

Wird so unsere Zukunft aussehen?

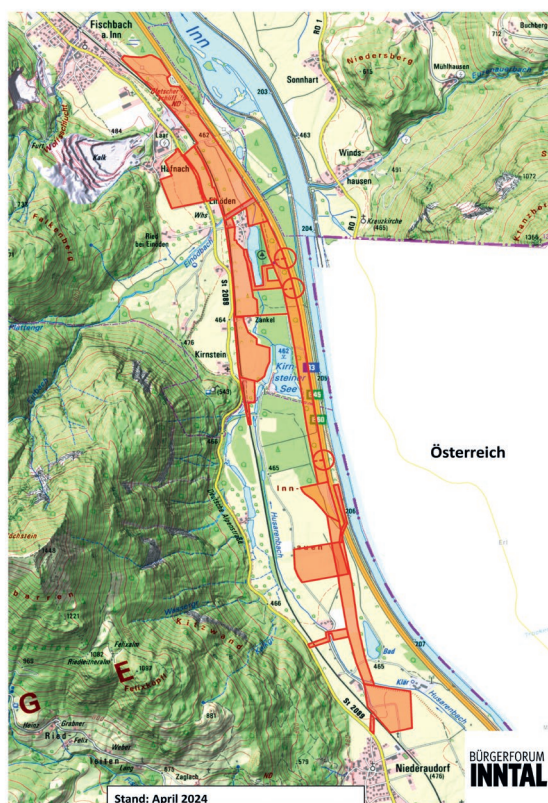


Foto: Arnim Kilgus

Wenn der Brenner-Nordzulauf mit einem 3. und 4. Gleis entsteht, wird das Inntal extrem geschädigt.

Nein, wir sollten dies gemeinsam verhindern!

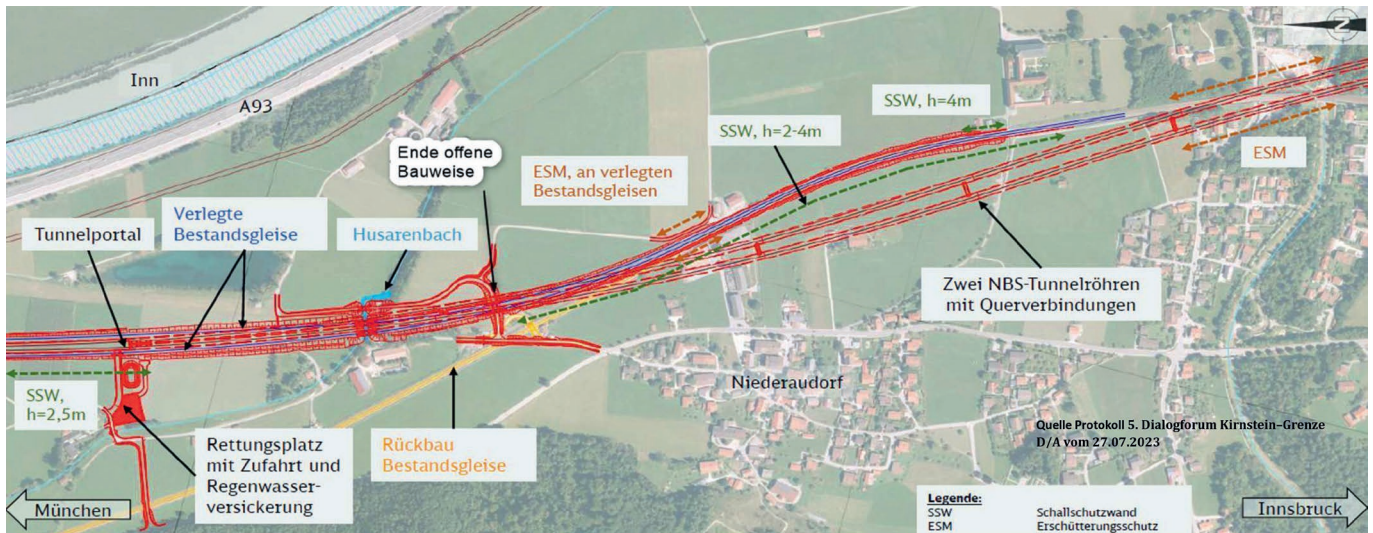
- Zwei Großbaustellen im Inntal, an den Tunnelportalen Sattelbergtunnel-Flintsbach und Buchbergtunnel-Niederaudorf, werden entstehen.
- Dort werden **ca. 2,3 Mio. Tonnen Tunnelabraum** an die Oberfläche befördert, teilweise zwischengelagert, zum Teil wiederverwertet oder weitertransportiert.
- Über riesige Förderanlagen werden **gigantische Abraumhalden** entstehen.
- Ein **mehrgleisiger Verladebahnhof** und weitere **Baustelleneinrichtungen** werden den Ortsteil Einöden weitgehend unbewohnbar machen.
- Extrem hoher Baustellenlärm und erhebliche Staubbelastungen werden die Lebensqualität und die Gesundheit der Bewohner im Inntal weit **über 10 Jahre hinaus erheblich beeinträchtigen**.
- Diese Megabaustellen sind täglich 24 Stunden in Betrieb.
- Im Zusammenwirken von Blockabfertigung und durch LKW-Dauerrückstau auf Grund von Brückensanierungen der Brenner-Autobahn werden die Ortschaften im Inntal mit erheblichem Baustellenverkehr belastet.



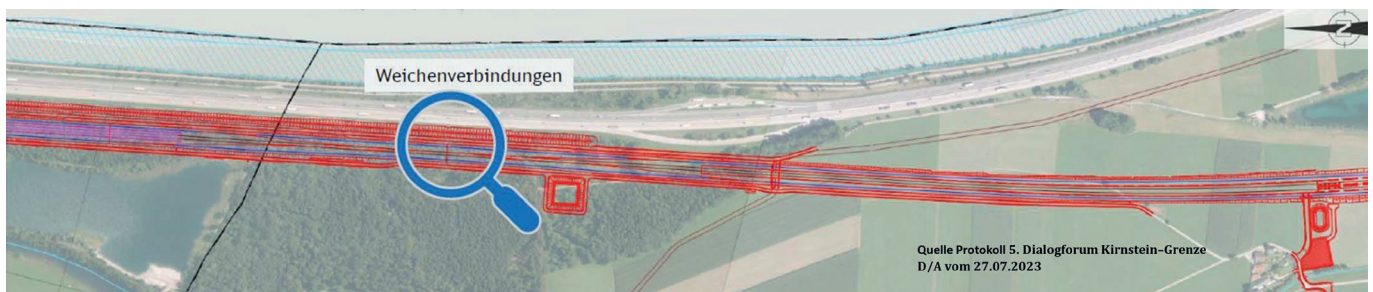
- Nach derzeitigem Stand werden ca. **90 ha** landwirtschaftliche Nutzfläche zerstört.
- Dies bedeutet **das weitgehende Aus für die bäuerliche Landwirtschaft zwischen Oberaudorf und Flintsbach**.
- Mindestens **19 Familienbetriebe**, die seit Generationen bewirtschaftet werden, **sind betroffen**.
- Jeder Betrieb verliert im Durchschnitt **21%** seiner landwirtschaftlichen Nutzfläche.
- Kleinere Betriebe verlieren bis zu **44%** ihrer landwirtschaftlichen Nutzfläche.
- Auch die Almbewirtschaftung ist betroffen, keine Betriebe im Tal = keine bewirtschafteten Almen.
- Ein Teil der Betriebe bietet Urlaub auf dem Bauernhof an, dieser wird zum Erliegen kommen.

(Quelle: OVB 28.01.2025 S.12)

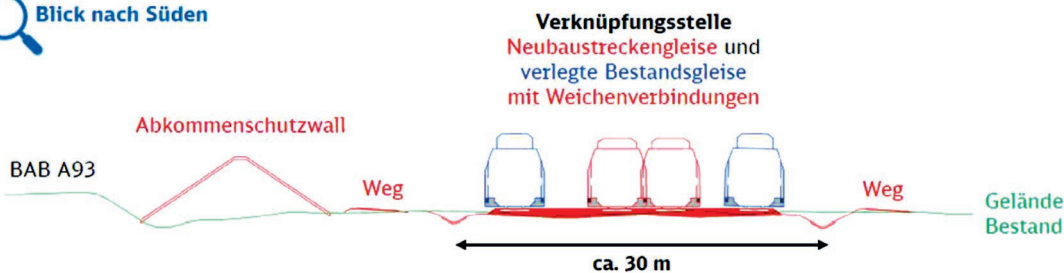




Das Tunnelportal für den Buchbergtunnel liegt unmittelbar am Ortsrand von Niederaudorf, daraus resultiert der hohe Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche und die Zerstörung eines wichtigen Naherholungsgebietes.



Blick nach Süden



Durch die Verknüpfungsstelle Kirnstein müssen auf einer Länge von **4 km 4 Gleise mit Weichenverbindungen** entstehen. Die verlegte Bestandsstecke wird teilweise auf einem **Wall mit bis zu 6 m Höhe verlaufen**.

- Nach der Samerberg-Untertunnelung kommt die Neubaustrecke in Rohrdorf-Lauterbach wieder an die Oberfläche, dort entsteht ein sog. Überholbahnhof. **Die Landwirtschaft und der Ort Lauterbach werden massiv betroffen** sein.
- Nordöstlich von Rosenheim im Bereich Innleiten wird der Inn oberirdisch mit einem **Zweifach-Brückenbauwerk** überquert. Rosenheim verliert dadurch eines seiner wichtigsten Naherholungsgebiete.
- In der Fortführung Richtung München verläuft die Strecke **komplett oberirdisch auf hohen Wällen** und mit Straßen-Überführungen. Mit extrem negativen **Auswirkungen auf Landwirtschaft, Mikroklima und einer hohen Lärmbelastigung**.

- **Gefahr für Umwelt, Flora und Fauna:**

Zerstörung wertvoller, gesetzlich **geschützter Landschaftsschutzgebiete** und mehrerer Biotope. **Mögliche Beschädigung unterirdischer Trinkwasserreservoirs** (Stephanskirchen und Samerberg) und damit Verlust von Trinkwasser.

- **Tourismus:**

Der Tourismus in unserer Region wird **massive Einbußen erleiden**. Denn wer verbringt schon seinen Urlaub in einer Region mit lauten und staubigen Megabaustellen.

- **Kosten:**

auf Grundlage der derzeitigen Planung wird die **Neubaustrecke ca. 10 Mrd. €** kosten. Damit verstößt sie ganz klar gegen die Vorgabe im Bundesverkehrswegeplan, dass der Nutzen größer sein muss als die Kosten. Nach den Genehmigungs-Regularien ist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von >1 zwingend nötig. Auf Basis der bislang bekannten Zahlen liegt dieser Faktor aktuell bei ca. 0,2 (Quelle: Projektdossiers zur ABS/NBS 36). Hier werden sinnlos Steuermittel verschwendet. Mit erheblichen Kostensteigerungen bis zur Realisierung ist zu rechnen.

- **CO2-Ausstoß:**

THG-Emissionen (hauptsächlich CO₂) **in Höhe von 2 Mio. Tonnen** entstehen alleine durch den Tunnelbau. Weiterhin werden durch die Zerstörung von Grünflächen, Wäldern und Mooren wertvolle CO₂-Senken vernichtet. Eine vollständige Kompensation dieses CO₂-Ausstoßes durch den laufenden Betrieb ist nicht zu erwarten.

- **Fahrzeitverkürzung:**

Die theoretisch erzielbare Reisezeitverkürzung durch die Hochgeschwindigkeitsstrecke beträgt zwischen **München und Rosenheim 1,5 Minuten**, zwischen **München und Kufstein ohne Halt in Rosenheim 7 Minuten**. Für Fahrgäste mit Zustieg in Rosenheim und Ziel Italien ergibt sich keinerlei Fahrzeitverkürzung.

- **Prognostizierte Zugzahlen:**

Die Studie der „Brenner Corridor Platform“ für 2040 geht von **8 Fernverkehrszügen** pro Richtung mit Halten in Rosenheim und Kufstein und von **12 Zügen** pro Richtung mit Halt in Kufstein aus. Konkret bedeutet dies, dass für lediglich **24 Personenzüge täglich** 10 Mrd. € investiert werden und eine **erhebliche Zerstörung von Natur** und **landwirtschaftlicher Nutzfläche** in Kauf genommen wird.

- **Züge auf der Bestandsstrecke:**

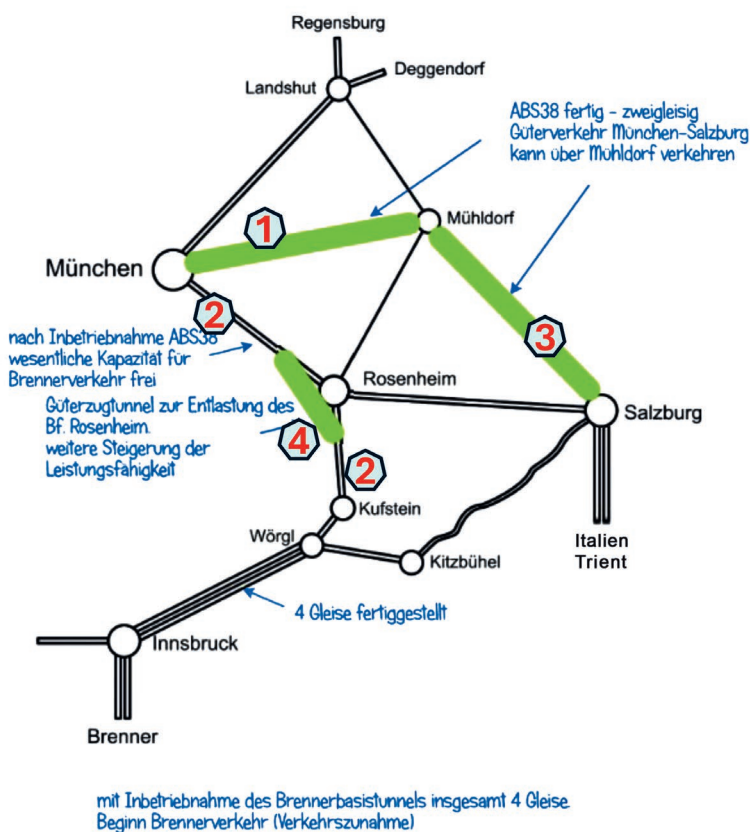
Ein **großer Teil des Güterverkehrs** wird nach wie vor auf der Bestandsstrecke abgewickelt werden, da ein hoher Anteil von Güterverkehr auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke den Personenschnellverkehr behindert. Hinzu kommt, dass die **Streckengebühren auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke deutlich teurer** sind. Der Personennahverkehr wird natürlich auch auf der Bestandsstrecke abgewickelt, da ja sonst die bestehenden Bahnhöfe nicht mehr angefahren werden könnten.

- **Lärmschutz auf der Bestandsstrecke:**

Die Inbetriebnahme des Brenner-Basis-Tunnels (BBT) wird ebenso wie die gewollte Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges durch technische Maßnahmen (z.B. ETCS) zu höheren Zugzahlen führen. Dies bedeutet einen erheblichen baulichen Eingriff, aufgrund dessen ein Lärmschutz nach „**Neubau-Standards**“ für die Bestandsstrecke erforderlich ist. Eine 2017 im Auftrag der DB Netz AG von einem Ingenieurbüro durchgeführte „Machbarkeitsuntersuchung über zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecke Brennerzulauf / Grafing – Rosenheim – Kiefersfelden unter Berücksichtigung der zu erwartenden erheblichen baulichen Eingriffe“ sollte aktualisiert und erweitert werden, dabei sind insbesondere die zu erwartenden Verkehrsmengen für das Jahr 2035 (nach Eröffnung des BBT) zu berücksichtigen.

(Quelle: Prof. Roland Feindor November 2024)

- **Die Alternativ-Planung der Bürgerinitiativen:**



1 sofort: Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Salzburg um die Bestandsstrecke München-Rosenheim zu entlasten und diesen Verkehr direkt nach Österreich zu leiten.

2 sofort: Moderne Signaltechnik und Lärmschutz nach Neubaustandard für die Bestandsstrecke dadurch kann diese wesentlich mehr Verkehr aufnehmen und die Anrainer werden deutlich besser geschützt als aktuell.

3 bei Bedarf: Ausbau der Strecken Rosenheim-Mühldorf und Mühldorf-Landshut (kann nach 2032 zur Entlastung des Knotes München erfolgen; verbessert gleichzeitig die Möglichkeiten des Personennahverkehrs für die Region).

4 bei Bedarf: Umfahrung des Bahnhofs Rosenheim, z.B. durch einen 5km klängen Güterzugtunnel (zwischen Egarten und Rosenheim-Happing)

- **Diese Alternative ist:**

- **Schneller:** Wesentlich mehr Güterverkehr kann früher auf die Schiene und die volle Streckenkapazität kann bereits zur Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels – 10 Jahre früher als mit der derzeitigen Bahn-Planung realisiert werden.

- **Billiger:** Diese Alternativvariante kostet ca. 2 Mrd. €, die DB-Variante kostet mindestens 10 Mrd. €

- **Nachhaltiger:** Viel weniger Flächenverbrauch und damit Erhalt unserer Natur und Landwirtschaft! Viel weniger klimaschädliche CO2-Emissionen.

Die Planung der DB InfraGO und die Konsequenzen für die Region

Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke Grafing – Grenze D/A, ausgelegt auf eine Maximalgeschwindigkeit von 230 km/h

Erfüllt die Geschwindigkeits-Anforderungen der EU an eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute TEN-V-Strecken

Ertüchtigung der Bestandsstrecke mit dem digitalen Zugsicherungssystem ETCS

Der Lärm-/Emissionsschutz an der Bestandsstrecke genügt weiterhin nur den gesetzlichen Mindestanforderungen

Verknüpfungsstellen notwendig wie in Niederaudorf mit hohem Flächenverbrauch, Gefährdung bäuerlicher Existenzen und Schädigung von Natur, Umwelt und Tourismus

Hohe Belastung der Bevölkerung in der 10-15 Jahre dauernden Bauphase durch Staub, Lärm, Baustellenverkehr

Extrem klimaschädlich infolge hoher bau- und betriebsbedingter CO₂-Emissionen, insbesondere durch den hohen Tunnelanteil. Zerstörung von CO₂-Senken wie Mooren, Wäldern und Grünland

Der hohe Investitionsaufwand von ca. 10 Mrd. Euro übersteigt voraussichtlich den volkswirtschaftlichen Nutzen und gefährdet die weitere Planung

Nur wenige der zwischen München und Verona verkehrenden Reisezüge halten künftig in Rosenheim

Die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke ist nach Mitteilung der Bahn erst ab dem Jahr 2045 realisierbar. Klagen werden das Projekt voraussichtlich noch weiter verzögern

Kein Ausbau der Strecke Rosenheim – Mühldorf. Dadurch fehlt die direkte Anbindung des Brenner-Güterverkehrs über Landshut und Regensburg an den Ostkorridor von/nach Norddeutschland

Das Alternativkonzept der Bürgerinitiativen und dessen Vorteile

Bedarfsgerechter Ausbau der Bestandsstrecke, ausgelegt auf eine Geschwindigkeit von weitgehend 160 km/h

Erfüllt die Geschwindigkeits-Anforderungen der EU an konventionelle TEN-V-Mischverkehrsstrecken und ist EU-rechtskonform

Modernisierung der Bestandsstrecke mit ETCS, zusätzlichen Überholgleisen und Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge

Der Lärm-/Emissionsschutz an der Bestandsstrecke wird auf Neubauniveau angehoben

Keine Verknüpfungsstellen notwendig

Vergleichsweise geringe Belastung der Bevölkerung während der Baumaßnahmen

Wesentlich weniger klimaschädlich durch vergleichsweise geringe bau-, betriebs- und landnutzungsbedingte CO₂-Emissionen

Die Kosten betragen nur ca. 2,5 Mrd. Euro. Die freiwerdenden Finanzmittel stehen für Bahnprojekte mit wesentlich größerem Nutzen zur Verfügung

Alle Reisezüge zwischen München und Verona halten künftig in Rosenheim, so wie es z. B. auch für Bozen und Trient vorgesehen ist

Das Alternativkonzept kann ab sofort schrittweise realisiert und mindestens 10 Jahre früher fertiggestellt werden. Das Klagerisiko ist deutlich geringer

Bedarfsgerechter Ausbau der Strecke Rosenheim – Mühldorf und beschleunigter Ausbau der Strecke Mühldorf – Landshut zur Entlastung der Strecke Rosenheim – München und des Knotens München vom Güterverkehr

Die Planung der DB InfraGO und die Konsequenzen für die Region

Der Bundestag bestätigt im Rahmen der parlamentarischen Befassung im Jahr 2025 die Vorzugsvariante der Bahn und bewertet die Kernforderungen

Der Planungsauftrag an die Bahn bleibt unverändert. Die Bahn beginnt mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke mit 230 km/h

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz bleibt unverändert

Das Alternativkonzept der Bürgerinitiativen und dessen Vorteile

Der Bundestag fordert entsprechend dem von den Bürgerinitiativen eingereichten Alternativkonzept wesentliche Änderungen der empfohlenen Vorzugsvariante

Der Planungsauftrag an die Bahn wird aufgrund der geänderten Projektanforderungen modifiziert. Dabei wird die Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h auf 160 km/h reduziert

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz wird bezüglich der verringerten Entwurfsgeschwindigkeit geändert

- Die alternative Verknüpfungsstelle im Wildbarren weist zwei gravierende Nachteile auf:
- Sowohl der **Flächenverbrauch während der Bauzeit als auch die Beeinträchtigungen durch Baustelleneinrichtungen sind mindestens genauso hoch wie bei der derzeitigen Planung.**
- Eine Realisierung ist **unrealistisch**, da damit jeglicher Kostenrahmen gesprengt wird. Die Mittel aus dem aktuell beschlossenen Infrastruktur-Paket werden bestenfalls für dringend notwendige Sanierungsmaßnahmen der bestehenden Infrastruktur ausreichen. Darüber hinaus widerspricht eine unterirdische Verknüpfungsstelle sowohl den sicherheitstechnischen als auch den bahnrechtlichen Vorgaben.
- Gleiches gilt im Bereich Kosten für eine **Inn-Querung nördlich von Rosenheim im Tunnel**, weiterhin stellt lt. Bahn die Bodenbeschaffenheit (Seeton) ein Problem für diese Lösung dar.

- **Kann die derzeitige Bahnplanung noch geändert werden?** Der neue Bundestag wird wahrscheinlich im Herbst 2025 über die Planung beschließen. Ein Umdenken der Abgeordneten und die Beauftragung einer alternativen Planung **ist nur erreichbar durch eine eindeutige Ablehnung der derzeitigen Planung und ein klares Nein durch alle verantwortlichen Politiker*innen aus unserer Region. Nur damit kann ein eindeutiges Signal nach Berlin gesandt werden.**

- **Was können Sie tun?** ● Sprechen Sie mit Ihren Bürgermeistern*innen und Gemeinderäten*innen. **Unterstützen Sie unsere Arbeit durch:**
 - Ihre Teilnahme an unseren Aktionen und Veranstaltungen.
 - Ihre Kommentare in den sozialen Netzwerken und Leserbriefen in den Print-Medien.
 - Ihre Mitgliedschaft bei uns und durch Ihre Spenden.

- weitere Details hierzu und zahlreiche Hintergrundinformationen finden Sie hier: <https://www.buergerforum-inntal.de/>

- **V.i.S.d.P:** <https://www.buergerforum-inntal.de/>
1. Vorsitzender Thomas Unger

