

**Anhörung Verkehrsausschuss zum Thema Brenner-Nordzulauf im
Landkreis Rosenheim
Planungsalternativen prüfen
BT-Drucksache 20/11622**

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
20(15)299-A

vom 08.10.2024

öff. Anhörung am 16.10.2024

Meine Stellungnahme:

Ich war 40 Jahre für Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn tätig, davon ca. 25 Jahre in leitender Funktion für Großprojekte wie z.B. die Ausbaustrecken Nürnberg-Ebensfeld, Ingolstadt-München, Augsburg-München und die Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt. Von 1999 bis 2004 war ich auch Projektleiter für die erste Baustufe des Brennernordzulaufs, die ABS 38 München-Mühldorf-Salzburg und die ABS 40 Rosenheim-Kufstein.

In dieser Zeit war ich an einer Korridoruntersuchung beteiligt. Sie führte zum Ergebnis, dass zur Bewältigung des Brennermeherverkehrs und Entlastung des Knotens München ein östlicher Güterzugkorridor Rosenheim-Mühldorf-Landshut-Regensburg steigende Zugzahlen ermöglichen würde und bedarfsgerecht ausgebaut werden sollte.

Nach mehreren Jahren im Ruhestand informierte ich mich während des Raumordnungsverfahrens über das aktuelle Projekt Brennernordzulauf um feststellen zu müssen, dass im Laufe der Zeit offenbar viele Informationen verloren gegangen waren.

Zum Antrag der CDU/CSU:

Der Antrag der Fraktion der CDU/CSU Planungsalternativen zum Aktuellen Neubaustreckenkonzept zu prüfen hat das verständliche Ziel, schwere, existenzgefährdende Eingriffe in Privateigentum zu vermeiden. Um die Auswirkungen der konkreten Forderungen, unterirdische Lösungen für die Verknüpfungsstelle Kirnstein und die Innquerung nördlich von Rosenheim zu beurteilen sollen zunächst die wesentlichen Probleme und schwerwiegenden Nachteile des derzeitigen Neubaustreckenkonzeptes dargestellt werden:

Schwerwiegende Nachteile des bisherigen Neubaukonzeptes:

- Der nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels vsl. 2032 mögliche Mehrverkehr kann frühestens 2042 mit über zehn Jahren Verspätung aufgenommen werden, also zehn Jahre länger Blockabfertigung und Stau auf der Autobahn.
- Wenn das Realität wird, dann ist die ständige Kritik über den Verzug auf deutscher Seite verständlich.
- Das Neubaustreckenkonzept verursacht die allgemein bekannten schweren Eingriffe in Natur und Landschaft mit Existenzgefährdung vieler landwirtschaftlicher und touristischer Betriebe.
- Wegen Überlastung des weiterhin zweigleisigen Streckenabschnittes Grafing-München und des Bahnknotens München werden dort teure Ergänzungsmaßnahmen mit erheblichen Eingriffen in dicht besiedeltem Gebiet notwendig.
- Eine Geschwindigkeit von 230 km/h können nur schnelle Reisezüge fahren. Die Neubaustrecke führt nicht durch die wichtigen Mittelstädte wie Rosenheim, Kufstein, Jenbach, Brixen, Bozen, Trient und Rovereto. Das bedeutet ein geringes Fahrgastaufkommen für durchfahrende schnelle Züge.
- Die Genehmigungsfähigkeit des Neubaustreckenprojektes ist sehr zweifelhaft, denn
 1. Ein Nutzen/Kostenverhältnis von über 1,0 erscheint völlig aussichtslos.
 2. Eine positive CO2-Bilanz ist kaum zu erreichen
 3. Die im Planfeststellungsverfahren geforderte Abwägung der Notwendigkeit der erheblichen Eingriffe in Privatrecht und Natur wäre nur positiv, wenn es keine Alternativen gäbe

Auswirkungen der von der CDU/CSU geforderten unterirdischen Lösungen für die „Verknüpfungsstelle bei Kirnstein und Innquerung nördlich von Rosenheim“

1. Eingriffe in Privatgrund und damit auch die Gefährdung von Existenzen würden bereichsweise vermindert.
2. Die Neuplanung und Realisierung dieser schwierigen Bauwerke erfordern Zeit, die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene würde sich um weitere Jahre verzögern.
3. Die Kosten würden um mehrere Milliarden € steigen, das Nutzen/Kostenverhältnis würde noch schlechter.
4. Die CO2-Bilanz würde noch schlechter
5. Die Tunnelanteile der Strecke würden um viele Kilometer steigen, es entstünde eine beispiellose Fernverkehrs-U-Bahn mit vielen Erschwernissen bei Betriebsführung und Instandhaltung

Es gibt bessere Alternativen:

Nämlich eine Weiterentwicklung des vor 40 Jahren entworfenen Konzeptes. Dieses sieht vor, durch die ABS 38 die Strecke München-Rosenheim vom Güterverkehr München-Salzburg zu entlasten mit dem großen Vorteil, dass der gesamte mit Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels mögliche Mehrverkehr ohne Verzug aufgenommen werden kann.

Deshalb folgender Vorschlag (siehe beiliegende Skizze):

- Beschleunigte Fertigstellung der seit 40 Jahren im BVWP enthaltenen ABS 38, München-Mühldorf-Freilassing (Salzburg). Die erforderliche Kapazität für den beginnenden Brennermehrverkehr kann damit schon 2032 erreicht werden.
- Eine bedarfsgerechte weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit kann durch den Ausbau des östlichen Korridors Rosenheim-Mühldorf-Landshut-Regensburg geschaffen werden.
- Im Abschnitt Rosenheim-Kufstein sind nur noch Ergänzungsmaßnahmen erforderlich, da er bereits für eine höhere Leistungsfähigkeit vorbereitet ist.

Die bisher dagegen vorgebrachten Argumente sind nicht überzeugend:

- *Die ABS 38 könne die Strecke München-Rosenheim nicht entlasten.*
Hier widerspricht sich die Bahn selbst, in den Planfeststellungsunterlagen für die ABS 38 wird dieser Nutzen ausdrücklich erwähnt
- *Der Südzulauf werde umfassend ausgebaut und nur durch die Neubaustrecke könne im Nordzulauf eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht werden.*
Das ist doppelt falsch, denn das vorgeschlagene Alternativkonzept kann stufenweise die gesamten prognostizierten Zugzahlen ermöglichen. Außerdem sind diese hohen prognostizierten Zugzahlen erst möglich, wenn auch der Südzulauf bis Verona (auf 200 km Länge) vollständig viergleisig ausgebaut ist. Das wird noch sehr lange dauern, falls es überhaupt jemals erreicht wird. Die häufig veröffentlichten Berichte über einzelne Baustellen des Südzulaufs vermitteln hier ein falsches Bild.
- *Die Strecke Rosenheim-Mühldorf sei nicht ausreichend wirtschaftlich.*
Ebenso unverständlich, da dadurch viele Milliarden € Kosten vermeidbar sind, außer der Neubaustrecke auch die teuren Folgemaßnahmen im Raum München.

- *Das Alternativkonzept entspreche nicht den Zielen der Bundesverkehrswegeplanung.*
Das trifft nur zu für die relativ nutzlose Vorgabe einer Geschwindigkeit von 230 km/h. Dafür sind viele andere Ziele in höherem Maß erfüllt, wie z.B. eine bessere Erschließung der Region Südostoberbayern, die Vermeidung der Überlastung des Knotens München, eine deutlich geringere Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbarer Ressourcen.

Fazit:

1. Der Güterverkehr kann ohne Verzug auf die Schiene gebracht werden durch den beschleunigten Ausbau der ABS 38.
2. Die weiteren Ausbaumaßnahmen können auf der Grundlage der zeitlichen Entwicklung des zunehmenden Mehrverkehrs geplant werden, die erforderliche Leistungsfähigkeit kann zeitgerecht bereitgestellt werden.
3. Auf dieser Grundlage wird der Vorwurf, Deutschland sei in Verzug, entkräftet.
4. Das wesentliche Ziel des Antrags der Fraktion der CDU/CSU, die schweren Eingriffe in Natur, Zerschneidung der Landschaft, Versiegelung von Flächen und Vernichtung der Existenzen landwirtschaftlicher Betriebe zu vermeiden wird damit sogar viel besser erreicht.
5. Der Bundeshaushalt kann um viele Milliarden € entlastet werden
6. Und nicht zuletzt haben wir den Vorteil, dass die meisten von uns eine wirksame Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene noch erleben können.

Ich habe bei vielen Politikern (fast aller Parteien) den Eindruck, dass sie etwas Nützliches unterstützen wollen, aber die gesamten (komplexen) Zusammenhänge nicht ausreichend kennen.

„Mehr Geld für die Schiene ist gut“, ja richtig, aber es muss trotzdem richtig eingesetzt werden. Ohne die Projektanforderung $V=230$ km/h können viele Milliarden € eingespart werden. Diese Milliarden können für andere Schienenverkehrsprojekte eingesetzt werden und einen „zigfachen“ Nutzen bewirken.

Ich bin überzeugt, dass diese Alternativvariante für Bund, Bahn, Region und Umwelt die wesentlich bessere Lösung ist. Das Nutzen/Kosten-Verhältnis dürfte weit über 1,0 liegen.

0 geplante Neubaustrecke führt direkt in den Engpass

1 Engpass beim Konzept der DB Planer

2 ABS38 München - Mühldorf - Salzburg

3 sinnvolle Lösung: östlicher Korridor zur Entlastung von München

4 Südzulauf ca. 200km wesentliche Abschnitte bleiben langfristig oder für immer zweigleisig

