

Andreas Winhart MdL

Kreisrat Landkreis Rosenheim

Rosenheim, 11. Oktober 2024

Anhörung Verkehrsausschuss zum Brenner-Nordzulauf im Landkreis Rosenheim

Bezüglich Drucksache 20/11622

1. Vorbemerkung

Die Planungen zum Brennerbasistunnel-Nordzulauf zwischen der Landesgrenze und München beschäftigen die Region Rosenheim seit Jahren. Zwar bemühte sich die Deutsche Bahn (bzw. die DB InfraGO) mit zahlreichen Bürgerveranstaltungen und einem Informationsbüro in Rosenheim um ein Mindestmaß an Transparenz und Aufklärung, jedoch konnten dort Bedenken der Bevölkerung nicht umfänglich ausgeräumt werden. Noch dramatischer war die Situation im weiteren Planungsabschnitt Richtung Grafing bei München, wo die sog. Bürgertrasse vollständig von den Planern der Bahn übergangen wurde, obwohl sich sogar der Bayerische Landtag unterstützend hinter diese gestellt hatte. Zahlreiche Städte und Gemeinden im Landkreis Rosenheim äußerten sich zum Teil sehr negativ zu Trassenvarianten. Die Stadt Rosenheim sowie der Landkreis Rosenheim verabschiedeten konstruktive Vorschläge, um den Frieden in der Region bezüglich der geplanten Neubautrasse zu wahren und für Bürgerinnen und Bürger eine Lösung herbeizurufen. Hierbei ist auch dem Engagement der zahlreichen Bürgerinitiativen Respekt zu zollen, da diese nicht nur ihren Unmut kundtaten, sondern auch konstruktiv den Planungsprozess begleiteten. Umso destruktiver im Hinblick auf eine befriedende Lösung für alle Interessensseiten wirken nun die Planungen der Deutschen Bahn, welche zahlreiche Vorschläge und Verbesserungen ungehört lassen. Erste Gemeinden wollen den Rechtsweg beschreiten und werden gegen die Planungen klagen. Die Verunsicherung in der Bevölkerung ist groß, nun mit dem Brenner-Nordzulauf nach den Autobahnen A8 und A93, der Bundesstraße und den Bahn-Bestandsstrecken noch mehr unter Durchgangsverkehr leiden zu müssen, ohne von der Neubaustrecke oder einem Bestandsstreckenausbau auch profitieren zu können.

2. Zum Projekt Brenner-Nordzulauf

a. Verknüpfungsstelle Inntal

Die Verknüpfungsstelle im bayerischen Inntal wurde von den Planern der Deutschen Bahn an der vermutlich ungünstigsten Stelle platziert, die man sich nur vorstellen kann. Das Tal hat dort die geringste Breite und wird bereits mit mehreren Trassen und dem Fluss Inn belegt. Hierzu zählen die Bestandsstrecke, die Bundesstraße B15, die Autobahn A93 sowie Pipelines für Gas und Öl. Auch werden hier massive Eingriffe in das Eigentumsrecht nötig sein und vor allem landwirtschaftliche Betriebe zur Aufgabe genötigt. Diese Maßnahme ist daher unverhältnismäßig.

Eine bergmännische Lösung mit der Verlegung der Verknüpfungsstelle unter den Berg Wildbarren ist technisch realisierbar und erleichtert auch für die Region die

Auswirkungen durch den Baustellenbetrieb, sofern die Trasse mit unterirdischer Verknüpfungsstelle so gebaut wird. Da eine technische Lösung möglich ist und eine oberirdische Verknüpfungsstelle nicht nur aktuell massive Nachteile mit sich bringen würde, sondern auch langfristige Entwicklungspotentiale hemmt, sollte die unterirdische Variante umgesetzt werden.

b. Überirdische Streckenführung bei Rohrdorf

Nicht rational nachvollziehbar im Sinne des Lärm- und Sichtschutzes ist die überirdische Streckenführung im Ortsbereich Rohrdorf. Die Gemeinde Rohrdorf wird derzeit durch die Autobahn A8 „zerschnitten“ und durch eine oberirdische Trassenführung möglicherweise zukünftig „geviertelt“. Es ist nicht logisch, warum die Trasse aus dem Ringfeldtunnel kommend hier grundlos oberirdisch verlaufen soll, um später im Ortsbereich Rohrdorf wieder unter dem Samerberg unterirdisch weitergeführt zu werden. Sollten diese Pläne eine spätere Anbindung der Trasse Richtung Salzburg vorsehen, so wäre das auch gegenüber den Bürgern klar zu kommunizieren. Bisher wurde eine solche Lösung allerdings ausgeschlossen. Auch geografisch bestehen keine Notwendigkeiten für eine oberirdische Streckenführung in diesem Abschnitt.

c. Nördliche Inn-Unterquerung bei Rosenheim

Eine nördliche Innunterquerung ist nicht nur aus Landschaftsschutzgründen sinnvoll, sondern auch weil durch die geplante Brücken-Damm-Kombination das untere Inntal wahrlich zerschnitten wird. Entwicklungspotentiale der Gemeinde Schechen sowie der Stadt Rosenheim können dann in diesem Umfeld kaum noch genutzt werden. Ferner bestehen zu Recht Bedenken bezüglich der Quellgebiete im Gemeindebereich Stephanskirchen. Sofern eine Neubaustrecke notwendig und vom Bedarf gedeckt ist, wäre mit einer unterirdischen Innquerung auch in Teilen ein Schutz für diese Quellgebiete gegeben. Technisch sollte eine Innunterquerung problemlos realisierbar sein, da ja bekanntlich auch im Inntal der Inn unterquert wird.

d. Internationaler Personenzugverkehr am Bahnhof Rosenheim

Der einzige Mehrwert durch den Brenner-Nordzulauf für die Region Rosenheim ist ein Mehrangebot an internationalen und schnelleren Personenzugverbindungen. Mit einer Neubaustrecke als nördliche und östliche Umfahrung von Rosenheim ist zu befürchten, dass Rosenheim hier zukünftig noch schlechter gestellt wird als bisher. Bisherige sporadische ICE-Halte könnten entfallen, neue, schnelle Verbindungen Richtung Österreich und Italien zukünftig vollständig und mit Hochgeschwindigkeit um Rosenheim herumgeleitet werden. Diese Befürchtungen werden auch dadurch befeuert, dass die Umfahrungstrasse der Neubaustrecke um Rosenheim auf Geschwindigkeiten ausgelegt ist, welche nur Personenzüge erreichen können, aber keine Güterzüge.

Es sollte, auch mit Blick auf die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten des Raumes Rosenheim mit über 300.000 Einwohnern in Stadt und Landkreis sowie weiteren hunderttausenden Einwohnern im erweiterten Großraum Rosenheim sichergestellt werden, dass der Bahnhof Rosenheim weiterhin in vollem Umfang für den internationalen Personenzugverkehr ausnahmslos genutzt wird.

e. Bestandsstreckenausbau

Ein Ausbau der Bestandsstrecke wird von zahlreichen Bürgerinitiativen in Erwägung gezogen und mit Gutachten hinterlegt. Hier wäre anzumerken, dass diese Variante durch die Deutsche Bahn bislang vollkommen ignoriert wurde. Es ist nicht nachvollziehbar, dass im Raum Rosenheim die fundiert ausgearbeiteten Pläne für eine auch zukünftige Trassenführung auf der oder nahe der Bestandsstrecke bislang keine Berücksichtigung fanden. Hier ist vor allem der quasi nichtvorhandene Flächenverbrauch anzuführen. Auch lässt sich ein Bestandsstreckenausbau zeitnah und kostengünstiger realisieren.

f. Zeitliche Herausforderungen

Der Brennerbasistunnel wird 2028 fertiggestellt und vermutlich ab dem Jahr 2032 eröffnet werden. In diesem Zeitraum eine Neubaustrecke umzusetzen, ist kaum realistisch – auch mit Blick auf die zu erwartenden Klagen auf Grund der mangelhaften Planung. Daher ist auch aus zeitlichen Gründen ein Bestandsstreckenausbau, zumindest als mittelfristige Übergangslösung ins Auge zu fassen.

g. Baustellen-Management und Bevölkerungsschutz

Noch gravierender als das die mögliche spätere Neubaustrecke sind die Auswirkungen der Baustelle auf den Raum Rosenheim. Die Deutsche Bahn plant großzügigste Baustelleneinrichtungen, welche für Landwirte und Gewerbetreibende durch das Ausmaß der Beeinträchtigungen existenzgefährdend sind. Unbeantwortet sind auch die Fragen nach dem Abraummanagement etc. Nicht nur die zukünftige Trassenführung – Bestandsstrecke oder Neubau – müssen höchstmöglichen Kriterien für Lärm- und Landschaftsschutz genügen und Entwicklungspotentiale der Region unberührt lassen. Das Gleiche gilt für die Baustelleneinrichtungen. Hier muss die Bahn endlich tragfähige Konzepte vorlegen, welche nicht nur großzügig die Interessen der Deutschen Bahn berücksichtigt, sondern auch die der Anlieger und Bürger vor Ort.

h. Exkurs: Abschnitt Ostermünchen- Grafing

Im weiteren Verlauf zwischen Ostermünchen und Grafing bestehen Befürchtungen, dass eine für Rosenheim und die Gemeinde Schechen notwendige nördliche Innunterquerung, durch eine weitere Verlagerung der Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen, negative Auswirkungen haben kann, insbesondere auf die Gemeinde Assling. Im Landkreis Ebersberg wurde die sog. Bürgertrasse „türkis“ von der Deutschen Bahn verworfen und die Variante „limone“ präferiert. Letztere verschont die Gemeinde Assling und das Atteltal, benachteiligt allerdings zahlreiche andere Gemeinden, welche sich mit Bürgerinitiativen für die Variante „türkis“ ausgesprochen haben.

Hier wäre es zu begrüßen, wenn die Deutsche Bahn Planungen prüft, ob eine Verlagerung der Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen wirklich notwendig ist. Mit Kenntnis der Lage und Distanzen vor Ort scheint eine derartige Verlagerung als nicht nachvollziehbar. Günstig wäre hier, die Trassenvarianten nochmals hinsichtlich einer befriedenden Konsensvariante zu prüfen.

3. Zum CDU/CSU-Antrag

Der Antrag der CDU/CSU-Fraktion greift wichtige Forderungen aus der Region Rosenheim auf. Für das Bayerische Inntal ist die technisch realisierbare Verknüpfungsstelle unter dem Wildbarren-Massiv eine enorme Erleichterung und langfristig tragbare Lösung. Auch die nördliche Innunterquerung ist für die weitere Entwicklung der Region Rosenheim unerlässlich.

Unverständlich ist, warum der CDU/CSU Antrag wichtige weitere Punkte vernachlässigt. Hierzu sind vorrangig die Prüfung des Bestandssteckenausbaus, die Sicherstellung der Anbindung Rosenheims an den internationalen Personenzugverkehr und die nicht nachvollziehbare oberirdische Streckenführung im Bereich Rohrdorf zu nennen. Es wäre empfehlenswert, diese und auch die weiteren oben genannten Punkte im weiteren Verlauf der parlamentarischen Behandlung dem Antrag hinzuzufügen.

4. Fazit

Der vorliegende Antrag der CDU/CSU-Fraktion vernachlässigt wichtige Punkte, welche aus Sicht der Region Rosenheim noch zu verbessern sind, um langfristige negative Folgen von der Bevölkerung abwenden zu können.

Die Planungen der Deutschen Bahn zum Brenner-Nordzulauf in der Region Rosenheim sollten in eine weitere Runde der Prüfungen gehen und die kommunalen Interessen miteinbinden. Nicht zu vernachlässigen ist der zeitliche Aspekt bei der Umsetzung des Projekts - in welcher Form auch immer. Auf Grund der Tatsache, dass die derzeitigen von der Deutschen Bahn vorgelegten Planungen unzureichend sind, sind langandauernde Klagen und massiver Protest aus der Bevölkerung zu erwarten. Wenn verträglichere Lösungen möglich sind, sollten sie realisiert werden.

Ein vorgezogener Bestandsstreckenausbau, um die Zulaufsicherheit bei Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels zu garantieren, sollte der Deutschen Bahn genug Zeit geben, ausgereifere und verträglichere Lösungen für Neubaustrecke zu finden, sofern für diese dann noch Bedarf besteht. Auch sollte dabei nicht außer Acht gelassen werden, dass die Region Rosenheim vom Brennerbasistunnelzulauf profitieren muss und nicht nur die Lasten zu tragen hat.