



Stellungnahme

10.10.2024

Stellungnahme Drucksache 20/11622

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Brenner-Nordzulauf im Landkreis Rosenheim – Planungsalternativen prüfen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fahrgastverband PRO BAHN sieht erhebliche fachliche Schwächen beim vorliegenden Antrag. Im Ergebnis lehnen wir ihn daher ab. Er erzeugt unter anderem falsche Erwartungen an die vorgeschlagenen Maßnahmen. Aus landes- und bundespolitischer Sicht erzeugt er mehr Schaden als Nutzen.

Zusätzlich zu den vorgeschlagenen Tunnellösungen stellt der Antrag die **Notwendigkeit der Überleitstelle** gänzlich infrage. Auch wenn es theoretisch möglich sein mag, einen Fahrplan ohne Nutzung der Überleitung zu erstellen, ist dieser nicht alltagsfest. Denn die Überleitstelle vereinfacht den Ausgleich von Störungen und führt zu einem besseren Bahnverkehr. Zudem würde ohne Überleitstelle eine Störung an der Strecke schnell zum Einstellen des Regionalverkehrs führen. Damit wäre dann häufiger die Region ganz vom Schienenverkehr abgekoppelt. Kommt es zu einer Störung zwischen Ostermünchen und Kufstein, wären zu oft alle Nahverkehrszüge vollständig unterbrochen. Mit der Überleitstelle besteht die Möglichkeit, zumindest noch die ungestörte Strecke normal zu bedienen und mittels Neubaustrecke auch München sowie Innsbruck zu erreichen. Zusätzlich zur wesentlich besseren Störsicherheit bedeutet die Überleitstelle auch eine höhere Kapazität bei Baumaßnahmen sowie auch die einfachere und damit günstigere Durchführung der Baumaßnahmen. Gerade die gegenwärtigen Generalsanierungen zeigen, dass jede zuvor eingebaute Überleitstelle Gold wert ist und die Verlässlichkeit des Systems Schiene steigert. Jedes Gleis, das Flexibilität schafft, sorgt bei Bauarbeiten oder Störungen dafür, dass weniger Menschen auf den Schienenersatzverkehr und weniger Güter auf den Lkw ausweichen müssen. Dies verbessert auch den Verkehrsfluss für die Straßenteilnehmer. Die Eisenbahn muss wieder zurück zur hohen Zuverlässigkeit, und weg von der Rückzugsstrategie der vergangenen Jahrzehnte. Dazu sind auch erheblich mehr (und nicht weniger) Überleitstellen nötig.

Die unterirdische Überleitstelle im Wildbarren und die Verlängerung des Tunnels Innleiten bewertet der Antrag als umweltfreundlicher als die vorliegende Vorzugsvariante. Dies muss aus fachlicher Sicht korrigiert werden: Denn der zusätzliche **notwendige Tunnelaushub** wird nicht ausreichend betrachtet. Dieser muss sowohl abtransportiert werden (was selbst bei guter Bahnverladung zahllose Lkw-Fahrten bedeutet) als auch abgelagert werden. Bereits jetzt klagen Bürgerinitiativen über die

Stellungnahme

drohende Landschaftszerstörung durch Abraumdeponien. Dieses Ausmaß würde sich mit der vorgeschlagenen Lösung deutlich erhöhen.

Nicht betrachtet sind auch die **erheblichen Mehrkosten** durch einen Tunnel. Alleine der Vorschlag, die Innquerung unterirdisch auszuführen, wird mit drei Milliarden Euro beziffert. Auch für die Überleitstrecke ist gegenüber einer offenen Strecke etwa mit den fünffachen Kosten zu rechnen. Zusätzliche Maßnahmen, die „auf anderem Wege die Sicherheit gewährleistet werden“, sind hierbei noch nicht eingerechnet und liegen realistischweise ebenso im Milliardenbereich. Für drei Milliarden Euro ließen sich im Bundesverkehrswegeplan alleine in Bayern die Aus- und Neubaukosten der Projekte ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling, ABS Regensburg – Landshut – Mühldorf und ABS München – Mühldorf – Freilassing finanzieren (inklusive eines Risikopuffers von 50 Prozent Preiserhöhung gegenüber dem Preisstand 2016). Der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Strecken überwiegt deutlich einer eher theoretischen Schadensminderung durch zusätzliche Tunnel. Gerade in Zeiten, in denen die Verkehrsprojekte des Bundesverkehrswegeplan erhebliche Finanzierungsschwierigkeiten haben, muss klar priorisiert werden. Die aktuelle Haushaltssituation sieht keinen Platz für Luxusausbauten mit langen Tunneln, denen kein adäquater zusätzlicher Nutzen gegenübersteht.

Das Unglück im Gotthardbasistunnel am 10. August 2023 hat beeindruckend die **Unwirksamkeit der Maßnahmen**, „die auf anderem Wege die Sicherheit gewährleistet werden“, zur Schau gestellt. Durch eine Entgleisung an der Überleitstrecke wurde das Spurwechsellor, dessen Zwecke gerade die anderweitige Gewährleistung der Sicherheit war, stark beschädigt. Der gesamte Bahnbetrieb stand 13 Tage still. Bis der volle Betrieb wieder aufgenommen werden konnte, verging mehr als ein Jahr. Hierbei handelte es sich um eine einfache Überleitung. Für den Wechsel der Spur sind nur zwei Weichen pro Überleitstelle und Überleitrichtung notwendig. Bei der Überleitstelle – unabhängig ihrer Platzierung im Wildbarran oder bei Kirnstein, sind deutlich mehr Weichen notwendig, da hier zwei zweigleisige Strecken kurzzeitig zu einer viergleisigen Strecke zusammenkommen und es möglich sein muss, vom ganz linken Gleis zum ganz rechten Gleis und umgekehrt zu kommen und dabei möglichst wenige andere Züge zu behindern. Durch die höhere Zahl an Weichen und Zügen ist das Risiko von Vorkommnissen deutlich höher. Der eintretende Schaden wäre zudem deutlich größer als im Gotthardbasistunnel, da bei einer Havarie voraussichtlich alle vier Streckengleise gesperrt werden müssten. Bei einer potenziellen Kollision innerhalb der Überleitstelle aufgrund einer Entgleisung wäre mit Monaten der Betriebseinstellung zu rechnen. Damit ist der gesamte Brennerverkehr gefährdet, es droht die Verlagerung auf die Straße. Dies gilt insbesondere bei Gefahrguttransporten. Im Ergebnis bedeutet die Tunnellösung daher eine höhere Belastung der Bevölkerung, sobald die zusätzlich erzeugten Störungen des Bahnverkehrs einbezogen werden.

Stellungnahme

Der Antrag beschreibt als Maßnahme einen Fahrplan, der so gestaltet ist, dass sich Personen- und Güterverkehr nicht begegnen. Ein **solcher Fahrplan ist nicht praktikabel**. Auf Alt- und Neustrecke verkehren sowohl Personen- als auch Güterzüge. Wenn diese sich im Bereich der Überleitstelle nicht begegnen können, würde das bedeuten, dass im Extremfall die Kapazität von vier Streckengleisen auf die Kapazität eines einzelnen Streckengleises reduziert werden müssten. Wie schwierig die Anforderungen des Eisenbahn-Bundesamt im Bezug auf die Begegnungsverbote sind – diese sind technisch abzusichern – ist an der VDE 8.1 (Neubaustrecke Ebenfeld – Erfurt) zu beobachten. Hier muss ein System technisch ausschließen, dass sich Güter- und Personenzüge begegnen. Im Ergebnis hat die Deutsche Bahn entschieden, dass hier tagsüber keine Güterzüge fahren dürfen. Dies ist nicht auf die Brennerstrecke übertragbar.

Insgesamt besteht für das Bauwerk ein **erhebliches Zulassungsrisiko**. Die Studie des DZSF schließt eine Zulassung zwar nicht aus, aber es existiert auch keine Zusage dieser und führt erhebliche Risiken an, die im Ergebnis zulassungsverhindernd sein können. Damit kann dann die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zum Ende der Planfeststellung das gesamte Projekt wieder auf Anfang setzen, eine erhebliche Blamage für Deutschland wäre die Folge.

Der Fahrgastverband PRO BAHN empfiehlt daher, die von DB InfraGO und der ÖBB vorgeschlagene Lösung weiter voranzutreiben. Es ist bereits genug Zeit im Rahmen des Projekts verlorengegangen. Deutschland hat beim Projekt die rote Laterne übernommen. Selbst wenn nun alles zügig vorangeht, rechnet man mit einer Inbetriebnahme um 2040. Zu diesem Zeitpunkt ist der Brenner-Basistunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste bereits seit vielen Jahren in Betrieb, derzeit ist die Inbetriebnahme um 2032 angekündigt. Auch die Zulaufstrecken in Österreich werden fertig sein. Weiterer Verzögerungen auf deutscher Seite sind hier also nicht mehr zu verantworten. **Der Fahrgastverband PRO BAHN empfiehlt daher, den Antrag abzulehnen und die vorliegenden Planungen der DB/ÖBB voranzutreiben.**

Prof. Dr. Lukas Iffländer

Fahrgastverband PRO BAHN e. V.
Stellvertretender Bundesvorsitzender

Fahrgastverband PRO BAHN Bayern e. V.
Landesvorsitzender