

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)299-G

vom 14.10.2024

öff. Anhörung am 16.10.2024

Brenner-Nordzulauf

Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Ver- kehrsausschuss des Deutschen Bundestages

Mittwoch, 16. Oktober 2024, 11 bis 13 Uhr,
Paul-Löbe-Haus, Berlin

Inhaltsverzeichnis

1 Hintergründe	3
1.1 Verkehrliche Bedeutung	3
1.2 Ergebnis der Vorplanung	3
1.3 Parlamentarische Befassung und Umgang mit „Kernforderungen“	4
2 Stellungnahme der DB zu den Antragsforderungen	5
2.1 Verknüpfungsstelle Kirnstein	5
2.2 Unterirdische Verknüpfungsstellen im Wildbarren	5
2.3 Unterquerung des Inns nördlich von Rosenheim	6
2.4 Verschiebung der Verknüpfungsstelle Ostermünchen	6
2.5 Untersuchung der Auswirkungen	6
3 Anlagen	7

1 Hintergründe

1.1 Verkehrliche Bedeutung

Die Eisenbahn-Brennerachse zwischen München und Verona ist eine der bedeutendsten Bahnstrecken Europas und zentraler Teil des transeuropäischen Skandinavien-Mittelmeer Kernnetzkorridors. Ihr Ausbau zählt zu den wichtigsten Verkehrsprojekten der Europäischen Union. Die neue Brennerachse ist für die Verkehrswende im alpenquerenden Güter- und Personenverkehr von großer Bedeutung.

Mit rund 2,5 Millionen LKW-Transitfahrten ist die Brennerautobahn der am höchsten belastete Alpenübergang. Es ist das Ziel aller beteiligten Staaten, mehr umweltfreundlichen Verkehr auf der Schiene zu ermöglichen und die Straßeninfrastruktur zu entlasten.

Durch den Brenner-Basistunnel (BBT) und seine Zulaufstrecken entsteht erstmals in der Geschichte eine durchgängige Flachbahn zwischen München und Verona. Die Neubauprojekte stehen für ein neues Zeitalter im alpenquerenden Schienenverkehr. Als längster Eisenbahntunnel der Welt ermöglicht der BBT ab 2032 eine spürbare Verkehrsverlagerung. Nach seiner Eröffnung ist von einem starken Anstieg im Schienengüterverkehr auszugehen.

Der Brenner-Nordzulauf zwischen München und Innsbruck bildet die leistungsfähige nördliche Anbindung des Brenner-Basistunnels. In Österreich sind wesentliche Teilabschnitte bereits in Betrieb. Für die deutschen Streckenanteile zwischen München und Kiefersfelden ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 der vordringliche Bedarf festgestellt. Das Projekt sichert die Kapazitäten für ein nachhaltiges Verkehrswachstum. Die Neubaustrecke wird für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h ausgelegt. Dies ermöglicht moderne, schnellere Angebote im internationalen Schienenpersonenfernverkehr zwischen Deutschland, Österreich und Italien. So soll neben dem Güter- auch der Reiseverkehr von der Brennerautobahn auf die Schiene verlagert werden.

Gleichzeitig schafft der Brenner-Nordzulauf die Voraussetzungen, um den Schienenpersonennahverkehr zwischen München, Rosenheim, Kufstein und Salzburg zu stärken. Die Neubaustrecke ermöglicht es, die bestehenden Gleise zu entlasten. Das schafft Platz für mehr Verbindungen und pünktliche Züge.

Der Ausbau der Eisenbahn-Brennerachse wird eng zwischen den drei beteiligten Staaten abgestimmt. Dabei ist der Bau von Verknüpfungsstellen vorgesehen. Die Neubaustrecken verlaufen weitgehend unabhängig von der Bestandsstrecke. In regelmäßigen Abständen, im Optimalfall vor und hinter wichtigen Verkehrsknoten, werden beide Strecken zusammengeführt und verknüpft. So entsteht zwischen München und Verona grenzüberschreitend ein einheitliches leistungsfähiges viergleisiges System aus einer Neubau- und einer Bestandsstrecke.

1.2 Ergebnis der Vorplanung

Die DB InfraGO arbeitet im Auftrag des Bundes und übernimmt die Planung des Projekts Brenner-Nordzulauf gemäß der Konzeption des Bundesverkehrswegeplans 2030. Der Projektentwicklung liegen die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen und Regelwerke zugrunde. Dazu zählen auch die einschlägigen Förderrichtlinien, die u.a. durch die Bundeshaushaltsordnung vorgegeben werden. Deshalb achtet die DB auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. So können z. B. Tunnel nur dort geplant werden, wo sie wegen der vor Ort vorzufindenden Rahmenbedingungen erforderlich sind.

Zentrales Anliegen der Planung war es, gemeinsam mit den Betroffenen vor Ort eine möglichst verträgliche Trasse zu entwickeln, die leistungsfähig, umweltverträglich und genehmigungsfähig ist. Daher setzte die DB von Anfang an auf eine Beteiligung der Öffentlichkeit. Durch den Dialog konnten bereits wichtige Vorschläge in der Planung berücksichtigt werden.

Ab 2015 wurden mehr als hundert Varianten in einem Trassenauswahlverfahren untersucht. Dabei stellte sich nach intensiven Baugrunderkundungen heraus, dass eine Bahnstrecke westlich von Rosenheim aufgrund der hochkomplexen Geologie mit Seetonbereichen über 100 Metern Tiefe technisch nicht umsetzbar ist.

Seit 2023 steht der Verlauf der ca. 70 km langen Neubaustrecke zwischen Grafing und Schaftenau in Tirol fest (vgl. Anlage 1). Zuletzt konnte der Flächenverbrauch nochmals deutlich reduziert und der Schutz des Trinkwassers sichergestellt werden. Mit der vorliegenden Planung können alle Wohnhäuser erhalten bleiben.

Die Vorschlagstrasse erfüllt die technischen, betrieblichen und umweltfachlichen Anforderungen und ist nach aktuellem Kenntnisstand genehmigungsfähig. Auf deutschem Staatsgebiet wird durch jeweils eine Verknüpfungsstelle südlich (Bereich Kirnstein) und nördlich von Rosenheim (Bereich Ostermünchen) die Anbindung der Neubaustrecke an alle bestehenden Strecken des Bahnknotens Rosenheim sichergestellt.

Aufgrund der besonderen Topografie im Inntal und dem Alpenvorland wird die Neubaustrecke einen vergleichsweise hohen Tunnelanteil aufweisen (ca. 39 km von 70 km). Im engen Inntal selbst liegt nur der Bereich der Verknüpfungsstelle Kirnstein an der Oberfläche.

1.3 Parlamentarische Befassung und Umgang mit „Kernforderungen“

Die technische Vorplanung ist abgeschlossen. Die parlamentarische Befassung für das Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf wird für das Frühjahr 2025 angestrebt. Die DB InfraGO bereitet derzeit die entsprechenden Unterlagen vor und erarbeitet eine aktuelle Kostenschätzung. Es ist davon auszugehen, dass zum Zeitpunkt der parlamentarischen Befassung auch die streckenbezogenen Zugzahlprognosen des Bundes für das Jahr 2040 aus der Bedarfsplanüberprüfung vorliegen.

Teil des Berichts an den Deutschen Bundestag werden auch die Alternativvarianten aus der Öffentlichkeitsbeteiligung – häufig als „Kernforderungen“ bezeichnet. Über 100 solcher Forderungen wurden durch Landkreise, Kommunen und Initiativen an das Projektteam übergeben. Die DB InfraGO prüft diese und trifft Aussagen zur technischen Umsetzbarkeit, Genehmigungsfähigkeit, Vereinbarkeit mit verkehrlichen Zielen sowie zu den Kosten. Sämtliche Forderungen, auch die, die von der DB nicht monetär bewertet werden können, sind Teil des Berichts an den Deutschen Bundestag.

Die Forderungen des vorliegenden Antrags finden sich in den „Kernforderungen“ wieder. Diese sind daher in wenigen Monaten Teil der parlamentarischen Befassung.

2 Stellungnahme der DB zu den Antragsforderungen

2.1 Verknüpfungsstelle Kirnstein

Die Verknüpfungsstelle Kirnstein ist ein unverzichtbares Element des viergleisigen Ausbaus der Brennerachse. Nur mit regelmäßigen Verknüpfungen von Neubau- und Bestandsstrecke entsteht hoch nutzbares viergleisiges System zwischen München und Verona. Die Verknüpfungsstelle Kirnstein stellt die Anbindung des Bahnknotens Rosenheim, einen bedeutenden Wirtschafts- und Industriestandort, sicher.

Ein Verzicht auf eine Verknüpfungsstelle bei Kirnstein hätte betriebliche Einschränkungen auf einer der herausragenden Strecken des europäischen Verkehrsnetzes zur Folge. Die Neubau- und Bestandsstrecke wären auf rund 55 km ohne Verbindung, was zu erheblichen Einbußen in der Leistungsfähigkeit, der betrieblichen Flexibilität und der Netzresilienz führt.

Der Standort im Bereich Kirnstein ist das Ergebnis der Fachplanung. Für die Verknüpfung müssen Neubau- und Bestandsstrecke nebeneinander liegen. Im Trassenauswahlverfahren wurden verschiedene Varianten für eine Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim untersucht. Aufgrund der Topografie und daraus resultierender hoher Tunnelanteile in Kombination mit den lokalen Begebenheiten kommt für die Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim nur der Bereich Kirnstein in Betracht.

Für die Verknüpfungsstelle bei Kirnstein hat das Planungsteam in der Folge zwei Planungsvarianten geprüft. Die mit der Autobahn gebündelte Lage (vgl. Anlage 2) stellte sich als deutlich vorteilhafter heraus.

2.2 Unterirdische Verknüpfungsstellen im Wildbarren

Bereits im Jahr 2020 hat sich das Planungsteam ausführlich mit der Idee einer unterirdischen Verknüpfungsstelle befasst¹. Dabei stellte sich heraus, dass unterirdische Verknüpfungsstellen im Widerspruch zu wesentlichen Sicherheitsbestimmungen in Deutschland stehen. Diese wären daher nicht genehmigungsfähig.

Technisch und geologisch wäre ein Tunnelbau im Wildbarren zwar denkbar, allerdings wären die Tunnel nicht für den Bahnbetrieb nutzbar. Grund hierfür sind die einschlägigen Sicherheitsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamts. Diese fordern bei Mischverkehrsbetrieb baulich getrennte Tunnelröhren. Abweichungen sind nur in Ausnahmefällen möglich. In diesen Fällen ist ein „Nachweis gleicher Sicherheit“ verpflichtend.

Dieser Nachweis gleicher Sicherheit kann aus Sicht des Planungsteams nicht gelingen. Ein Eingriff auf der obersten Sicherheitsebene (Prävention) kann nicht durch niederrangige Sicherheitsebenen kompensiert werden. Betriebliche Lösungen zum Nachweis gleicher Sicherheit sind angesichts der verkehrlichen Bedeutung der Strecke und der projektspezifischen Randbedingungen allenfalls theoretisch. So müssten beispielsweise Güterzüge vor einem dann 30 Kilometer langen Tunnel warten, bis alle Personenzüge das Tunnelsystem von Neubau- und Bestandsstrecke verlassen haben. Dies hätte erhebliche Kapazitätseinschränkungen auf dem gesamten viergleisigen System zur Folge.

Eine Genehmigung für eine unterirdische Verknüpfungsstelle ist daher realistisch nicht zu erreichen. Auch die im Antrag erwähnte Studie zeigt aus Sicht der DB keine Lösung auf, wie die Genehmigungsfähigkeit einer Verknüpfungsstelle im Wildbarren sichergestellt werden soll. Die Verfasser stellen vorweg, dass betriebliche und lokale Randbedingungen nicht Bestandteil ihrer Untersuchung waren.

Unabhängig von der Genehmigungsfähigkeit und späteren Nutzbarkeit wären erhebliche Projektverzögerungen und Mehrkosten die Folge. Der Bedarf an landwirtschaftlichen Flächen würde im Endzustand um rund acht Hektar reduziert, bauzeitlich wäre jedoch sogar von einem deutlich höheren Flächenbedarf über einen längeren Zeitraum für die Tunnelbaustellen auszugehen.

¹ vgl. www.brennernordzulauf.eu/publikationen.html?file=files/mediathek/publikationen/2020-10-06-Stellungnahme_zur_Trassenidee_Verknuepfungstelle_im_Tunnel.pdf

2.3 Unterquerung des Inns nördlich von Rosenheim

Das Planungsteam hat im Jahr 2022 untersucht, inwiefern eine Unterquerung des Inns nördlich von Rosenheim möglich ist². Aufgrund des ansteigenden Geländes westlich des Inns wären in der untersuchten Ausgestaltung im Anschluss an die Innunterquerung mehrere Kilometer zusätzlicher Tunnel erforderlich. Eine zweite Variante für eine Innunterquerung wurde aus der Region als Kernforderung eingebracht. Auch diese bedingt mehrere Kilometer zusätzlicher Tunnelführungen.

Beide Lösungen erscheinen nach aktuellem Stand trotz Realisierungs- und Genehmigungsrisiken technisch möglich. Sie hätten erhebliche Mehrkosten und mehrere Jahre Projektverzögerungen zur Folge.

Wie unter Punkt 1.2 dargelegt, ist die DB an die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gebunden. In der Vorplanung bestand kein Freiraum zur weiteren Betrachtung einer Innunterquerung nördlich von Rosenheim. Daher sieht die Vorschlagstrasse eine oberirdische Querung vor (vgl. Anlage 3).

Eine Innunterquerung ist Teil der Kernforderungen zur parlamentarischen Befassung. Der Bundestag kann darauf aufbauend eigenständige Entscheidungen treffen.

2.4 Verschiebung der Verknüpfungsstelle Ostermünchen

Im Zuge der Vorplanung wurde eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle nach Norden bereits berücksichtigt. Durch diese Anpassung der Planung bleiben sowohl die Kernforderung „Erhalt des Bahnhofs Ostermünchen“ als auch für die Kernforderung „Innunterquerung“ in verschiedenen Varianten als Optionen für Beschlüsse des Deutschen Bundestags möglich.

Eine darüberhinausgehende weitere Verschiebung ist aus bahnbetrieblichen Gründen nicht zu empfehlen. Verknüpfungsstellen sollten möglichst nahe an den Bahnknoten liegen, die sie anbinden. Der Abstand zwischen den Verknüpfungsstellen Kirnstein und Ostermünchen würde sich zudem auf über 40 Kilometer vergrößern.

2.5 Untersuchung der Auswirkungen

Die Untersuchung und Minimierung von Auswirkungen einer Neubaustrecke auf verschiedene Schutzgüter ist ein Kernelement der Fachplanung. Entsprechende Betrachtungen erfolgen in allen Planungsphasen. Das Projektteam der DB stellt im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung regelmäßig ausführliche Informationen aus der jeweiligen Planungsphase bereit.

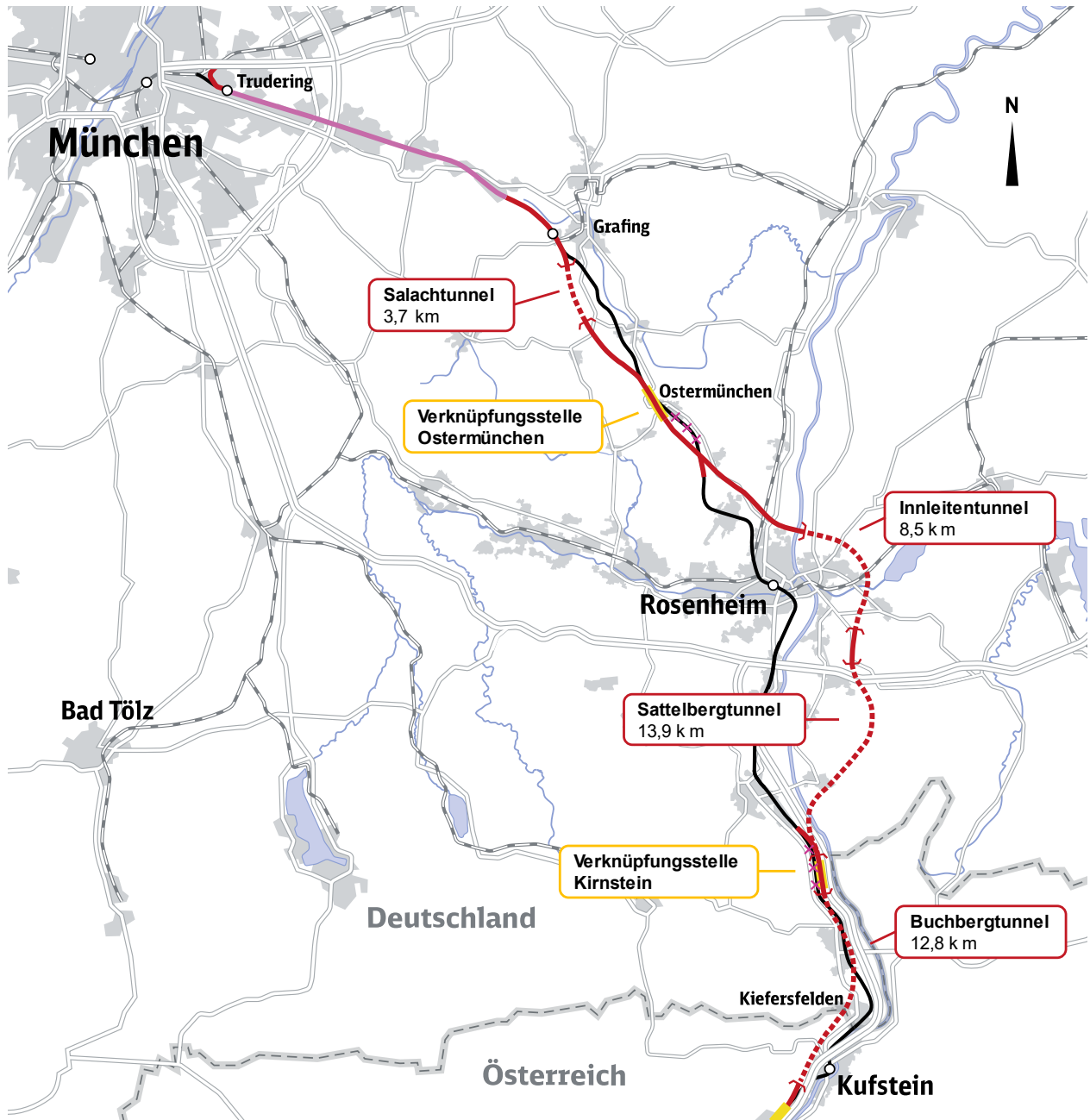
Bereits im Trassenauswahlverfahren wurden derartige Bewertungen anhand eines zuvor mit der Region abgestimmten Kriterienkatalogs veröffentlicht. Die Auswirkungen der angeführten Bereiche „oberirdische Verknüpfungsstelle“ und „oberirdische Innquerung“ wurden bei den Variantenentscheiden im Oktober 2023 erörtert. Die Bewertungsmatrix ist den Sitzungsunterlagen der Dialogforen³ zu entnehmen und auf der Website des Bahnprojekts Brenner-Nordzulauf abrufbar.

² vgl. www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2022-09-13-bahn-schliesst-untersuchung-einer-innunterquerung-noerdlich-von-rosenheim-ab.html

³ vgl. Protokoll 6. Sitzung des Dialogforums Ostermünchen–Innleiten sowie Protokoll 6. Sitzung des Dialogforums Kirnstein–Grenze D/A; Abrufbar unter www.brennernordzulauf.eu/dialogforen-vorplanung.html

3 Anlagen

Anlage 1: Übersicht der Vorschlagstrasse nach der Vorplanung



Anlage 2: Visualisierung der Verknüpfungsstelle Kirnstein gebündelt mit der A93 und dem Inn



Anlage 3: Visualisierung der oberirdischen Strecke im Anschluss an die Innüberquerung

