

Brenner Nordzulauf: Bürger fordern Alternativvariante

Christoph Ohliger

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird eine Maßnahme ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden-Grenze D/A(-Kufstein) mit geplanten Gesamtkosten von 1.320,8 Mio. Euro gefordert (s. u.). Die „Vorzugsvariante“ der Bahn hat folgende gravierende Nachteile:

- ▶ Erhebliche Eingriffe in Natur, Landschaft und Privatgrund
- ▶ Erhebliche CO₂-Emissionen in der Bauphase und im Betrieb, insbesondere in den Tunnelabschnitten
- ▶ Zweigleisiger Engpass Grafing – München, der den Zugverkehr des Einzugsbereichs von sechs Gleisen, Salzburg – Rosenheim (2), Kufstein – Rosenheim (2) und Neubaustrecke (2), aufnehmen muss
- ▶ In der Folge auch Überlastung des Bahnknotens München
- ▶ Erhebliche Baukosten in Höhe von derzeit ca. 10 Mrd. Euro
- ▶ Der durch den Brenner-Basistunnel erwartete Güter-Mehrverkehr kann erst mit zehn Jahren Verzögerung bewältigt werden

Die Ursache hierfür ist die Projektanforderung einer Hochgeschwindigkeits-Trasse mit 230 km/h. Die Geschwindigkeit von 230 km/h können keine Güterzüge und nur wenige Personenzüge fahren. Für die wenigen Personen-Fernzüge, die Rosenheim auf der Neubaustrecke umfahren, sind nur geringe Fahrzeitverkürzungen zu erwarten. Entscheidend für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sind folgende Anforderungen:

Für den Brenner-Nordzulauf auf deutscher Seite sind folgende Abschnitte zu unterscheiden:

1. Kufstein – Rosenheim

Der Abschnitt Kufstein – Rosenheim wurde bereits vor 25 Jahren als „ABS 40“ für den Brenner-Nordzulauf ertüchtigt. Der ab 2032 mögliche Mehrverkehr kann daher sofort abgewickelt werden. Wenn nach Vollausbau auch des Südzulaufes die prognostizierten Zugzahlen (400 Züge pro Tag) erreicht werden, kann die bestehende zweigleisige Strecke ohne Probleme weiter ertüchtigt werden.

2. Knoten Bahnhof Rosenheim

Der Bahnhof Rosenheim bildet wegen der zahlreichen höhengleichen Fahrweg-Kreuzungen und damit verbundenen Behinderungen einen besonderen Engpass, der durch geeignete Maßnahmen mittelfristig entschärft werden muss.

3. Weiterführung ab Rosenheim nach Norden ins Netz der Bahn

Der Abschnitt Rosenheim – München und insbesondere der Knoten München müssen entlastet werden, das kann und muss bis 2032 durch die ABS38 München – Mühldorf – Salzburg erreicht werden. Dadurch kann der ab Inbetriebnahme des BBT zunächst mögliche Zugverkehr ohne Verzug abgewickelt werden. Langfristig kann ein Ausbau der Strecke Rosenheim – Mühldorf – Landshut zu weiteren Entlastungen führen.

Neue Kapazitäten auf der Schiene allein werden den steigenden Lkw-Transitverkehr nicht drosseln.

Maßnahmen für weniger Lkw-Transitverkehr

Neue Kapazitäten auf der Schiene allein werden den steigenden Lkw-Transitverkehr nicht drosseln. Vielmehr sind wirksame Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung nötig wie eine höhere Lkw-Maut vor allem in Deutschland und Italien, eine Alpentransitbörse zur Deckelung der Fahrten, eine gleichmäßig hohe Dieselbesteuerung sowie die Durchsetzung eines fairen Lkw-Verkehrs ohne Dumpinglöhne und Gesetzeswidrigkeiten. Damit könnte und sollte sofort begonnen werden!

Alternativvariante

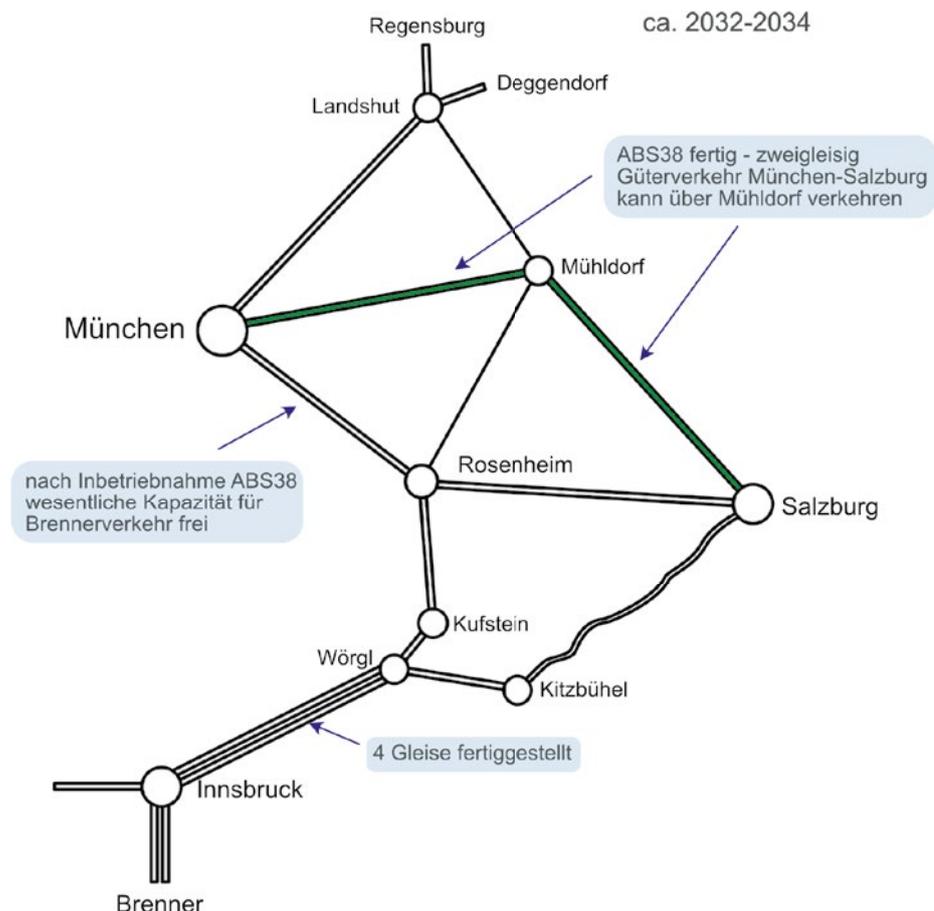
Stufe 1: Fertigstellung der ABS 38 und Optimierung der Bestandsstrecke

Die beschleunigte Realisierung des bereits in Planung und Bau befindlichen Projektes ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing(-Salzburg) zur Entlastung des Abschnittes München – Rosenheim kann und muss bis zur Inbetriebnahme des Brennertunnels erreicht werden.

Durch die rechtzeitige Fertigstellung der ABS 38 kann der überregionale Güterverkehr München – Salzburg über Mühldorf geführt werden. Dadurch werden die Strecke München-Rosenheim und der Knoten Rosenheim erheblich entlastet.

Der Streckenabschnitt Rosenheim – Kufstein wurde schon vor zwei Jahrzehnten als ABS 40 für den Brenner-Mehrverkehr ertüchtigt und hat große, ungenutzte Kapazitätsreserven. Daher kann der zunächst zu erwartende Mehrverkehr nach Öffnung des BBT auf der Bestandsstrecke München – Rosenheim – Kufstein abgewickelt werden.

Die Bestandsstrecken Grafing – Rosenheim und Rosenheim – Kufstein müssen zeitnah durch Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS), zusätzliche Überholgleise, Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge und Schall-/Emissions-Schutz nach Neubaustandards optimiert werden.



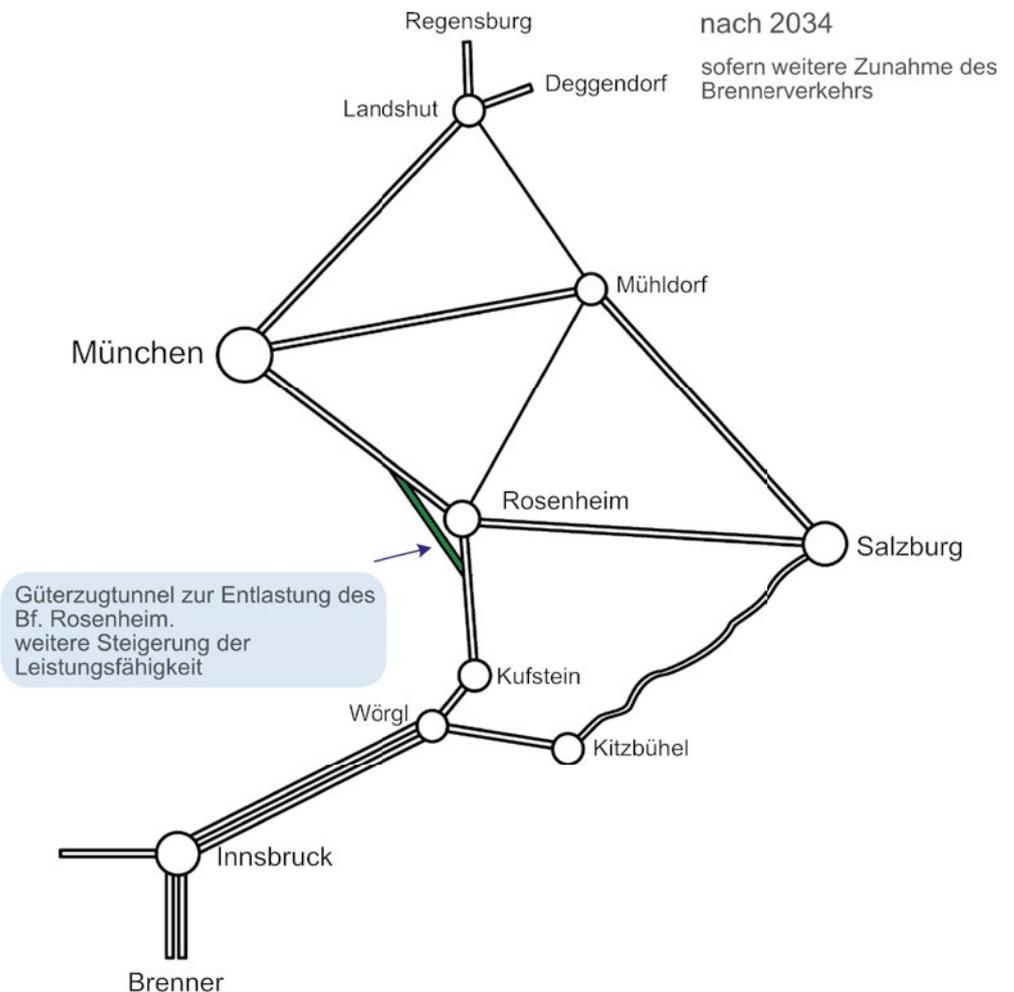
Alternativvariante Stufe 1

Alternativvariante Stufe 2: Optimierung des Bahnhofs Rosenheim für den Güterverkehr

Erst wenn der Südzuweg vollständig viergleisig fertiggestellt ist, können die prognostizierten hohen Zugzahlen erreicht werden. Erst dann muss auf deutscher Seite der Engpass des Knotens Bahnhof Rosenheim entschärft sein. Das wird durch höhenfreie (Durch-)Fahrmöglichkeiten für den Güterverkehr erreicht, z. B. durch einen ca. 5 km langen reinen Güterzugtunnel etwa nach dem Vorbild des geplanten Güterzugtunnels in Nürnberg/Fürth, der den Bahnhof Rosenheim von Nordwesten (Bereich Großkarolinenfeld/Rosenheim – Egarten) nach Süden (Bereich Rosenheim – Happing) unterquert.

Diese Maßnahme entlastet die gesamte Stadt Rosenheim von durchfahrenden Güterzügen und erhöht die Akzeptanz des Projektes wesentlich.

Alternativvariante Stufe 2



Alternativvariante Stufe 3: (Option) Optimierung der Strecken Rosenheim-Mühldorf-Landshut

Bei weiter zunehmendem Verkehr nach vollständigem viergleisigem Ausbau des Brenner-Südzuwegs kann als weitere Ausbaustufe die Ertüchtigung (Elektrifizierung usw.) der eingleisigen Regionalstrecken Rosenheim – Mühldorf und Mühldorf – Landshut vorgenommen werden. Auf diesem Verkehrsweg werden Güterzüge um den hochbelasteten Knoten München in Richtung Regensburg weitergeführt. Außerdem kann die Region durch besseren Personennahverkehr versorgt werden.

Vorteile der Alternativvariante gegenüber der Vorzugsvariante der Bahn

1. Deutliche Reduzierung der von der Bahn geplanten Projektkosten von ca. 10 Mrd. € auf rund ein Viertel:
 - ▶ **Stufe 1:** ca. 0,5 Mrd. € für Optimierung Bestandsstrecke (da ABS 38 und ETCS sowieso geplant)
 - ▶ **Stufe 2:** ca. 1– 2 Mrd. € (je nach Art der Ausführung Bahnhof Rosenheim)
 - ▶ **Stufe 3:** weniger als 1 Mrd. € (Elektrifizierung und Optimierung der Strecke)
2. Bedarfsgerechte rechtzeitige Bereitstellung der notwendigen Kapazität nach Öffnung des Brenner-Basis-Tunnels (BBT)
 - ▶ Erforderliche Kapazität schon bei Eröffnung durch Stufe 1
 - ▶ Bedarfsgerechte Kapazitätserweiterung durch weitere Verbesserungen durch die Stufen 2 und 3
 - ▶ 10 Jahre frühere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene
3. Deutliche Reduzierung der Schäden für Natur, Umwelt, Landwirtschaft und Tourismus
4. Massive Reduzierung der klimaschädlichen CO₂-Emissionen durch Wegfall von Hochgeschwindigkeits-Tunnel
5. Verbesserung des Nahverkehrs in der Region durch Ausbau der Strecken München – Mühldorf – Salzburg und Rosenheim – Mühldorf – Landshut
6. Entlastung des Engpasses Grafing – München und des Knotens München
7. Schall-/Emissions-Schutz für die Bestandsstrecken nach Neubaustandard
8. Der Bahnhof Rosenheim wird weiterhin von allen Personenzügen angefahren

Fazit

Die vorgestellte Alternativvariante ist besser für

- ▶ den Bund (Bundeshaushalt)
- ▶ die Bahn (einfachere Betriebsführung und Instandhaltung mit weniger Tunnelanteil, Vermeidung einer Überlastung der Strecke Grafing – München und des Knotens München)
- ▶ die Region (besserer Regionalverkehr, keine massiven Eingriffe in Landschaft, Umwelt und Privateigentum)



*Bürgerinteressen
Rohrdorf*



*Bürgerinitiative
Nordzulauf
Kolbermoor*



*Bund
Naturschutz
in Bayern*



*Bürgerforum
Inntal*



*Brennerdialog
Rosenheimer Land*