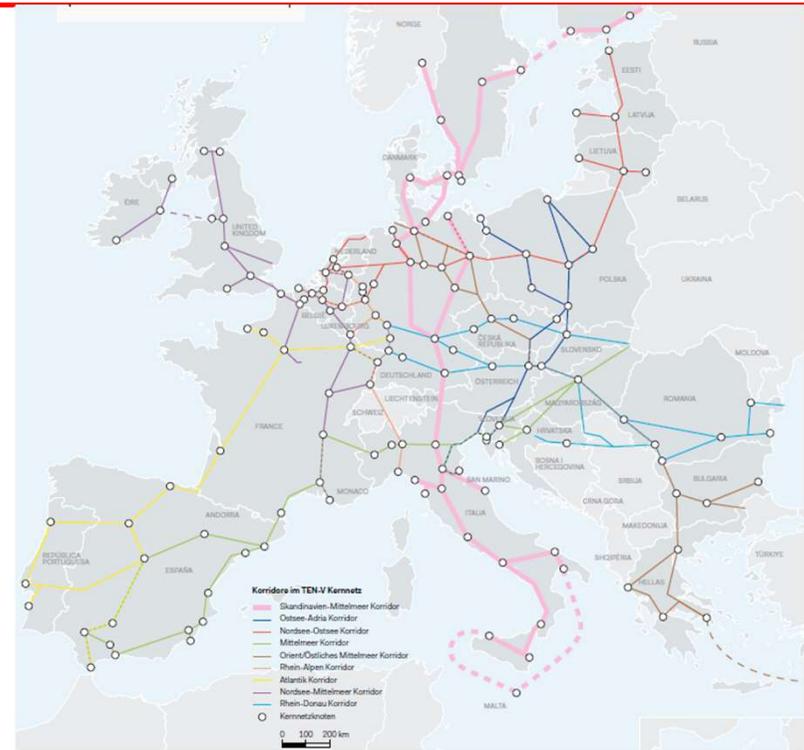


Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Es gab einmal eine tolle Idee!

TEN-V-Netz
(Trans-Europäisches Netz – Verkehr)
Scan Med Corridor:
von Finnland bis Sizilien

www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/flyer/ScanMed_AllgTeil_DT__WEB.pdf&cid=1225



1.2.2023

Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Es gab einmal eine tolle Idee!

CO₂ -Belastung LKW : Schiene

„mehr Güterverkehr auf die Schiene“

www.worldwatchers.org/post/nachhaltiger-guterverkehr



1.2.2023

Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Es gab einmal eine tolle Idee!

Brenner-Basis-Tunnel (BBT)- 55 km Länge - 230 km Tunnel gesamt
längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt !!

1994: prioritäres TEN-Projekt

2005: BBT (Inbetriebnahme 2015); Gesamtkosten ca. 4,6 Mrd €

www.bbt-se.com/Tunnel/projektueberblick/ <https://de.wikipedia.org/wiki/Brennerbasistunnel>

2021: Inbetriebnahme frühestens 2032; Gesamtkosten ca. 9,6 Mrd €

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Es gab einmal eine tolle Idee!

Vertrag von Rosenheim 15.6.2012

Art 1(1): ...Die Ministerien wirken darauf hin, dass diese Unternehmen im Zuge der Planungen Variantenuntersuchungen für die Streckenführung für ein drittes und viertes Gleis durchführen ...

Bei diesem Ausbau sollen auch die Belange des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg... berücksichtigt werden.

Art 5(2): Diese Vereinbarung bleibt in Kraft, solange sie nicht von einer Vertragspartei mit einer Frist von drei Monaten gegenüber der anderen Vertragspartei schriftlich gekündigt wird.

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Es gab einmal eine tolle Idee!

2016: Bundesverkehrswegeplan
(BVWP) 2030 S.163

Lfd. Nr.	Projekt-Nr.	Maßnahmenkategorie	Beschreibung der Maßnahme ¹
7	2-009-V03	ABS/NBS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (- Kufstein)	Blockverdichtung München-Trudering - Grafing; 2-gleisige NBS Grafing - Großkarolinenfeld, Vmax 230 km/h; 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld - Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg - Kiefersfelden - Grenze D/A

Westumfahrung Rosenheim

Gesamtkosten 1,32 Mrd €

Nutzen/Kosten-Verhältnis: ???

Umweltprüfung: ???

Investitionen in Mio. €				Dringlichkeit	NKV	Umwelt- und naturschutzfachliche Prüfung	Raumordnerische Analyse	Engpassbeseitigung	Hinweise
Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz	Planungsstand						
(1.320,8)	(1.210,9)	(399,9)	GE	VB	???	???		ja	Kosten für 2 zusätzliche Gleise Brannenburg - Kiefersfelden - Grenze D/A werden noch ermittelt, Maßnahme wird noch bewertet.

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Es gab einmal eine tolle Idee! Und das ist draus geworden:

Planungsauftrag Bahn:

Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans für die Neubaustrecke

- Zweigleisige Neubaustrecke
- Streckengeschwindigkeit 230 km/h
- Mischverkehr (Personen- und Güterzüge)
- Längsneigung maximal 12,5 ‰
- Zuglänge maximal 740 m
- ETCS als digitales Zugsicherungssystem

www.brennernordzulauf.eu/rahmenbedingungen.html

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Es gab einmal eine tolle Idee! Und das ist draus geworden:

Hochgeschwindigkeits- Neubaustrasse
für 230 km/h

ca. 70 km 2-spurige Neubaustrecke
ca. 34 km Tunnel

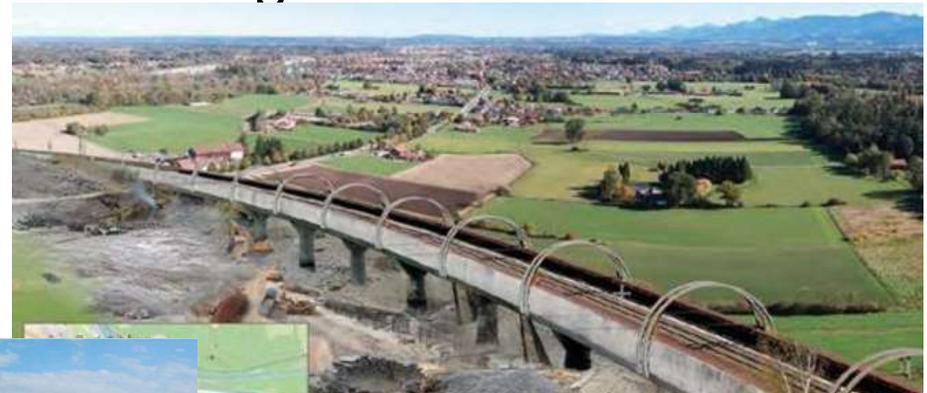
- Verknüpfungsstellen
- Überholbahnhöfe
- Rettungsplattformen

Kosten: 7 – 10 Mrd €



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Brauchen wir eine
„Hochgeschwindigkeits-Neubautrasse“ von Grafing bis Kufstein?



1.2.2023

Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

SZ 14.2.19

Fiasko auf der Schnelltrasse

Kein einziger Güterzug auf der Vorzeigestrecke Berlin-München

Berlin – Es geht um ein Projekt der Superlative. 29 Talbrücken und 22 Tunnel – mit der Neubaustrecke durch Thüringen und Oberfranken eröffnete die Deutsche Bahn vor gut einem Jahr das größte Verkehrsprojekt der deutschen Einheit, die Schnelltrasse von Berlin nach München über Erfurt. Zehn Milliarden Euro verbauten Bund und Bahn. Das Ziel: Die Reisezeit von Personen und Gütern zwischen den Metropolen deutlich zu verkürzen und die Schiene für Verkehr aller Art attraktiver zu machen.

Seither reißen die Erfolgsmeldungen von Bahn und Politik nicht ab. Nach neuesten Angaben der Regierung fuhren im vergangenen Jahr 4,9 Millionen Fahrgäste auf der Strecke. Das sind 2,5 Millionen mehr als auf der alten Route. Die Züge sind auch nur noch gut vier statt sechs Stunden unterwegs. Selbst mit dem Flugzeug ist man kaum schneller. Doch nun wird klar: Während die Strecke im Personenverkehr ein Erfolg ist, bahnt sich im Güterverkehr ein Fiasko an. Nach Informationen der *Süddeutschen Zeitung* war auf dem Kernstück

Sparmaßnahmen machen die Route für schwere Züge praktisch unpassierbar

des Milliardenprojekts bislang kein einziger Güterzug unterwegs – anders als geplant. Denn Sparmaßnahmen machen die

Denn es gibt da ein gewichtiges Problem. Für schwere Güterzüge ist die Trasse gar nicht ausgelegt. Um Kosten zu sparen, wurden an vier Signalstellen Steigungen von fast zwei Prozent eingeplant. Deshalb dürfen nun auf der Strecke nur solche Güterzüge fahren, deren Grenzlast bei höchstens 1200 Tonnen liegt. Schwerere Züge könnten aus eigener Kraft an Signalen sonst nicht anfahren. Doch schwerere Züge sind die Regel. Güterloks können bis zu 2200 Tonnen ziehen. Die Regel sind 1600 Tonnen. Aus Kostengründen werden solche Gewichtsklassen meist auch ausgereizt. Gerade die hohen Trassenpreise auf der Neubaustrecke würden sich sonst kaum rechnen.

Probleme bereitet dem Güterverkehr aber auch das so genannten Begegnungsverbot. Denn aus Sicherheitsgründen dürfen die bis zu 300 Kilometer pro Stunde schnellen ICE nicht in einem Tunnel an einem Güterzug vorbeifahren. Weil es nur wenige Überholmöglichkeiten gibt, steht die Strecke Güterzügen eigentlich nur nachts zur Verfügung. Außerdem müssen die Züge auf der Strecke mit dem elektronischen und teuren Zugsteuerungssystem ETCS ausgerüstet sein – das halten Fachleute noch für das geringste Problem.

Damit steht im Nachhinein auch die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Trasse in Frage. Ohne die Prognose, dass auch viele Güterzüge auf der Strecke fahren, hätte

Während die Strecke im Personenverkehr ein Erfolg ist, bahnt sich im Güterverkehr ein Fiasko an. Nach Informationen der *Süddeutschen Zeitung* war auf dem Kernstück

Sparmaßnahmen machen die Route für schwere Züge praktisch unpassierbar

des Milliardenprojekts bislang kein einziger Güterzug unterwegs – anders als ge-

1.2.2023

Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Die Zeit ist nicht stehen geblieben! Das Projekt ist aus der Zeit gefallen!

1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!
2. Die CO₂-Emissionen beim Bau sind nicht kompensierbar!
3. Die Bestandsstrecke kann 400 Züge / Tag bewältigen
(mit Lärmschutz nach Neubaustandards)!
4. Der Nutzen liegt weit unter den zu erwartenden Kosten!
5. Die Anschlussstrecken im Norden und Süden bleiben zweigleisig!

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

Tiroler Verkehrsbericht
2021 Seite 49:
Der Güterverkehr auf der
Schiene hat am Brenner
2010 seinen höchsten Stand
erreicht. Der Anteil Schiene
ist seitdem von 36% auf
27% gesunken.

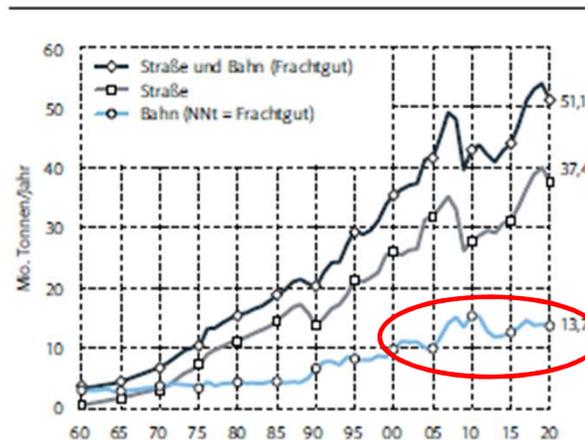


Abb. 4-1: Güterverkehr Brenner 1960–2020

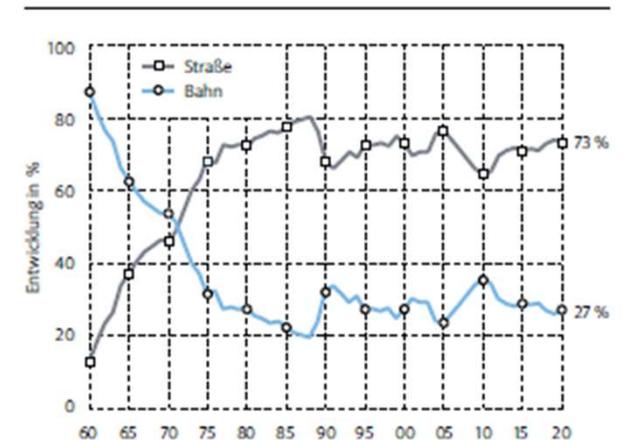


Abb. 4-2: Modal Split am Brenner 1960–2020

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

„Mehr Güter auf die Schiene!“

=> Dafür sorgt das sektorale LKW-Fahrverbot im Tiroler Inntal für:

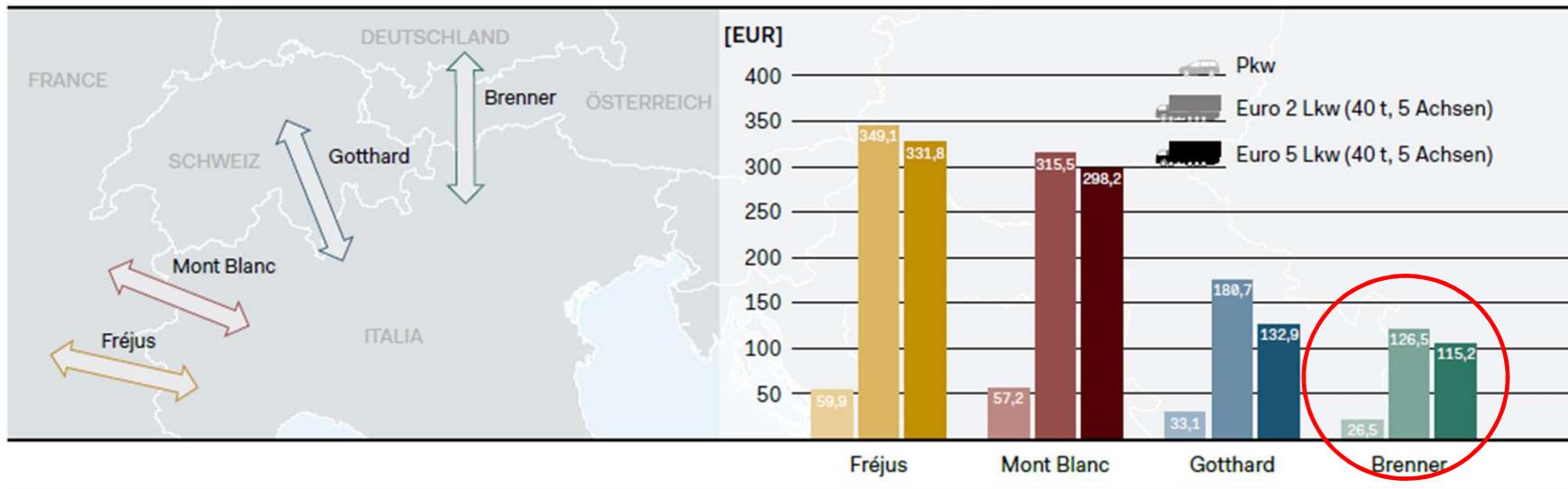
1. alle Abfälle
2. Steine, Erden und Aushub,
3. Rundholz und Kork,
4. Kraftfahrzeuge
5. Nichteisen- und Eisenerze,
6. Stahl, ausgenommen für die Belieferung von Baustellen,
7. Marmor und Travertin,
8. Fliesen (keramisch)
9. Papier und Pappe,
10. Flüssige Mineralölerzeugnisse,
11. Zement, Kalk und gebrannter Gips,
12. Rohre und Hohlprofile,
13. Getreide.

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

Der Brenner ist der billigste Alpenübergang!

Vergleich Transitpreise an ausgewählten Alpenpässen 2013



Quelle: iMontitraf! 2015

1.2.2023

Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

Güter und Personenverkehrsstudie der
Brenner-Corridor-Plattform(BCP) vom Oktober 2021
Prognose für 2040:

428 Züge München – Rosenheim

370 Züge Rosenheim – Wörgl

507 Züge Wörgl – Innsbruck

376 Züge Innsbruck – Trient

337 Züge Trient – Verona

www.bcplatform.eu/fileadmin/user_upload/BCP/train-numbers/Zugzahlen_2030-2040_UA.pdf

1.2.2023

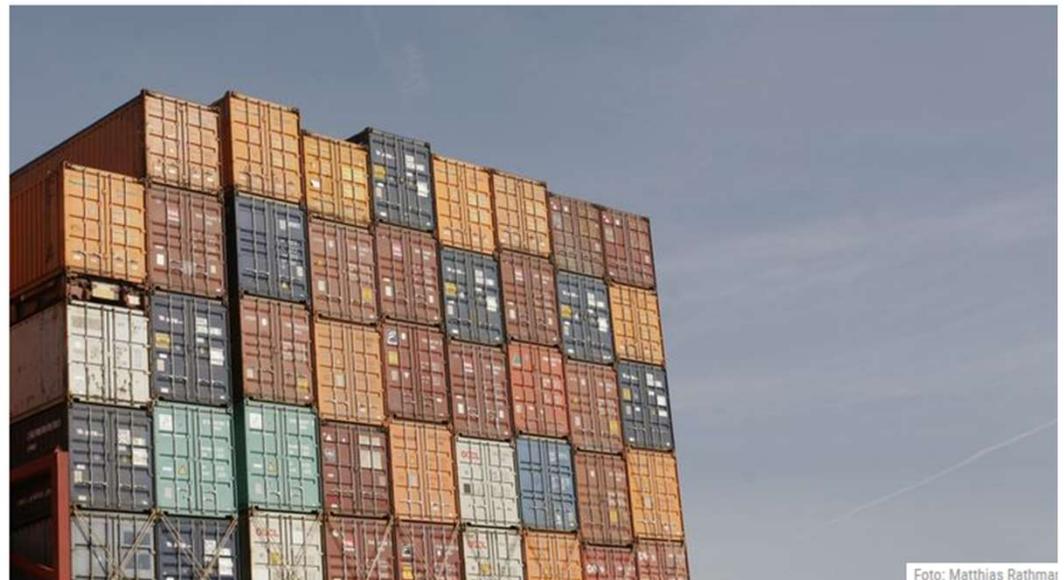
Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

Die Folgen der Corona-Krise und der Ukraine-Krise auf das Gütertransport-Volumen sind bei allen Prognosen natürlich noch nicht voll berücksichtigt.

Zahlen für Import und Export liegen vor **Horror-Einbruch im Außenhandel**



Die deutschen Exporte sind infolge der Corona-Krise im April um über 30 Prozent eingebrochen. Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) spricht von "Horrorzahlen".

1.2.2023

Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

2. Die CO₂-Emissionen beim Bau sind nicht kompensierbar!

Klimaschutz / CO₂-Reduzierung wird immer wichtiger!

Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2021:

„Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum Klimaschutz.

Dies zielt auch auf die Herstellung von Klimaneutralität.“

„Art. 20a GG ist eine justiziable Rechtsnorm, die den politischen Prozess zugunsten ökologischer Belange auch mit Blick auf die künftigen Generationen binden soll.“

Art. 20a GG:

„Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen...“



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

2. Die CO₂-Emissionen beim Bau sind nicht kompensierbar!

1 km einspurige Tunnelröhre verursacht Emissionen von ca. 27.000t CO₂

Friedrich-Naumann-Stiftung April 2020: <https://shop.freiheit.org/#!/Publikation/1046>

34 km zweispurige Röhre verursachen also ca. 1.850.000.000 kg CO₂.

Ein 40-Tonner LKW verursacht heute ca. 0,9kg CO₂/km.

Zur Kompensation der CO₂-Emission beim Bau müssen also **bei heutiger LKW-Technik ca. 2.000.000.000 km LKW-Verkehr** eingespart werden!!

Das sind ca. 50.000 Erdumrundungen oder
66 Millionen LKW-Fahrten vom Inntaldreieck bis zur Grenze Kufstein!
Bei 2000 vermiedenen Fahrten pro Tag dauert das über 100 Jahre!

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

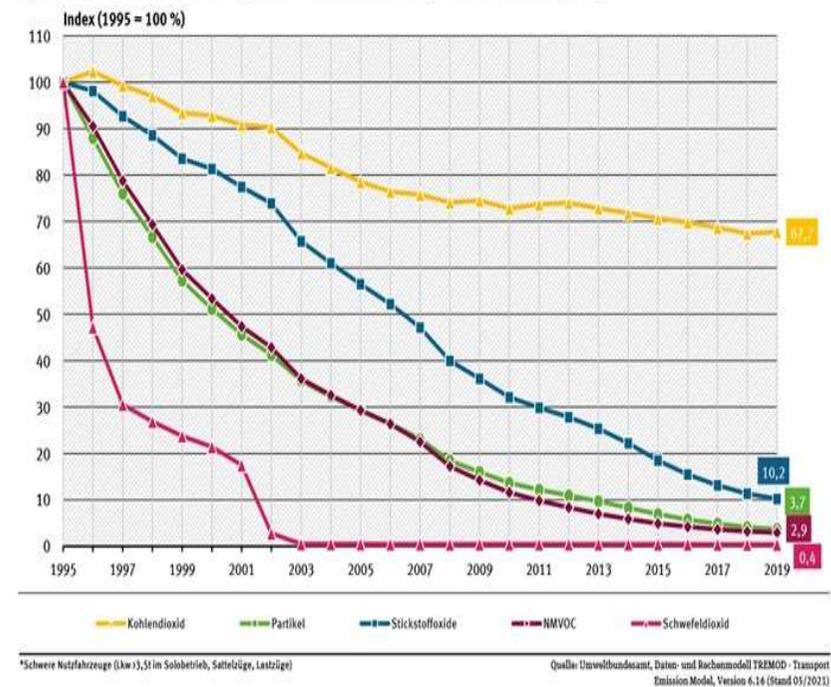
2. Die CO₂-Emissionen beim Bau sind nicht kompensierbar!

LKW-Emissionen gehen schon jetzt massiv zurück!

„Von 2040 an sollen nur noch fossilfreie Lkw verkauft werden. Darauf haben sich im Dezember 2020 die führenden europäischen Lkw-Hersteller in einer gemeinsamen Erklärung geeinigt. Die Fahrzeuge sollen nur noch mit Strom, Wasserstoff oder Bio-Kraftstoffen betrieben werden.“

www.watson.de/nachhaltigkeit/gute%20nachricht/610913718-weniger-emissionen-hersteller-verkaufen-ab-2040-keine-diesel-lkw-mehr

Spezifische Emissionen Lkw* (direkte Emissionen Lkw / Verkehrsleistung Lkw)



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

3. Optimierung der Bestandsstrecke ist nötig und ausreichend!

Die Bestandsstrecke entspricht den Anforderungen von **TEN-V** (Trans-Europäische-Netze Verkehr) vom **14.12.2021**

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/de/ip_21_6776/IP_21_6776_DE.pdf

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0812&from=EN>

- **160 km/h** für Personenverkehrsdienste
- 100 km/h im Güterverkehr
- Anforderungen an die Klimaverträglichkeit
- Umweltverträglichkeitsprüfungen für neue Vorhaben

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

3. Optimierung der Bestandsstrecke ist nötig und ausreichend!

Maximale Zugzahlen 2019 (Auskunft der DB vom 30.9.2019)

Abschnitt	Datum	Züge gesamt	SPFV	SPNV mit S-Bahn	SGV	Sonstige
Trudering - Grafing	23.07.2019	499	57	257	174	11
Grafing - Rosenheim	23.07.2019	323	57	87	174	5
Rosenheim - Freilassing	23.07.2019	258	74	46	130	8
Rosenheim - Kufstein	23.01.2019	199	53	43	102	1

1.2.2023

Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

3. Optimierung der Bestandsstrecke ist nötig und ausreichend!

Notwendige Maßnahmen auf der Bestandsstrecke:

- Auflösung aller schienengleichen Bahnübergänge
- Massiver Lärmschutz (inkl. Einhausungen) nach Neubaustandards
- Blockverdichtung (wie München-Grafring) und Einführung des digitalen Zugsteuerungssystems European Train Control System ETCS 2
- Kurze Warte- und Überholstrecken im Bestand
- Bei Bedarf: kurze Neubauabschnitte (evtl. im Tunnel für Güterverkehr)

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

3. Optimierung der Bestandsstrecke ist nötig und ausreichend!

Das sind keine Ideen von Öko-Spinnern!

ABS 36 (Verbindung München– Rosenheim – Kiefersfelden als Brenner Nordzulauf) gemäß Bedarfsplan 2010 für die Bundesschienenwege

S.29: "Aus diesem Grund wird empfohlen, primär güterverkehrsorientierte Trassierungsvarianten und stufenweise Konzepte auch vertieft zu untersuchen. Hierbei würde Rosenheim im Güterverkehr in Tieflage oder im Tunnel passiert und im Personenverkehr direkt über den Bahnhof Rosenheim angebunden."



www.ihk-muenchen.de/ihk/documents/Standort/ihk-studie-brenner-nordzulauf.pdf

1.2.2023

Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

4. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Im BVWP 2030 von 2016 gibt es keinen Nutzen-Kosten-Vergleich.

Es gab einen ersten blamablen Versuch 2010.

Im Auftrag des BMVI wurde 2017 noch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt:



Bundesverkehrswegeplan 2030 –
Teil Schiene

Projektdossier Planfall 009b

Stand: 30.08.2017

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

4. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Nutzen/Kosten-Analyse 2010

Gesamtkosten 2630,2 Mio €

diskontiert 2156,7 Mio €

Gesamtnutzen 2495,1 Mio €

Nutzen/Kosten-Analyse 2017

Gesamtkosten 2503,8 Mio €

diskontiert 1830,2 Mio €

Gesamtnutzen 1441,9 Mio €

Nutzen/Kosten-Verhältnis 1,157

Nutzen/Kosten-Verhältnis 0,788 = 79%

Selbst die zu niedrig angesetzten Kosten sind also weit höher als der Nutzen!!

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

4. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Nutzen/Kosten-Analyse 2017

Kosten Trasse violett:

Gesamtkosten 2503,8 Mio €

ca. 7.000 Mio €

diskontiert 1830,2 Mio €

Gesamtnutzen 1441,9 Mio €

Nutzen/Kosten-Verhältnis 79 %

Nutzen/Kosten-Verhältnis ca. 20%

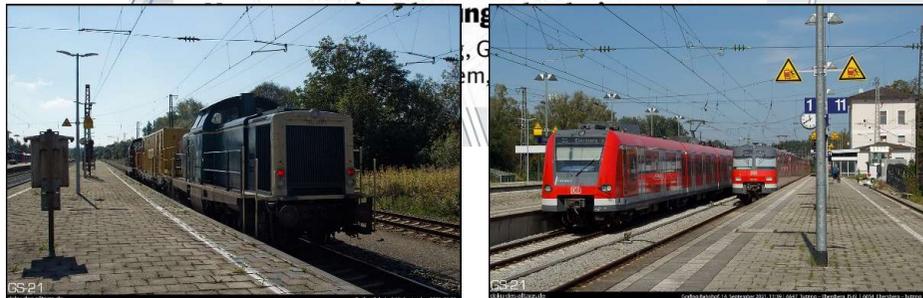
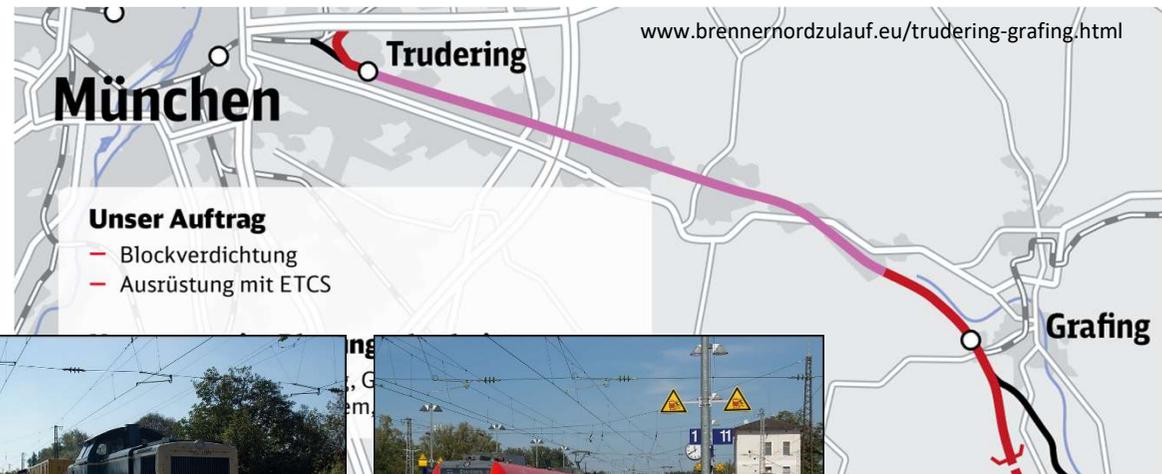
Krasser kann man Steuerverschwendung nicht planen!!

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

5. Die Anschlüsse im Norden und Süden müssen vergleichbare Kapazität haben.

Trudering-Grafring:

- 2 Gleise S-Bahn
- 2 Gleise Bahnverkehr
- Blockverdichtung
- Digitalisierung



<https://doku-des-alltags.de/BDMuenchen/Ebersberg-Wasserburg/1%20Grafring%20Bf%200.html>

1.2.2023

Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

5. Die Anschlüsse im Norden und Süden müssen vergleichbare Kapazität haben.

Die „Südtiroler Wirtschaftszeitung“ vom 24. Januar 2020 schreibt:

*„Die Strecke ab dem Südportal des Basistunnels ist 189 Kilometer lang, davon entfallen **167 Kilometer** auf ein halbes Dutzend **Tunnels**. Auch sie bestehen aus je zwei getrennten Röhren. Einschließlich Erkundungs- und Querstollen müssen rund **600 Kilometer Tunnel** gegraben werden!“*



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

5. Die Anschlüsse im Norden und Süden müssen vergleichbare Kapazität haben.

www.bbtinfo.eu/suedzulauf/ und <http://www.brennerbahn.eu/eisenbahnachse/suedzulauf/> (18.01.2023) Auszug

Franzensfeste – Waidbruck

Die Ausschreibung wurde im August 2020 veröffentlicht, die Vergabe ist im Laufe des Jahres 2021 erfolgt.

Umfahrung Bozen / Südtiroler Unterland

Für die Zulaufstrecke des Brenner Basistunnels im Unterland gibt es derzeit eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2008. Im Laufe des 2. Semesters 2022 sollen **erste Ergebnisse der Planung** bis Bozen vorliegen.

Umfahrung Trient und Rovereto

Für die Umfahrung Trient liegt eine **Machbarkeitsstudie** vor. Über das weitere Prozedere muss nunmehr die Politik entscheiden.

Einfahrt Verona

Die Neugestaltung der Einfahrt von Verona ist **von großer Bedeutung**.

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Ergebnis auf Basis der offiziellen Dokumente:

1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!
2. Die CO₂-Emissionen beim Bau sind nicht kompensierbar!
3. Die Bestandsstrecke kann 400 Züge / Tag bewältigen
(mit Lärmschutz nach Neubaustandards!!)
4. Der Nutzen liegt weit unter den zu erwartenden Kosten!
5. Die Anschlussstrecken im Norden und Süden bleiben zweigleisig!

➔ Sofortiger Planungsstopp für die zusätzliche „Hochleistungs-Trasse“ für 230 km/h mit gemischtem Personen- und Güter-Verkehr!!

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Ergebnis:

Natürlich brauchen wir (bei derzeit rund 100 Zügen freie Kapazität !)

- einen funktionierenden Nordzulauf zum Brennertunnel
- mehr Güterverkehr auf der Schiene (dazu sind neue Gleise aber nicht erforderlich => 2. Verkehrsforum AG Brennerbahn 9.10.19!)
- dichteren Takt im Personenverkehr

Aber wir brauchen

- keine gigantomanische Neubau-Trasse
- kein X-Milliarden-Steuergrab
- keine Zerstörung unserer Kultur-Landschaft

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Die zentrale Forderung: Ausbau der Bestandsstrecke nach Neubaustandards mit Neubau-Finanzierung

- Auflösung aller schienengleichen Bahnübergänge
- Massiver Lärmschutz (inkl. Einhausungen) im Bestand
- Blockverdichtung und Einführung des digitalen Zugsteuerungssystems ETCS 2 (European Train Control System)
- Optimierung der Bahnhöfe und Bahnsteige
- Kurze Warte- und Überholstrecken im Bestand
- Bei Bedarf: kurze Neubauabschnitte

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Zusätzliche Forderung:

Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs im Brenner-Zulauf

- Ausbau der Bahnstrecke München- Mühldorf – Freilassing (ABS38)
- Ausbau der Bahnstrecke Wörgl – St. Johann – Salzburg
- Verstärkte Nutzung anderer Alpenübergänge (LKW-Maut!)
- Verstärkung des Seeverkehrs statt Verringerung
- Reduzierung des Leerverkehrs
- Verbesserte Steuerung des Güterverkehrs (Straße => Schiene)

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Nur bei nachgewiesenem Bedarf (!!!) neue Überlegungen, z.B.

- Ausbau / Umbau des Bahnknotens Rosenheim
- kurze Neubauabschnitte
- Trennung von Güter- und Personenverkehr
- reine Gütertrasse vollständig im kurzen Tunnel

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Ergebnis:

Wir müssen der Neubaustrecke die rote Karte zeigen!
Wir müssen die Politik warnen, insbesondere im
Bundestag

- Verkehrsausschuss
- Haushaltsausschuss!



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Resolution von Kreistag (23.6.21), Stadtrat und vielen Gemeinden:

1. Vor einer Realisierung Bedarf eindeutig nachweisen!
2. Schon bei der Planung deutliche Verbesserungen im Trassenverlauf!
3. Umgehende Lärmsanierung der Bestandsstrecke nach Neubaustandard!
4. Halbstundentakt München – Rosenheim – Kufstein – Salzburg!
5. Barrierefreier Ausbau aller Bahnhöfe und Haltestellen!

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Resolution von Kreistag (23.6.21), Stadtrat und vielen Gemeinden:

1. Vor einer Realisierung Bedarf eindeutig nachzuweisen!
2. Schon bei der Planung deutliche Verkehrsprobleme!
3. Umgehende Lärmsanierungsmaßnahmen!
4. Halbstundentakt! - Kufstein – Salzburg!
5. Barrierefrei! - Kufstein – Salzburg!

Zu wenig „ob“ und zu viel „wie“
BREMNER-NORDZULAUF Gemeinderat Stephanskirchen lehnt Resolution zu violetter Trasse ab

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Ergebnis:

„Ja braucht’s denn des
oder braucht’s des ned?“

Na, des
braucht’s ned!!



1.2.2023

Roland.Feindor@TH-Rosenheim.de

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Können wir etwas tun?

Wann, wenn nicht jetzt?

Wo, wenn nicht hier?

Wer, wenn nicht wir?



John F. Kennedy