

# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim



## Brenner-Nordzulauf Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Prüfung des derzeitigen Projektes:

- Verlagerung möglichst großer Teile des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene.
- Die entscheidenden **Projektanforderungen** sind:
  - **400 Züge pro Tag ab Kufstein  $V=230$  km/h** für Personenfernverkehr
- **400 Züge pro Tag können auf einer ausgebauten zweigleisigen Bestandsstrecke gefahren werden,  $V=230$  km/h ist nicht möglich.**
  - Erläuterungen zur Leistungsfähigkeit einer Eisenbahnstrecke
- **Absehbarer Konflikt:**
  - Eingeschränkte Leistungsfähigkeit im **Abschnitt München-Graing**, hier sind **zwei von vier Gleisen von der S-Bahn** beansprucht.
  - Damit der Verkehr von **vier Gleisen Richtung München weitergeführt werden kann, müsste der Abschnitt Graing-München 6gleisig ausgebaut werden.**

## Brenner-Nordzulauf Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:

Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Vergleich der derzeitigen Planung mit früheren Konzepten:

- **Zweigleisiger** Ausbau der Strecke **München-Mühldorf-Freilassing ABS 38**, um die Strecke über Rosenheim zu entlasten und Kapazität für den Brenner-Mehrverkehr zu schaffen.
- Dadurch kann der **Abschnitt München-Rosenheim wesentlich** vom Verkehr **Richtung Salzburg entlastet** werden.
- Im Abschnitt **Grafinng-Kufstein wäre kein HGV-Verkehr möglich**, dadurch ergibt sich in **diesem Abschnitt kein** Fahrzeitgewinn.
- Der **wesentliche Fahrzeitgewinn auf der Strecke München Verona** entsteht jedoch **durch den BBT**.
  - Fahrzeit aktuell: **5:24 Std.**
  - Fahrzeit nach Inbetriebnahme BBT und Inbetriebnahme der südlichen Zulaufstrecke **ca. 3 Std.**



## Brenner-Nordzulauf Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Kritik an der derzeitigen Planung:

- die geplante Neubaustrecke von Grafing bis Kiefersfelden ist mit **erheblichen Eingriffen in Landschaft und Siedlungsgebiete verbunden**
- der **umfangreiche Tunnelbau** ist
  - **sehr teuer, die unterirdische Betriebsführung ist sehr aufwendig**
  - Tunnellösungen sind für den Personenverkehr unattraktiv
- Der prognostizierte **Fahrzeitgewinn** im Abschnitt Grafing-Kufstein Verona ist **viel zu gering um hier den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zu rechtfertigen.**

## Brenner-Nordzulauf Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Kritik an der derzeitigen Planung:

- Der Fahrzeitgewinn wird nur erreicht, wenn die **schnellen Züge weitgehend auf der Neubaustrecke bleiben**.
  - Damit werden aber mittelgroße Städte und Orte wie **Rosenheim, Kufstein, Wörgl, Jenbach, Brixen, Trient** umfahren und vom **schnellen Personenfernverkehr abgekoppelt**.
- Für **Rosenheim** hätte dies die Auswirkung,
  - dass die Stadt **weitgehend vom Personenfernverkehr abgehängt wird**,
  - dafür aber **mehr Güterzüge durchfahren** würden.
- Durch das Konzept, **schnelle Züge über die Neubaustrecke zur führen**, werden **viele Güterzüge auf der Bestandsstrecke bleiben** (Problematik Geschwindigkeitsunterschiede Personenschnell-verkehr – Güterverkehr).
- Güterzüge brauchen **keine HGV-Strecke**

# Brenner-Nordzulauf

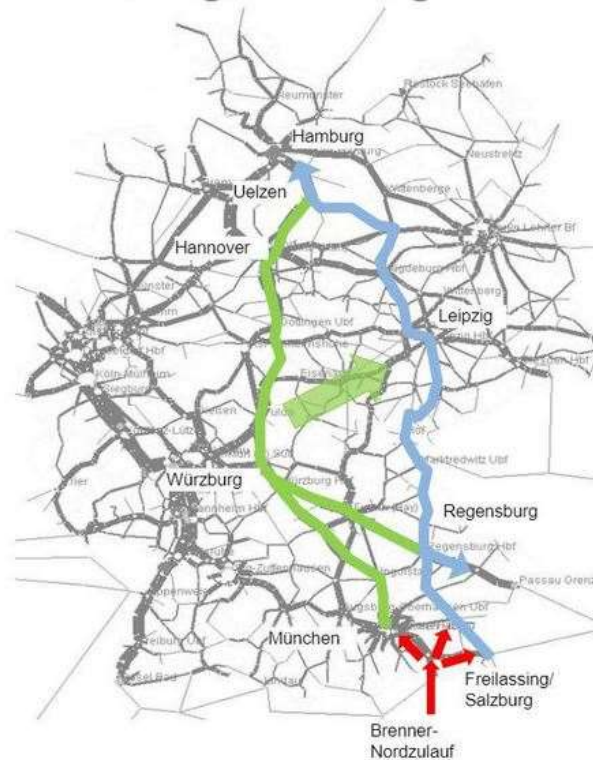
## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Alternativkonzept:

- Realisierung des bereits in Planung und Bau befindlichen Projektes
  - **ABS 38 München – Mühldorf-Freilassing (-Salzburg)**
  - **zur Entlastung des Abschnittes München- Rosenheim**

### Überblick zum Brenner-Nordzulauf Großräumige Steuerung der Güterverkehre



#### Wirkung Ostkorridor

- Schaffung eines alternativen Laufweges (—) zur Nord-Süd-Achse (Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt / Würzburg – Nürnberg – München / Passau) (—)
- Verlagerung von Verkehren vom Nord-Süd-Korridor auf den Ostkorridor zur Entlastung der Engpässe Würzburg – Nürnberg – Passau, Knoten München inkl. Zulaufstrecken sowie Brenner-Nordzulauf (BNZ)



## Brenner-Nordzulauf Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Alternativkonzept:

- **Nutzen:**
  - damit wird der Abschnitt **Graing-Rosenheim für einen Teil des Brenner-Mehrverkehrs frei.**
- **Erforderliche Maßnahmen:**
  - Beseitigung des **Engpasses Knoten Rosenheim:**
    - hier müssen zur **Steigerung der Leistungsfähigkeit höhenfreie (Durch-) Fahrmöglichkeiten** geschaffen werden.
- **Verbesserung der Verbindungskurve Kufstein – Salzburg** in Rosenheim für den Österreichverkehr.
- **Beseitigung von Bahnübergängen**
- **Verbesserung der Signaltechnik**
- **Einzelmaßnahmen:**
  - Zusätzliche und längere Überholgleise
- **Elektrifizierung und Ausbau** der eingleisigen **Strecke Rosenheim-Mühldorf-Landshut** für Personennahverkehr und Güterverkehr zur Entlastung des Knoten München.

## Brenner-Nordzulauf Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Weitere Gesichtspunkte:

- **Schutz gegen Lärm und Erschütterungen**
  - ein Ausbau der Schutzmaßnahmen gegen Lärm und Erschütterungen an der **Bestandsstrecke** ist **mindestens nach Neubaustandard** erforderlich.
  - Eine **Ausbaustrecke mit mehr Zugverkehr** und **gutem Schallschutz** verursacht für die meisten Anlieger **weniger Lärmbelastung** als eine nicht ausgebaute Strecke ohne Schallschutz und mit weniger Zügen.
  - Züge werden zukünftig durch besseres Wagenmaterial leiser.



## Brenner-Nordzulauf Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Weitere Gesichtspunkte:

- **wesentlich geringerer Flächenbedarf**
- **wesentlich geringere Umweltbelastungen und Treibhausgas-Emissionen**
- **Kosteneinsparungen in Höhe von ca. 7-8 Mrd. €**
  - diese freien Mittel könnten zur Verbesserung bestehender Netze verwendet werden.

## Brenner-Nordzulauf Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Was ist zu tun?

- **die Aufgabenstellung muss geändert werden!**
  - Nach den bisherigen Erfahrungen kann eine zielführende Diskussion über die **Aufgabenstellung nur mit der Politik** geführt werden, denn die **Bahn arbeitet** nur deren **Aufgabenstellung** ab.
- Die **Aufgabenstellung an die Bahn** müsste sein:
  - **Mit welchem Betriebsprogramm kann der prognostizierte Verkehr auf bestehenden Strecken gefahren werden und welcher Mindestausbau ist dafür notwendig?**
- Hochgeschwindigkeitsverkehr ist kein Selbstzweck, **Reisezeiten** (inkl. Umsteigezeiten) **müssen optimiert** werden. Dabei ist es wirkungsvoller, Langsamfahrstellen und Engpässe (z.B. den Knoten Bahnhof Rosenheim) zu beseitigen.
- Der **Ausbau mehrerer Strecken hätte eindeutige Vorteile** gegenüber einer **Hochleistungsstrecke mit einem 3.u.4 Gleis.**

## Brenner-Nordzulauf Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Zusammenfassung:

- die Neubaustrecke wird nur deshalb geplant, um weitere **ca. 10 Mi. Fahrzeit zu sparen**
- dies ist völlig **unverhältnismäßig und unwirtschaftlich**
- Ausbau und Kosten im Abschnitt **Grafiing-München sind noch gar nicht im Projekt enthalten**
- Entlastungsmöglichkeiten für den Bahnknoten München fehlen
- Das Alternativkonzept kann **schneller, stufenweise und damit zeitlich der Verkehrszunahme entsprechend verwirklicht werden.**
- Durch das **Alternativkonzept würde Region besser durch die Bahn erschlossen.**