

Brennernordzulauf – Einführungsstatement zur bergmännischen Verknüpfungsstelle Niederaudorf
Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags am 16. Oktober 2024

Deutscher Bundestag Verkehrsausschuss
Ausschussdrucksache 20(15)299-B vom 08.10.2024 öff. Anhörung am 16.10.2024

1. Situation

Die DB AG plant gegenwärtig die zweigleisige Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel. Die Trasse (**Anlage A**) umfährt die Stadt Rosenheim im Norden, schwenkt dann nach Süden und bleibt östlich des Inns im Tunnel etwa bis zur Höhe der Gemeinde Nußdorf. Dort biegt die Trasse nach Südwesten ab, unterfährt den Inn und liegt im weiteren Verlauf (in der Engstelle des Inntals) neben der BAB A93. Dort taucht die Neubaustrecke in einer Rampe auf und vereinigt sich mit den beiden Gleisen der Bestandsstrecke in der offenen, viergleisigen Verknüpfungsstelle Niederaudorf. Anschließend tauchen die beiden Neubausteckengleise wieder über eine Rampenstrecke in den Untergrund ab, unterfahren die Gemeinde Oberaudorf und verlaufen bis über die Landesgrenze hinaus weiterhin im Tunnel.

Die DB AG benötigt nach eigenen Angaben ca. alle 25 km eine Verknüpfungsstelle, um den Betrieb auch bei Sperrung einzelner Teilstrecken optimal steuern zu können. Bei der gewählten Trasse, die südlich von Rosenheim östlich (also rechts) des Inns verläuft, kann eine Verknüpfung mit der stets auf der Westseite (also links) des Inns verlaufenden Bestandsstrecke nur im Abschnitt zwischen Flintsbach und Oberaudorf realisiert werden, wenn die Trasse vor der Staatsgrenze bei Nußdorf wieder auf die westliche Innseite geführt wird. Der vorgenannte Abstand zwischen zwei Verknüpfungsstellen ergibt sich lt. DB AG aus ihrem Planungsauftrag, es liegen hierzu noch keine betrieblichen Nachweise zugrunde.

In der viergleisigen Verknüpfungsstelle (**Anlage A**) liegen die beiden Neubausteckengleise innen, die verlegten Bestandgleise jeweils außen. Die Weichen in der Verknüpfungsstelle sind so angeordnet, dass aus jedem Gleis und aus jeder Richtung auf jeweils alle anderen Gleise gewechselt werden kann. Bei Ausfall einer Teilstrecke zwischen zwei Verknüpfungsstellen können so die verbleibenden Teilstrecken optimal ausgelastet werden.

2. Lage der Verknüpfungsstelle und ihre Problematik

Die zum gegenwärtigen Zeitpunkt etwa auf Geländehöhe vorgesehene offene viergleisige Verknüpfungsstelle mit den damit einhergehenden weiteren Maßnahmen (Rampenstrecken, Dämme der zu verlegenden Bestandgleise, neue Wegebeziehungen etc.) wird die Struktur dieser Landschaft auf Dauer drastisch verändern und stößt in der Region auf massivsten Widerstand. Von Seiten der betroffenen Gemeinden wurde deshalb nach Vorstellung der gewählten Trasse im Frühjahr 2020 eine Variante in die Diskussion eingebracht und deren alternative Planung gefordert. Aus Anlage B wird deutlich, dass die von den Gemeinden vorgeschlagene Variante bei Betrachtung der topographischen Verhältnisse im Planungsraum auf der Hand liegt.

Blickt man in das Inntal von Norden Richtung Süden (**Anlage B**), so erkennt man, dass zwischen der Landesgrenze zu Österreich (in Innmitte) und dem westlichen Hangfuß des Wildbarren-Massivs nur wenig Platz zur Verfügung steht, um das geplante Verkehrsbauwerk in dem ohnehin schon hochbelasteten engen Talraum unterbringen zu können. Auch bei dem Blick von Osten (**Anlage B**) sieht man, wie das neue Verkehrsbauwerk den schmalen, langen Talraum durchschneidet und wegen dieser Enge auch eine Verschiebung Richtung Westen keine spürbare Verbesserung bringt. Es liegt beim heutigen Stand der Technik deshalb nahe, die Trasse noch weiter Richtung Westen in das Massiv des Wildbarrens und damit auch die Verknüpfungsstelle in den Berg zu verlegen (**Anlage C**). Die DB AG hat bislang eine Planung dieser Variante verweigert und begründet diese Haltung mit dem Inhalt ihres Planungsauftrags und der nach ihrer Ansicht nicht genehmigungsfähigen Anlage einer Verknüpfungsstelle unter Tage.

3. Welche Aufgaben müssen zur Planung einer bergmännischen Verknüpfungstrecke gelöst werden?

Es ist unverständlich, dass diese Variante so abwegig sein soll, dass eine Prüfung bislang abgelehnt wird. Denn:

Brennernordzulauf – Einführungsstatement zur bergmännischen Verknüpfungsstelle Niederaudorf

Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags am 16. Oktober 2024

- Im ersten Schritt sind Trasse und Gradienten zu entwickeln. Dies ist eine Standardaufgabe, welche die DB AG tagtäglich lösen muss.
- Im zweiten Schritt sind die tunnelbautechnischen Anforderungen in Abhängigkeit der geotechnischen Randbedingungen zu bearbeiten. Die DB AG hat in der Vergangenheit viele km an Tunneln gebaut in allen möglichen Durchmessern und geologischen Formationen. Zuletzt sind bei Stuttgart 21 neue Maßstäbe im Tunnelbau gesetzt worden.
- Kenntnisse der sicherheitstechnischen Anforderungen und deren Umsetzung im Betrieb. Auch diese Kenntnisse sind bei der DB AG vorhanden. Es ist richtig, dass es eine bergmännische Verknüpfungsstrecke in der hier zur Diskussion stehenden Form in Deutschland noch nicht gibt. Die hierzu anstehenden Fragen zur Betriebssicherheit sind aber bekannt und lassen sich auch mit bekannten technischen Lösungsansätzen lösen. Sowohl die europäischen als auch die deutschen Sicherheitsrichtlinien für den Betrieb von Bahntunneln lassen Abweichungen vom Regelwerk zu, wenn das Niveau der gleichen Sicherheit auf andere Weise nachgewiesen wird. Die von den Inntalgemeinden zu diesem Thema beauftragten international tätigen Experten, deren Kenntnisse solche Erfahrungen aus den anderen europäischen Alpentransversalen Gotthard, Lötschberg, Monte Ceneri, Brenner bündeln, kommen zu dem Schluss, dass auch im vorliegenden Fall die Genehmigungsfähigkeit sichergestellt werden kann. Hierfür sind die erforderlichen Maßnahmen im Zuge der gesamten Streckenplanung zu überlegen und zu integrieren. Das Gutachten wurde der DB übermittelt. Ein tiefer gehender fachlicher Austausch war bislang nicht möglich. Bei den gegenwärtig diskutierten Projekten zum weiteren Bahnausbau in Deutschland werden solche Fragestellungen noch des Öfteren auftreten.

4. Warum ist die Variante einer bergmännischen Verknüpfungsstelle sinnvoll?

- Quer durch die Bevölkerung besteht der Konsens, dass der Landschaftsverbrauch dringend eingeschränkt werden muss. Die offene Verknüpfungsstelle mit Anschluss der Bestandsstrecken erfordert - je nach endgültiger Planung – eine Fläche, deren Umfang gegenwärtig mit ca. 40 ha diskutiert wird. Eine bergmännische Verknüpfungsstelle erfordert im Endzustand keinen neuen Landschaftsverbrauch.
- Der Talraum ist bereits durch die bestehende Infrastruktur hoch belastet: BAB A94 (Blockabfertigung), Staatstraße, bestehende zweigleisige Bahntrasse, Transalpine Ölleitung, mehrere Hochspannungsleitungen, Gaspipeline, Inndamm mit Betriebswegen.
- Es ist eine Vielzahl von Landwirten betroffen. Bis zu 19 dieser Landwirte verlieren temporär (ca. 12-15 Jahre) oder dauerhaft – je nach endgültiger Planung - einen so großen Anteil an den Betriebsflächen, sodass von einer erzwungenen Betriebsaufgabe auszugehen ist.
- Aufgrund der geographischen Lage gibt es keine Aussicht auf Kompensationsflächen für die Landwirtschaft.
- Zu den betroffenen Landwirten zählen Hauptakteure im größten zusammenhängenden Almgebiet Bayerns (Hauptalmbegehung 2023). Mit deren Betriebsaufgabe wird auch das zugehörige Almgebiet nicht mehr funktionell bewirtschaftet werden können.
- Der bayerische Bauernverband formuliert deutlich, dass es bisher zu keiner bekannten Maßnahme in Bayern gekommen ist, die schon in der langen Bauzeit eine ähnlich hohe Anzahl an landwirtschaftlichen Betrieben einer Existenzgefahr aussetzt.
- Die Landwirte übernehmen durch die Landwirtschaft am Berg eine große landespflegerische Aufgabe, die nicht zuletzt Grundlage und Ursprung des Tourismus in der Region ist.
- Die Landwirtschaft und der Tourismus stellen für die betroffenen Gemeinden (Raum mit besonderem Handlungsbedarf) nach wie vor eine zentrale Stütze der Wertschöpfungskette und damit der gemeindlichen Einnahmen dar. Durch die zu erwartenden Eingriffe ist neben der Beeinträchtigung im Bereich Landwirtschaft auch eine erhebliche Beeinflussung des Tourismus zu erwarten.
- Diese Sachverhalte sind keine regionalen Befindlichkeiten, sondern wurden von der Reg. von Obb. (ROB) im Rahmen des Raumordnungsverfahrens unabhängig ebenso bewertet.

- Auf diesen Erkenntnissen aufbauend hat die ROB in der „Landesplanerischen Beurteilung“ zum Abschluss des Raumordnungsverfahrens folgende Maßgabe gesetzt: „Bei Weiterverfolgung einer Variante mit der Verknüpfungsstelle ‚VKN Niederaudorf BAB‘ [...] ist eine planerische Lösung zu finden, um die Beeinträchtigungen des südlichen Inntals auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen. Dies schließt die Prüfung von Planungsalternativen ein“. Die ROB führt weiter aus: „Die Berücksichtigung sämtlicher Maßgaben ist Voraussetzung für die positive Beurteilung des Vorhabens in Form der Variante Violett.“ Diese Forderungen wurden nach Ansicht der Inntalgemeinden nicht erfüllt – sowieso nicht mit einer fast identischen Variante im gleichen, engen Talraum neben der Bahn-Bestandstrecke.

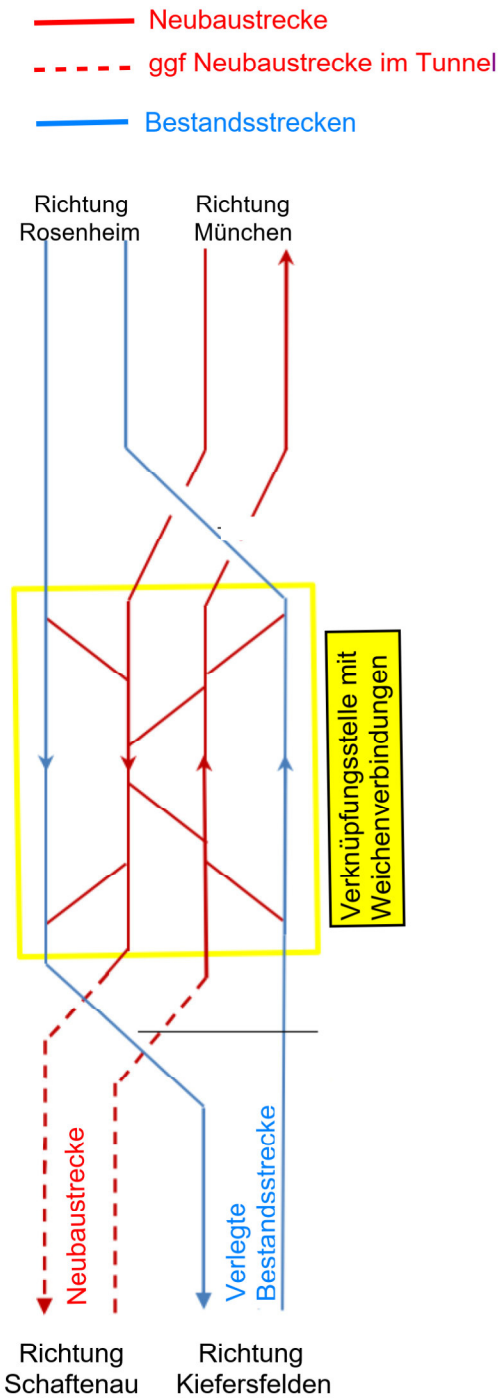
5. Fazit

Die Gemeinden des bayerischen Inntals haben sich nie gegen die Neubaustrecke ausgesprochen, sondern halten sie für erforderlich. Aber sie können nur eine Lösung akzeptieren, welche die unannehmbaren Auswirkungen einer offenen Verknüpfungsstelle vermeidet. Die Inntalgemeinden haben deshalb bereits Mitte 2020 ein alternatives Planungskonzept vorgelegt, welches die DB AG im Oktober 2020 (und nach eigenen Angaben bereits im Jahr 2018 in anderem Zusammenhang) aus Sicherheitsgründen und mit Bezug auf das Regelwerk abgelehnt hat. Es ist fatal, dass im Zuge der Planung für eine sehr schwierige Schlüsselstelle einer transeuropäischen Bahntransversale aufgrund offensichtlich unzutreffender Einschätzungen der genehmigungsrechtlichen Fragestellung, unterstützt mit nicht belegten, behaupteten Argumenten betrieblicher, technischer und kostenmäßiger Art die genauere Untersuchung einer solchen Lösung abgelehnt wird. Ein von den Inntalgemeinden finanziertes Gutachten internationaler Experten, die ähnliche Fragestellungen bei den aktuellen Alpentransversalen des Schienenverkehrs gelöst haben, kommt aber zu gegenteiligem Ergebnis. Nach Ihrer Einschätzung können auch im vorliegenden Fall die notwendigen sicherheitsrelevanten Fragestellungen gelöst und eine bergmännische Verknüpfungsstelle gebaut werden.

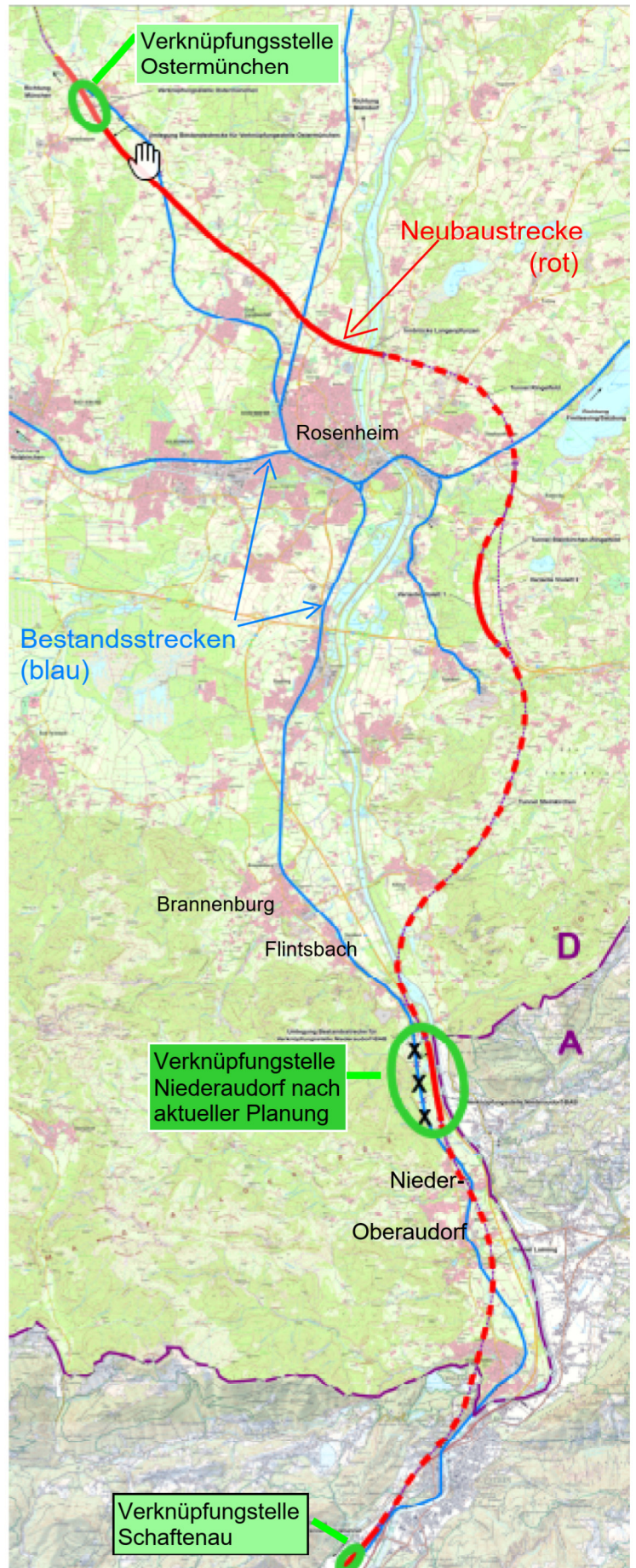
Mit dem Eintreten für eine bergmännische Variante, welche die Zustimmung der anwohnenden Gemeinden findet, sehen wir die Chance auf eine deutlich raschere Realisierung des Vorhabens. Mit der aus fachlicher Sicht unbegründeten Ablehnung dieses Vorschlags sind leider bereits mehrere Jahre wertvolle Planungszeit unnötigerweise und unwiederbringlich verloren worden. Die aus einem früheren Hochlauf der Neubaustrecke entstehenden großen Kostenvorteile wurden bislang nicht beachtet - werden aber bei dem abzusehenden Verfahrensweg bis zur Inbetriebnahme der Strecke bei einer Gesamtkostenbetrachtung dennoch, auch jetzt noch, eine wesentliche Rolle spielen. Von den Beteiligten wird deshalb darüber nachgedacht, mit Hilfe anerkannter Fachleute die Kosten einer früheren Inbetriebnahme der Strecke nachzuweisen und in die Diskussion einzubringen. Aber dazu gehört vorauslaufend eine neutrale, unvoreingenommene Planung der Variante „Bergmännische Verknüpfungsstelle“ in einer ausreichenden Bearbeitungstiefe, so dass auch ein realistischer Kostenvergleich mit der aktuell verfolgten Variante möglich wird. Dazu ist auch ein offener Austausch mit den Kommunen erforderlich. So wie die technischen Diskussionen bislang verweigert wurden, wurde auch eine Anfrage der Kommunen nach der aktuellen Kostenschätzung zu Vergleichsüberlegungen nicht beantwortet, was aber bei einem Projekt dieser Größe unabdingbar ist (Bezugsjahr, Kostenansätze für Leistungen mit großen Massenvordersätzen etc.).

Die alten großen, überregionalen Bahnstrecken in Deutschland sind in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts gebaut worden. Sie sind nach entsprechenden Ertüchtigungen jetzt und aller Voraussicht nach auch noch für viele weitere Jahre in Betrieb. Daraus wird klar, dass die gedankliche Reichweite für die Entscheidung einer transeuropäischen Bahntransversale mindestens 200 Jahre beträgt und mit ihrer Unabänderlichkeit viele nachfolgende Generationen trifft. Wer hat 1875 diese rasante Entwicklung bis 2024 oder gar bis 2075 vorhergesehen? Eine weitere Entwicklung der Schieneninfrastruktur muss in unserem dicht besiedelten Land deshalb alle Möglichkeiten nutzen, damit spätere negative Auswirkungen auf die betroffenen Landschaften und Regionen nicht durch vorschnell getroffene Entscheidungen bereits heute unwiderruflich vorbereitet werden.

Prinzip der Verknüpfungsstelle Niederaudorf (schematisch)

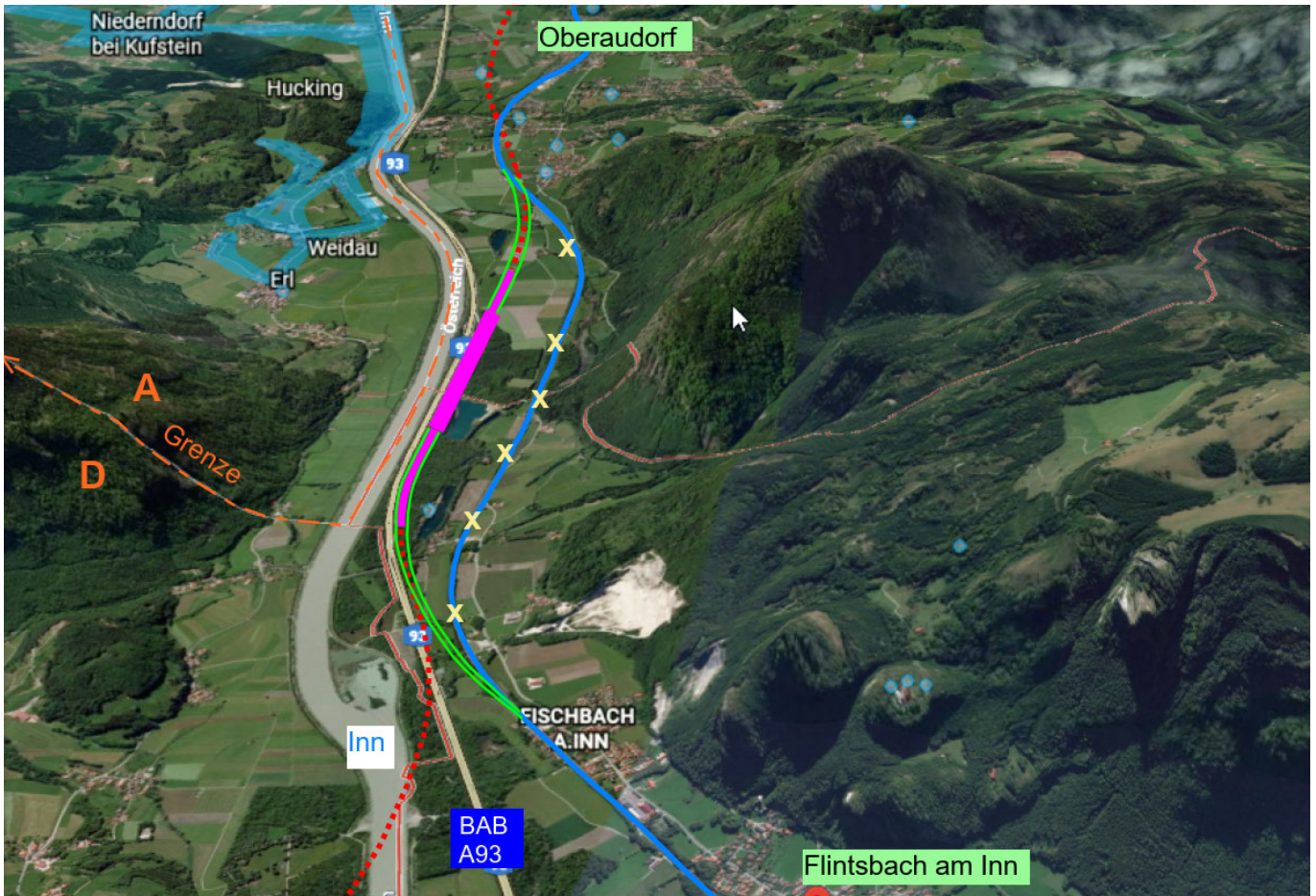


Lageplan Neubaustrecke und Bestandsstrecken

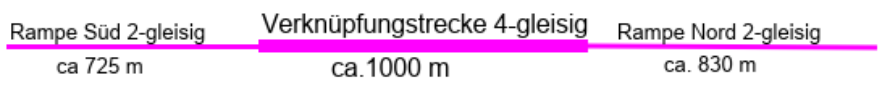


Anlage B Eingangsstatement Verknüpfungsstelle 24.10 2024

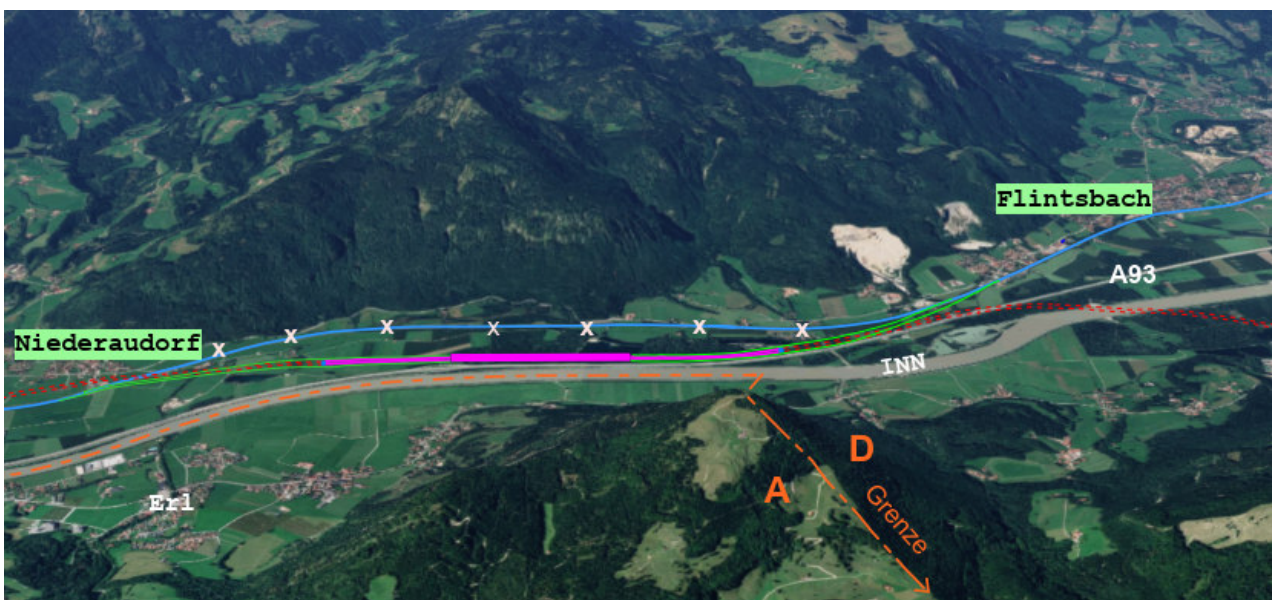
Aktuelle Planung der DB AG (skizzenhaft) Blick von Norden Richtung Süden



- Bestandsstrecke zweigleisig
- Verlegte Bestandsstrecke eingeleisig
- Tunnel Neubaustrecke Brennerzulauf zweigleisig
- x-x- Bestandsstrecke aufgelassen
- im Tunnel



Aktuelle Planung der DB AG (skizzenhaft) Blick von Osten Richtung Westen



Anlage C Eingangsstatement Verknüpfungsstelle 24.10 2024

Aktueller Vorschlag der Inntalgemeinden (skizzenhaft) Blick von Norden Richtung Süden



- Bestandsstrecke zweigleisig
- Verlegte Bestandsstrecke eingleisig
- - - Tunnel Neubaustrecke Brennerzulauf zweigleisig
- ■ ■ ■ Verknüpfungstrecke 4-gleisig
- X — Bestandsstrecke aufgelassen
- - - im Tunnel

Aktueller Vorschlag der Inntalgemeinden (skizzenhaft) Blick von Osten Richtung Westen

