Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV)** Straße-Schiene: Aufgrund des größeren Klimaschutzpotenzials ist der unbegleitete KV der Rollenden Landstraße (RoLa) vorzuziehen. Es bestehen jedoch noch Hemmnisse, da viele Trailer nicht kranbar sind und kleineren Unternehmen die Logistikkompetenz fehlt
- **Reaktivierung der RoLa-Verbindung** Regensburg - Verona und zügiger **Neubau** eines RoLa-Terminals in München zwischen Haar und Vaterstetten direkt an der A99/Bahnstrecke München - Rosenheim (eine **Verlagerung** des Lkw-Schwerverkehrs auf die Schiene wurde vom bayerischen Innenminister Joachim Herrmann bereits im Februar 2018 versprochen)
- **Gezielte Ausrichtung** des im Koalitionsvertrag vereinbarten neuen **BVWP 2040** auf den vordringlichen Ausbau der o.g. Bahnstrecken und den Aufbau eines Lkw-Verkehrslaitsystems im Bereich der Autobahnen

Perspektiven für nachhaltige Mobilität

- **Die aktuelle Situation in Europa** (Ukraine-Krieg, Corona, Lieferketten etc.) und im gesamten Welthandel lassen aus unserer Sicht erwarten, dass sich der Gütertransport innerhalb der EU und auch im außereuropäischen Raum stark verändern wird. Die **Tendenz geht zu mehr regionaler Produktion und Vermarktung**, da die Schwächen des derzeitigen Weltwirtschaftssystems immer deutlicher zu Tage treten. Vor diesem Hintergrund muss ein **Projekt dieser Größenordnung** mit solchen ökologischen Auswirkungen für die gesamte Region, unabhängig von den immensen Kosten, noch mehr **auf den Prüfstand gestellt** werden und darf nicht als „ökologisches Prestigeobjekt der Politik“ in Windeseile realisiert werden.
- **Die umfassende Grundsanierung des gesamten Schienennetzes**, der Ausbau und die Elektrifizierung bestehender Bahnstrecken müssen **Vorrang** haben **vor immer neuen Großprojekten**. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit (=Takt) sind wichtiger als Hochgeschwindigkeit: **Takt geht vor Tempo!**
- **Die Kosten und Investitionen in neue Schieneninfrastruktur** und ihre Wirkung müssen mit jenen in die **Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs** durch batterieelektrische, Oberleitungs- und Brennstoffzellenfahrzeuge verglichen werden (nur **maximal ein Drittel der Güter** ist überhaupt **auf die Schiene verlagerbar**).
- Beim Straßengüterverkehr werden EU- und nationale Vorgaben zur Erreichung der Klimaschutzziele zu einer kontinuierlichen **Steigerung des Marktanteils von Lkw mit alternativen Antrieben** führen. **Dadurch reduzieren sich Klimavorteile des Bahntransports**, auch ist der Lkw oftmals schneller als der Zug.

- **Entwicklung im Bereich der batterieelektrischen und Oberleitungs-Lkw:** Laut einer OECD-Studie haben diese Lkw das größte Potenzial, den Straßengüterverkehr möglichst schnell CO₂-frei zu machen. Die Lkw-Betriebskosten sind niedriger als bei Brennstoffzellenfahrzeugen (= Wasserstoffantrieben).
- **Entwicklung im Bereich der Lkw- Wasserstoffantriebe:** In Österreich ist die Wasserstoffstrategie bereits 2018 durch die Regierung auf den Weg gebracht worden. In Kufstein-Süd errichtet die TIWAG eine Wasserstoffproduktions- und -tankanlage (Betrieb ab Ende 2024). Für den Autohof Reischenhart (A93) ist ebenfalls eine Wasserstoff-Tankstelle in Planung.

Schlusswort

Ernsthafter Klimaschutz spricht eindeutig gegen Mega-Infrastrukturprojekte: Für den Energieverbrauch muss ein neues Haushalten gedacht werden. Energie muss beim Bau und Betrieb effizient eingesetzt werden. Jede Infrastrukturmaßnahme muss nachhaltig und mindestens CO₂-neutral durchgeführt werden.

