



## Redigiertes Wortprotokoll der 86. Sitzung

### Verkehrsausschuss

Berlin, den 16. Oktober 2024, 11:00 Uhr  
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1  
Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 4

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

### **Brenner-Nordzulauf im Landkreis Rosenheim – Planungsalternativen prüfen**

**BT-Drucksache 20/11622**

#### **Federführend:**

Verkehrsausschuss

#### **Mitberatend:**

Wirtschaftsausschuss

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und  
Verbraucherschutz

Ausschuss für Tourismus

Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

#### **Berichterstatter:**

Abg. Valentin Abel [FDP]

### Anlage

Stellungnahmen der Sachverständigen, Interessen-  
vertreter und anderen Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori, Isabel Kröber, Martin Lutze, Thomas Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Martin, Dorothee Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Ruf, Nadine Rützel, Bernd Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Griewel, Fabian Lenders, Jürgen Reuther, Bernd	Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael Sauter, Christian
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Wiehle, Wolfgang N.N.	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
Die Linke	Riexinger, Bernd	Latendorf, Ina



## Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

### **Ingrid Felipe**

DB InfraGO AG, Vorstandsmitglied für Infrastrukturplanung und -projekte  
*(eingeladen auf Vorschlag aller im Ausschuss vertretenen Fraktionen bzw. Gruppen)*

### **Felix Heizler**

Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF)  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)*

### **Prof. Dr. Lukas Iffländer**

Fahrgastverband PRO BAHN e. V., Vorsitzender des Landesverbands Bayern,  
Stellvertretender Bundesvorsitzender  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)*

### **Otto Lederer**

Landrat des Landkreises Rosenheim  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)*

### **Dipl.-Ing. Gerhard H. Müller**

Bundesbahndirektor a. D., Rosenheim  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Gruppe Die Linke)*

### **Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher**

ehem. Gesellschafter und Geschäftsführer eines Ingenieurbüros; Berater der bayerischen  
Gemeinden im südlichen Inntal  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)*

### **Christine Völzow**

vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V., Geschäftsführerin, Leiterin der  
Abteilung Wirtschaftspolitik  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)*

### **Andreas Winhart, MdL**

Mitglied des Bayerischen Landtags, Mitglied des Kreistags des Landkreises Rosenheim  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der AfD)*

### **Landesrat René Zumtobel**

Mitglied der Landesregierung von Tirol, Österreich  
*(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)*



### **Einzigiger Tagesordnungspunkt**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

### **Brenner-Nordzulauf im Landkreis Rosenheim – Planungsalternativen prüfen**

#### **BT-Drucksache 20/11622**

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 86. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Brenner-Nordzulauf im Landkreis Rosenheim – Planungsalternativen prüfen“ auf Bundestags-Drucksache 20/11622. Bevor ich zum weiteren Ablauf etwas sage, vielleicht der kurze Hinweis, dass vor genau vierzehn Jahren, im Oktober 2010, der damalige Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Bundestags sich bereits im Rahmen einer Delegationsreise die Baustelle des Brennerbasistunnels angesehen hat. Das Thema beschäftigt uns und andere also schon eine ganze Weile.

Zu unserer Anhörung darf ich die folgenden Sachverständigen und Auskunftspersonen begrüßen: Frau Ingrid Felipe, Vorstandsmitglied für Infrastrukturplanung und -projekte der DB InfraGO AG, Herrn Felix Heizler vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung, Herrn Prof. Dr. Lukas Iffländer vom Fahrgastverband Pro Bahn, dort Vorsitzender des Landesverbands Bayern und Stellvertretender Bundesvorsitzender, Herrn Otto Lederer, Landrat des Landkreises Rosenheim, Herrn Dipl.-Ing. Gerhard Müller, Bundesbahndirektor a. D. aus Rosenheim, Herrn Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher, ehemaliger Gesellschafter und Geschäftsführer eines Ingenieurbüros und Berater der bayerischen Gemeinden im südlichen Inntal, Frau Christine Völzow von der Vereinigung der bayerischen Wirtschaft, dort Geschäftsführerin und Leiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik, Herrn Andreas Winhart, Mitglied des Bayerischen Landtags und Mitglied des Kreistags des Landkreises Rosenheim und Herrn Landesrat René Zumtobel, Mitglied der Landesregierung von Tirol. Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)299 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestags abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ab-

laufen: Es sind zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Auskunftspersonen befragen. Richten Sie Ihre Fragen an eine Person, erhält diese acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei, erhält jede Person vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen dabei jeweils gestellt werden, ist unerheblich. Ich bitte die Ausschussmitglieder, eine Redezeit von maximal drei Minuten für Ihren Beitrag einzuhalten. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde an. Ich bitte die Auskunftspersonen, sich alle an Sie gerichteten Fragen zu notieren und in der Antwortrunde dann en bloc zu beantworten. Wieviel Redezeit Ihnen dafür insgesamt zur Verfügung steht, sage ich Ihnen vor Ihrem Beitrag noch einmal an. Wenn Sie dann das Wort haben, wird Ihnen die verbleibende Redezeit auf dem Saalmonitor angezeigt. Wir haben zwei Stunden für die Anhörung vorgesehen. Die Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Und wie üblich wird von der Anhörung ein Wortprotokoll erstellt und im Internet veröffentlicht. Soweit zu den Formalien.

Dann steigen wir nun in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD. Herr Abg. Schreider, Sie haben das Wort!

Abg. **Christian Schreider** (SPD): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Sachverständige, herzlichen Dank, dass Sie da sind, dass Sie den durchaus weiten Weg auf sich genommen haben. Ich war im Sommer selbst vor Ort in Oberaudorf und Flintsbach und habe mir das angesehen. Von daher weiß ich, dass das durchaus eine weite Strecke ist. Herzlichen Dank, dass Sie sogar aus Tirol gekommen sind, Herr Landesrat. Ich würde gerne meine Fragen auch zunächst an Herrn Landesrat Zumtobel und Herrn Prof. Dr. Iffländer richten. Zwei Fragen gehen an beide Sachverständige. Mich würde interessieren, wie Sie insgesamt dieses Projekt bewerten. Welche Vorteile der Gesamtstrecke – und damit auch des Brenner-Nordzulaufs – gibt es aus Ihrer Sicht für den internationalen Verkehr, aber auch für den regionalen Verkehr, und welche Nachteile gibt es gegebenenfalls? Deutschland hinkt ja doch ziemlich hinter den Entwicklungen in Österreich und Italien her. Wie ist aus Ihrer Sicht sicherzustellen, dass wir hier nicht den Anschluss verlieren?

Eine weitere Frage konkret an Herrn Prof. Dr. Iffländer: Wie sind aus Ihrer Sicht die jetzt teils von den



Bürgerinitiativen, teils aus anderer Richtung vorgestellten Planungsalternativen, insbesondere im Bereich der Grenze, zu bewerten, auch aus technischer und rechtlicher Sicht? Und noch eine Frage an Herrn Zumtobel: Wie sind aus Ihrer Sicht weitere Verzögerungen im gesamten Planungs- und Entwicklungsablauf zu bewerten? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann hat jetzt für die CDU/CSU-Fraktion der Kollege Lange das Wort!

Abg. **Ulrich Lange** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren Sachverständige von unserer Seite ein herzliches Dankeschön, dass Sie heute nach Berlin gekommen sind! Ich war schon im Jahr 2010 auf der Delegationsreise dabei, auch mich beschäftigt dieses Thema inzwischen ein paar Jahre. Und die Kollegin Ludwig war damals auch im Verkehrsausschuss. Wir sind uns und waren uns auch damals schon einig, dass es sich um einen der wichtigsten Übergänge über die Alpen handelt. Wir wissen, dass der Brennerbasistunnel und der Zulauf das Kernelement eines großen europäischen Korridors ist. Das will ich nur mal aufgrund etwas missverständlicher Presseberichterstattung unterstreichen. Denn uns allen ist natürlich bewusst, was Transitgüterverkehr und Reiseverkehr im Voralpenland und durch Tirol bis Verona bedeutet. Daher haben wir es auch als schwarz-rote Bundesregierung mit einem CSU-Verkehrsminister im Jahr 2016 in das Bundesschienenwegeausbaugesetz in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, und damals auch ausdrücklich mit einer Neubaustrecke. Die Diskussionen gab es bei uns damals ja auch schon. Ich glaube aber, dass uns allen auch klar ist, dass es um eine langfristige, über Generationen tragende Lösung gehen muss. Daher haben wir natürlich noch einige Fragen, die auch nicht eine Verzögerung in einem parlamentarischen Verfahren darstellen, das ausdrücklich solche Anhörungen vorsieht. Und der Minister bräuchte sich nicht so äußern, Herr Wising, wäre er vor Ort gewesen. Es soll heute aber um zwei ganz konkrete Projekte gehen. Das ist einmal die oberirdische Verknüpfungsstelle und zum anderen die geplante Inn-Querung. Wir beschränken uns heute also ganz bewusst mit unseren Fragen und Prüfbitten auf zwei Projekte in der Gesamtstrecke, sodass wir auch die Gesamtbefassung im Frühjahr 2025 nicht irgendwie verzögern oder infrage stellen, sofern die DB AG und die Bundesregierung ihren eigenen Zeitplan einhalten können.

Meine erste Frage richte ich an Herrn Landrat Lederer. Vielleicht können Sie uns bitte die Situation des Flächenverbrauchs zu diesen Projekten und das Thema „Lärmemissionen“ aus Ihrer Sicht im Landkreis Rosenheim auch im Zusammenhang mit der Inn-Querung darlegen? Meine zweite Frage geht an Herrn Dr. Rauscher, mit der Bitte zu bewerten, welche Vorteile eine Verknüpfungsstelle im Wildbaren im Vergleich zur oberirdischen Lösung hat. Vielleicht können Sie die Frage der Verknüpfungsstelle dabei auch grundsätzlich einordnen? Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann darf ich jetzt für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dem Kollegen Gastel das Wort geben.

Abg. **Matthias Gasel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Meine Damen und Herren, ich möchte meinen beiden Fragen vorwegschicken, dass ich schon ein bisschen erstaunt bin, dass die Unionsfraktion, die diese Anhörung beantragt hat, viel teurere Varianten bei einem ohnehin nur knapp wirtschaftlichen Projekt fordert oder zumindest in Erwägung zieht, während sie gleichzeitig damit, dass sie die Lkw-Mauteinnahmen wieder vollständig der Straße zukommen lassen möchte, die Finanzierung der Schiene noch einmal deutlich erschweren möchte. Das heißt, aus der Fraktion wird weniger Geld für die Schiene gewünscht, aber es werden gleichzeitig extrem kostspielige Mehrkosten ins Spiel gebracht. Das Projekt Brenner-Nordzulauf ist sehr wichtig für den Personen- und auch für den Güterverkehr. Es ist ein Teil einer Nord-Süd-Magistrale und wir müssen leider feststellen, dass wir von deutscher Seite aus anderen erheblich hinterherhinken. Das hat eben auch damit zu tun, dass immer wieder Verunsicherung gestiftet wird, neue Forderungen erhoben werden und all diese Dinge betrieben werden, die eben nicht dazu geeignet sind, ein Projekt wirklich voranzubringen. Ich möchte an der Stelle auch erwähnen, in meinem Wahlkreis befindet sich die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Dort wurde während der Planung die Überleitstelle aus dem Tunnel herausverlagert, weil das technisch und kostenmäßig offensichtlich zu aufwendig gewesen ist. Das, was wir hier diskutieren, ist noch einmal wesentlich komplexer und komplizierter.

Meine erste Frage geht an Felix Heizler. Ich möchte gerne wissen, weil Sie sich ja im Rahmen einer DZSF-Studie intensiv mit der Machbarkeit unterirdischer Verknüpfungsstellen beschäftigt haben, wie



Sie eine solche Verknüpfungsstelle unter den Aspekten von Sicherheit und Zulassungsfähigkeit betrachten. Was würden Sie empfehlen und was würden Sie für Risiken sehen, wenn sich der Bundestag dieser Forderung nach einer unterirdischen Verknüpfungsstelle anschließen würde? Und an Ingrid Felipe von der Deutschen Bahn habe ich die Frage, wie weit sich denn die Deutsche Bahn im Laufe des Verfahrens unter der Beteiligung von Kommunen sowie der Bürgerinnen und Bürger bereits auf deren Wünsche zubewegt hat. Wo ist man dem schon überall entgegengekommen? Wo sind Planungen aufgrund der Wünsche und Anregungen aus der bayerischen Öffentlichkeit verändert worden? Könnten Sie in dem Zusammenhang auch noch etwas zur Entwicklung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses sagen, wenn man Planungen verändert? Meistens wird es ja nicht billiger, sondern teurer. Auch das ist noch einmal ein wichtiger Aspekt. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Für die FDP gebe ich das Wort dem Kollegen Abel.

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Und ein großes Dankeschön auch an alle Sachverständigen für die bisherigen Stellungnahmen, die ich mit Interesse gelesen habe. Man hört es mir relativ schnell an, ich komme nicht aus Bayern, aber ich habe in der Region doch die ein oder andere familiäre Verflechtung. Ich hatte neulich auch die Gelegenheit, mir auf einer Güterbahn die aktuell existierende Strecke bis zum Brennerbasistunnel anzusehen. Ich bin mir daher durchaus bewusst, was für ein essenzieller Faktor diese Strecke nicht nur für Deutschland ist, sondern grundsätzlich für den Schienenverkehr in Europa. Ich muss an der Stelle auch als Verkehrspolitiker sagen, ich glaube unabhängig von Parteizugehörigkeiten, dass bei grenzüberschreitenden Verkehrsprojekten irgendwann einmal eine gewisse Frustration entsteht, dass es immer wieder Deutschland ist, an dem es hängt, dass immer wieder Verzögerungen bei einem Verkehrsträger entstehen, bei dem wir uns fast alle hier im Raum einig sind, dass er sehr wichtig ist. Der Brennerpass ist der wichtigste Pass, den wir im Transitverkehr in Europa haben. Er wird, glaube ich, noch zusätzlich wichtig werden, gerade auf der Schiene, wenn man sich anschaut, wie die Straße dort aktuell aussieht, welche Herausforderungen da auf uns zukommen. Daher ist es, glaube ich, essenziell, dass keine weiteren Verzögerungen

in diesem Projekt entstehen. Es überrascht mich daher schon, dass die CSU jetzt tatsächlich noch einmal einen maßgeblichen Verzug des Projekts riskiert.

Die erste der beiden Fragen, die ich habe, geht an Frau Völzow vom VBW. Mich würde interessieren, inwiefern Sie mit Ihrem Verband eine zusätzliche Verzögerung befürchten bzw. was diese Verzögerung, so sie denn käme, für die bayerische Wirtschaft bedeuten würde. Welche Konsequenzen hätte das für den Gütertransport und für die Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Wirtschaft? Die zweite Frage geht an Herrn Prof. Dr. Iffländer von Pro Bahn. Die Frage geht in eine ähnliche Richtung. Mal unterstellt, wir würden die Veränderungen so vornehmen wie von der Union angeregt: Welche Risiken und Probleme würden auf Fahrgäste bis zur Inbetriebnahme zukommen? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Jetzt kommt der Kollege Wiehle, der eigentlich vor dem Kollegen Abel das Wort gehabt hätte. Entschuldigen Sie das Vertauschen der Reihenfolge.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Vielen Dank! Ich glaube, es tut meinen Fragen keinen Abbruch, in welcher Redereihenfolge ich sie stellen darf. Ich will eingangs darauf hinweisen, dass es gute Beispiele dafür gibt, dass das Eingehen auf vor Ort als sehr wichtig wahrgenommene Forderungen gerade zu einer Beschleunigung des Projekts führen kann, nämlich dann, wenn dadurch Klagen vermieden werden können, die das Planfeststellungsverfahren deutlich in die Länge ziehen können. Ich erinnere mich aus der letzten Zeit an die Zulaufstrecke für den geplanten Fehmarnbelt-Tunnel, also Lübeck-Puttgarden, wo wir ja auch in gewissem Rahmen auf örtliche Forderungen eingegangen sind. Das muss auch hier Planungs- und Beratungsgegenstand werden.

Konkret möchte ich jetzt mehrere Fragen an Herrn Winhart richten. Wir reden ja nicht nur über das Neubauprojekt, sondern auch über den zeitlichen Ablauf, worauf ich mich beziehen möchte. Der Brennerbasistunnel ist vielleicht 2032 fertig, wenn es keine weiteren Verzögerungen gibt, sonst vielleicht auch 2034. Bis die Zulaufstrecke fertig ist, wird es ja wahrscheinlich bis ungefähr 2045 dauern, nach den Erfahrungen, die wir mit großen Projekten machen mussten. In der Zwischenzeit wird ja auch schon einiges passieren. Da wird es schon



mehr Verkehr geben, der dann notwendigerweise auf die Bestandsstrecke geht. Die Frage ist: Was bedeutet das für die Region? Was muss denn, Herr Winhart, aus Sicht der Region passieren, um diese Zwischenzeit bewältigen zu können? Muss vielleicht mit der Bestandsstrecke noch etwas passieren? Was muss sonst geschehen, um die Zeit bis ein Neubau fertig ist für die Region erträglich zu halten? Ich sehe, dass es andererseits Forderungen gibt, ganz auf das Neubauprojekt zu verzichten und nur auf die Bestandsstrecke zu setzen. Ist das Ihrer Meinung nach auch auf lange Sicht eigentlich realistisch? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Für die Gruppe Die Linke gebe ich das Wort dem Kollegen Riexinger.

Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und auch vielen Dank an die Sachverständigen, dass Sie hier sind und sich unseren Fragen stellen. Ich komme aus Stuttgart und ich habe beim gescheiterten Großprojekt Stuttgart 21 gelernt, dass die Initiativen, die es vor Ort gab, in ihren Einschätzungen deutlich mehr Recht hatten als die Sachverständigen der Bahn, der Landeshauptstadt Stuttgart und auch diverser Parteien, die das Projekt unterstützt haben. Daher höre ich immer genau zu, wenn es Initiativen vor Ort gibt, die auch Alternativen vorschlagen und Kritik äußern an einer bestimmter Art von Projekten.

Meine Frage geht an Herrn Müller. Ich meine, der Brennerbasistunnel ist ein wichtiges europäisches Infrastrukturprojekt. Da sind wir uns, glaube ich, einig, insbesondere für das Ziel, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen. Der Nordzulauf für den Brennerbasistunnel ist Teil eines funktionierenden Brennerbasistunnels. Wir machen uns aber große Sorgen, dass zur Eröffnung kein guter Zulauf gewährleistet werden kann. Herr Müller, welche Probleme sehen Sie bei den jetzigen Planungen für den Brenner-Nordzulauf und der im Unionsantrag favorisierten Variante? Werden durch eine Neubaustrecke die Siedlungen an den Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlastet und werden auch die Zeitpläne eingehalten? Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann können wir jetzt in die Antwortrunde einsteigen. Zunächst einmal hat Frau Felipe das Wort. Sie haben maximal vier Minuten.

**Ingrid Felipe** (DB InfraGO AG): Vielen herzlichen

Dank für die Möglichkeit, dieses wichtige Thema hier im Hohen Haus zu diskutieren. Ich sehe das als einen großartigen Beitrag zur qualitätvollen Beteiligungskultur, die von unserem Projektteam vor Ort seit 2015 in intensiven Befassungen, Regionalbeiräten, Dialogforen, mit Gemeinderäten grenzüberschreitend vorangetrieben worden ist. Das Projektteam der Deutschen Bahn hat im Auftrag des Deutschen Bundestags, basierend auf dem Bundesverkehrswegeplan, das Trassenfindungsverfahren eingeleitet und gemäß den existierenden Gesetzen, Regeln und Finanzierungskriterien eine realisierbare, machbare und genehmigungsfähige Trasse diskutiert. In intensiven Runden wurde aus über 100 Trassenvarianten abgeschichtet und iteriert, um auch viele positive und konstruktive Anregungen aus der Region aufnehmen zu können. So sind wir zum Beispiel jetzt bei der Vorzugsvariante, die derzeit für die parlamentarische Befassung im Frühjahr 2025 vorbereitet wird, die dort auch verarbeitet werden kann. In dieser Vorzugsvariante, die eingereicht werden soll, haben wir erweiterte Tunnelanteile entsprechend den Wünschen der Vorortbevölkerung aufgenommen. Wir sind bei ungefähr 60 Prozent Tunnelanteil, was schon bemerkenswert ist und sehr viel dazu beitragen kann, soll und wird, die Akzeptanz in der Region zu steigern. Es gab auch unterschiedliche Verschiebungen, zum Beispiel der Verknüpfungsstelle Ostermünchen, auch entsprechend den Wünschen aus der Region. Diese Verschiebung ist auch notwendig, um dann weitere Wünsche aus der Region, auch solche, die im gegenständlichen Antrag zu beraten sind, in den Kernforderungen in der parlamentarischen Befassung den Entscheiderinnen und Entscheidern im Bundestag vorzulegen. Das heißt, selbstverständlich werden diese Diskussionspunkte, die uns heute vorgelegt werden, in der parlamentarischen Befassung von Ihnen nochmal zu erörtern sein. Es gibt teilweise Einschätzungen, welche Effekte das potenziell auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis haben wird. Ich möchte Ihnen heute noch keine konkreten Zahlen vorlegen, weil es uns ganz wichtig ist, diese Zahlen auch qualitätsgesichert und dann im Gesamtpaket der parlamentarischen Befassung in diesem demokratischen Prozess, den die Bundesrepublik Deutschland vorsieht, Ihnen vorzulegen, damit Sie dann ein gesamthaftes Bild haben.

Gestatten Sie mir abschließend noch eine Anmerkung. Eine gelungene BürgerInnenbeteiligung, ein lebendiger demokratischer Diskurs ist relevant und



unerlässlich, um erfolgreich Projekte zur Genehmigungsfähigkeit zu führen. Es kann aber nicht erwartet werden, dass man dabei die Kunst vollbringt, allen Menschen gerecht zu werden. Es wird dann letztlich den politischen Verantwortungsträgern überlassen sein, nach intensiven Erörterungen, anstrengendem Ringen um die beste Lösung und genehmigungsfähige und raumordnerisch vertretbare Lösungsvorschläge, die Entscheidungen zu treffen. Das obliegt dem Deutschen Bundestag in der parlamentarischen Befassung. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dann hat Herr Heizler das Wort, auch maximal für vier Minuten.

**Felix Heizler (DZSF):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, vielen Dank für die Frage und die Möglichkeit, hier sprechen zu können! Ich beantworte die Frage zu dem Thema, welche Risiken eine Anpassung der Planung jetzt mit sich bringen könnte. Ganz grundsätzlich lässt sich sagen, die Umsetzung einer unterirdischen Verknüpfungsstelle ist sicherheitstechnisch sehr komplex. Die Untersuchungen, die für eine Zulassung erforderlich wären, können hinsichtlich Zeit und Kosten sehr aufwendig werden, da eine Reihe von Nachweisführungen erbracht werden müssen. Und eine Garantie, dass ein solcher Nachweis gleicher Sicherheit erfolgen kann, gibt es nicht. Im Grunde gibt es zwei wesentliche Anforderungen aus dem europäischen und dem deutschen Regelwerk, die speziell bei einer unterirdischen Umsetzung betrachtet werden müssen, die bei einer oberirdischen Betrachtung nicht relevant wären. Das ist zum einen die bauliche Trennung der einzelnen Tunnelröhren und zweitens die Gewährleistung sicherer Bereiche zur Evakuierung. In Bezug auf die bauliche Trennung ist relevant, dass auf der geplanten Strecke ein Mischverkehr vorgesehen ist, also die gleichzeitige Nutzung von Güter- und Reisezügen. Die EBA-Tunnelrichtlinie schreibt vor, dass sich Personen- und Güterzüge in einer gemeinsamen Tunnelröhre nicht fahrplanmäßig begegnen dürfen. Damit ist also eine bauliche Trennung der einzelnen Röhren erforderlich. Die Verknüpfungsstelle Kirnstein, so wie sie jetzt in der unterirdischen Form diskutiert wird, würde die vier Streckengleise über insgesamt vier Abzweigungen, zwei Überleitstellen und zwölf Weichen miteinander verbinden und somit die vollständige bauliche Trennung aufheben. Die zweite tunnelspezifische Anforderung ist die Sicherstellung eines

sicheren Bereichs für die Evakuierung im Notfall, insbesondere für den schlimmsten anzunehmenden Fall eines Tunnelbrandes. Eine Verrauchung der sicheren Bereiche muss unbedingt verhindert werden. Bei vier parallelen eingleisigen Tunnelröhren könnte die jeweils nicht betroffene Tunnelröhre als sicherer Bereich dienen. Wenn jetzt aber alle Röhren betrieblich miteinander verbunden werden sollen, dann müsste die Verfügbarkeit der sicheren Bereiche nachgewiesen werden. Wie so ein Sicherheitsnachweis erfolgen kann, ist im europäischen Regelwerk aufgeführt. Es gibt die EU-Verordnung zu den gemeinsamen Sicherheitsmethoden zur Risikobewertung und die gibt drei Wege an. Erstens, es gibt ein Regelwerk oder anerkannte Regeln der Technik, die den konkreten Fall abdecken. Das ist, wie erläutert, in diesem Fall nicht gegeben. Die zweite Möglichkeit ist das Heranziehen eines Referenzsystems, also ein System, das ähnliche Funktionen und Schnittstellen wie die angedachte unterirdische Verknüpfungsstelle hat. Die Recherche in unserer DZSF-Studie hat gezeigt, dass es weder in der EU noch in der Schweiz ein vergleichbar komplexes Tunnelsystem gibt. Deshalb gibt es die dritte Möglichkeit, eine explizite Risikoabschätzung, die untersucht, ob mit speziellen Maßnahmen die bauliche Trennung in einer unterirdischen Verknüpfungsstelle vollständig kompensiert werden könnte und ob ein solches System die mindestens gleiche Sicherheit wie baulich getrennte Tunnelröhren aufweist. Um die bauliche Trennung zu kompensieren, gibt es im Grunde zwei Optionen: Tore oder Lüftungsanlagen. Für den Nachweis der gleichen Sicherheit wären tunnelspezifische Modellierungen und Simulationsstudien nötig, die die tatsächliche Leistungsfähigkeit solcher Systeme einschätzen können.

Hinsichtlich Ihrer Frage nach den Risiken einer Anpassung der aktuellen Planung möchte ich also anmerken, dass diese sicherheitstechnischen Untersuchungen sehr komplex und langwierig sein können. Der Aufwand ist signifikant, weil es aufgrund der individuellen Verhältnisse keine standardisierte Lösung für die Entrauchung gibt. Außerdem ist noch zu erwähnen, dass eine isolierte Betrachtung der unterirdischen Verknüpfungsstelle nicht zielführend ist, da vor und nach dem Bauwerk ebenfalls eine Streckenführung in Tunneln erfolgen soll und diese im Brandfall ebenfalls betroffen wären. Darüber hinaus möchte ich noch darauf hinweisen, dass der Ausgang solch umfangreicher



Studien im Vorfeld nicht feststeht. Das bedeutet, so ein simulationsgestützter potenzieller Nachweis gleicher Sicherheit kann auch misslingen. Im konkreten Fall der unterirdischen Verknüpfungsstelle könnten solche Untersuchungen also deutliche zeitliche Verzögerungen bei Planung und Bau mit sich bringen. Es ist daher sinnvoll, abzuwägen, ob der Aufwand den erwartbaren Nutzen rechtfertigt. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dann hat jetzt Herr Prof. Dr. Iffländer maximal acht Minuten für seinen Beitrag.

**Prof. Dr. Lukas Iffländer (Pro Bahn):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, ich freue mich, dass ich eingeladen wurde, um die Perspektive der Fahrgäste – wir sind ja neben dem Güterverkehr eigentlich der Hauptnutznießer eines solchen Ausbaus – einzubringen. Herr Schreider hatte daher berechtigterweise auch nach der Gesamtbedeutung des Projekts gefragt. Wir stehen als Fahrgastverband Pro Bahn sehr klar hinter diesem Projekt. Das hat für uns Fahrgäste mehrere Nutzenaspekte. Der offensichtlichste Nutzen ist die Beschleunigung auf der Strecke. Das heißt, wir reden von zukünftig München-Verona in etwa zweieinhalb Stunden. Da fliegt dann auch keiner mehr. Wir erreichen damit eine signifikante Verlagerung im Personenfernverkehr und wir erhalten auch die Möglichkeit im Nahverkehr zusätzliche Verkehre zu fahren, weil die Fern- und die Güterzüge auf eine Neubaustrecke migriert würden. Wir können also da, wo wir heute Stundentakte haben, zum Beispiel auf Halbstundentakte gehen. Das heißt, auch die Gemeinden an der Altstrecke haben die Chance, zu profitieren und zusätzliche Angebote zu bekommen. Auch im Güterverkehr ist das Ganze sehr wichtig. Wenn wir die zusätzlichen Gleise nicht bekommen, ist damit zu rechnen, dass deutlich mehr Staus auf der Schiene entstehen und wir weitere Ausfälle haben. Die Strecke ist heute schon nicht die zuverlässigste. Das wird zwar mit den Korridorsanierungen hoffentlich etwas besser, aber diese Strecke steht am Rande dessen, was zuverlässig befahrbar ist. Wenn jetzt durch den Brennerbasistunnel noch weitere Verkehre hinzukommen, muss man davon ausgehen, dass das die Betriebsqualität weiterhin mindert. Gerade im internationalen Verkehr ist es nicht unbedingt förderlich, wenn Verspätungen aus Deutschland der Hauptgrund für Verspätungen in der Schweiz und in Österreich sind, was leider

heute schon oft der Fall ist.

Wie stellen wir sicher, dass Deutschland den Anschluss an dieser Stelle nicht verliert? Das ist tatsächlich eine sehr schwer zu beantwortende Frage, denn wir reden jetzt schon, wenn wir das Konzept der Deutschen Bahn umsetzen, von 2040 plus X als Umsetzungszeitpunkt, zu dem eine Vollenbetriebnahme des Brenner-Nordzulaufs erfolgen wird. Das heißt, es gehen noch mehr als zehn Jahre ins Land, bis wir wirklich alles am Laufen haben. Die Hauptaussage ist eigentlich, dass wir weitere Verspätungen auf dieser Strecke verhindern müssen. Und wir müssen trotzdem parallel schon überlegen, wie wir die Altstrecke ertüchtigen können, damit dort weitere Kapazitäten entstehen. Wir werden nicht so viel neue Kapazitäten schaffen können, wie in einzelnen Studien, die sich gegen das Projekt aussprachen, behauptet wurde, nach denen man eigentlich den kompletten Verkehr auf der Altstrecke würde abwickeln können. Da würde durch die Digitalisierung eine Kapazitätserhöhung entstehen, die nicht mal Herr Pofalla versprochen hätte. Daher auch unser Appell, hier zügig voranzugehen und das Projekt auch wirklich im Frühjahr durch die parlamentarische Beteiligung zu bringen, damit wir den Planfeststellungsprozess starten können.

Die nächste Frage war, die Alternativen technisch und rechtlich zu bewerten. Herr Heizler hat dankenswerterweise dazu schon einiges vorweggenommen. Die wichtige Aussage zur unterirdischen Verknüpfungsstelle ist, dass es sehr stark davon abhängt, ob am Schluss ein Gutachter und dann auch die zuständige Person beim Eisenbahn-Bundesamt, die das unterschreiben muss und das am Schluss verantwortet, das guten Gewissens machen kann. Wenn man etwas zurückblickt auf den ICE-Unfall damals in Eschede, da kam im Anschluss nämlich eine Diskussion auf, ob diejenigen Ingenieure, die das geprüft und genehmigt hatten, dann plötzlich vor Gericht stehen sollen. Die Gutachter und die Beamten beim EBA werden sich zwei- und dreimal überlegen, ob sie so etwas genehmigen, gerade vor dem Hintergrund des Unfalls vor kurzem im Gotthardbasistunnel, der uns gezeigt hat, wie anfällig ein solches System eben ist. Rechtlich ist es daher – freundlich gesagt – ein Lotteriespiel, wenn man in dieses Thema reingeht. Der Tunnel Rosenheim ist wahrscheinlich technisch irgendwie halbwegs beherrschbar, wenn man die unterirdische Lösung wählt. Wobei wir auch bis vor kurzem davon aus-



gegangen sind, dass es auch beherrschbar sei, unter einer bestehenden Bahnstrecke einen Tunnel zu bohren. Und dann ist anschließend Rastatt passiert. Wir bewegen uns an der Stelle im Seeton. Das ist ein sehr aufwendiger und sehr schwieriger Bereich, in dem wir da arbeiten. Das ist nicht unbedingt der ideale Baugrund. Das ist vielleicht technisch ungefähr mit dem vergleichbar, was wir hier in Berlin bei der U5 gesehen haben. Man muss das komplette System vereisen, im Eis bauen und dann hoffen, dass sich beim Auftauen nicht allzu viel wieder verschiebt. Das ist tatsächlich sehr komplex. Rechtlich wäre das vermutlich problemlos umzusetzen. Allerdings ist hier mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen. Und der Verweis auf Stuttgart 21 fiel ja schon. Es gibt, glaube ich, kaum ein Tunnelprojekt, wo am Schluss weniger Kosten entstanden sind, als die Deutsche Bahn berechnet hat.

Das Thema „alternative Altstrecke“ habe ich ja schon kurz angesprochen. Das sehen wir absolut nicht als tragfähig. Vor allem ist heute bei der kleinsten Störung – Personen im Gleis, das kommt immer wieder vor – die komplette Strecke zu. Das ist auch ein Punkt, der teilweise wieder dagegen spricht, dass man die Verknüpfungsstellen zu sehr miteinander verhakt, weil dann im Zweifel auch die Neubaustrecke gesperrt ist. Die Verknüpfungsstelle selbst wird aber aus unserer Sicht gebraucht, um flexibel agieren zu können. Im Störfall zum Beispiel kann man dann einen Zug von Rosenheim über die Neubaustrecke führen und dann weiter über die Altbaustrecke zum Beispiel nach Kufstein, oder umgekehrt. Das heißt, sie ermöglicht auch im Störfall, die Gemeinden an der Bestandsstrecke weiterhin an den SPNV anzubinden.

Herr Abel hatte noch gefragt, welche Risiken auf die Fahrgäste zukommen, wenn das Ganze so umgesetzt wird, wie es im Antrag vorgeschlagen wurde. Ich glaube, das größte Risiko besteht darin, dass das Projekt deutlich länger dauern würde. Für uns bedeutet das wahrscheinlich, dass wir irgendwo auf der Bestandsstrecke auch nochmal eine Korridorsanierung oder etwas Ähnliches brauchen werden. So wie wir die im Moment gerade belasten und mit den zusätzlichen Belastungen aus dem Brennerbasistunnel wird es dann für fünf Monate eine Vollsperrung oder sehr starke Einschränkungen geben, sodass der Güterverkehr dann einfach nicht mehr abgewickelt werden kann. Es besteht auch das Risiko, dass tatsächlich Züge des Perso-

nenverkehrs rausgenommen werden müssen. Wenn wir uns das europäische TTR-Konzept anschauen – oder bei der Deutschen Bahn erfolgt die Umsetzung unter dem Namen mKoK, also mittelfristige Kapazitätsoptimierung –, da geht es darum, dass es ein stabiles Betriebskonzept gibt, dass also nicht nur einfach mit Nachdruck Züge auf die Strecke gebracht werden und wir uns dann wundern, warum die Züge Verspätungen haben, sondern dass ein seriöser Fahrplan geschaffen wird, bei dem die Interessen des SPNV, des Personenfernverkehrs und des Güterverkehrs abgewogen werden. Dabei kann es dann durchaus auch das Ergebnis sein, dass ein Nahverkehrszug rausfällt, wenn mehr Güterzüge auf die Strecke kommen. Je stärker die Nachfrage wird, umso eher besteht dieses Risiko. Das heißt, je schneller diese Strecke fertig wird, umso besser ist es. Darüber hinaus besteht natürlich das Risiko, dass beim Tunnelbau noch etwas schiefeht. Ich hatte Rastatt gerade bewusst als Problemszenario genannt. Das heißt, auch während der Bauzeit bestehen erhebliche Risiken. Und wenn der Tunnel mal fertig ist und wir diese unterirdische Überleitstelle haben, wenn da ein Kesselwagenzug entgleist, können wir davon ausgehen, dass wir zwischen Österreich und Deutschland im Abschnitt Rosenheim-Innsbruck für mindestens ein halbes Jahr gar keinen Verkehr mehr haben.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann gebe ich jetzt Herrn Landrat Lederer für vier Minuten das Wort.

**Otto Lederer (LK Rosenheim):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete, vielen Dank für die Möglichkeit, hier auch die Ansicht der Region darzustellen! Ich wurde gefragt nach dem Flächenverbrauch und dem Thema „Lärm“. Es gibt noch keine exakten endgültigen Zahlen. Wir gehen davon aus, dass im Landkreis Rosenheim allein für die Neubautrasse rund 100 Hektar Fläche notwendig sein werden. Da ist der Landkreis Ebersberg noch gar nicht dabei. Wir gehen davon aus, dass es für Baustelleneinrichtungen und Zwischenlager noch einmal gut 100 Hektar sein werden. Das sind also insgesamt über 200 Hektar. Wie viele Ausgleichsflächen dann noch notwendig sind, wissen wir nicht. Im Landkreis Rosenheim sind landwirtschaftliche Flächen jetzt schon Mangelware. Ich gehe aber darauf noch an anderer Stelle ein. Die Zerstörung des Landschaftsbildes, der Naherholungsgebiete und des Strukturraums sind damit natürlich gegeben. Das ist ganz



klar. Das hat Einfluss auf die Menschen vor Ort. Das hat aber auch Einfluss auf den Tourismus. Stadt und Landkreis Rosenheim machen jährlich einen Umsatz von 0,8 Milliarden Euro über den Tourismus. Ganz besonders bedrückt uns aber das Thema „landwirtschaftliche Flächen und Landwirtschaft im Landkreis Rosenheim“. Damit Sie eine Vorstellung haben, in Mecklenburg-Vorpommern hat der durchschnittliche landwirtschaftliche Betrieb eine Größe von 280 Hektar. Im Landkreis Rosenheim hat der durchschnittliche landwirtschaftliche Betrieb eine Größe von 23 Hektar. Wenn ich mir die Verknüpfungsstelle in Kirnstein anschau, da ist das Tal tatsächlich nur 500 Meter breit. Dort ist der Inn, dort ist die Autobahn und es gibt dort die bestehende Zugtrasse. Es gehen dort eine 110 KV-Leitung, eine Ölleitung, eine Gasleitung und eine Staatsstraße durch. Und in diesem engen Talbereich sollen jetzt eine Verknüpfungsstelle und zusätzliche Flächen für Baustelleneinrichtungen entstehen. Wir gehen davon aus, dass allein in diesem Abschnitt rund 80 Hektar benötigt werden. Das heißt, zwischen 20 und 30 Prozent der Talfläche werden für den Brenner-Nordzulauf gebraucht. Was das für die landwirtschaftlichen Betriebe dort heißt, können Sie sich vorstellen. Gerade weil es die engste Talstelle ist, sind dort die Betriebe, die die Almen bewirtschaften. Nicht umsonst ist das die größte zusammenhängende almwirtschaftliche Fläche in Deutschland überhaupt. Wenn wir also die Betriebe im Tal gefährden, dann ist auch dieses größte deutsche Almgebiet gefährdet. Frau Felipe hat gesagt, es allen Menschen recht zu machen, das könne man nicht. Aber trotzdem haben es die Tiroler geschafft, bereits 40 Kilometer Strecke zu bauen, und meines Wissens ohne Klage. Dass das dann schneller geht und möglicherweise auch Kosten spart, sollte uns allen klar sein.

Auf das Thema „Lärm“ darf ich noch kurz eingehen und möchte hier die Situation nördlich von Rosenheim schildern. Hier ist das Inntal 4,3 Kilometer breit. Die Strecke durch dieses Inntal soll auf Dämmen und Brücken geführt werden. Die Dämme sollen bis zu 11 Meter hoch sein, die Brücken bis zu 13 Meter, da ist der Lärmschutz noch gar nicht enthalten. Dass bei so einer hohen Strecke die Lärmausbreitung natürlich noch gravierender ist, kann sich jeder vorstellen. Und die Strecke kommt aus dem Inn-Ufer heraus. Das heißt, die Röhren gehen dann plötzlich ins Freie. Hier ist natürlich auch noch mit einem Tunnelknalleffekt zu rech-

nen, wenn dort Züge mit 200 km/h Geschwindigkeit und mehr fahren. Im Inntal selbst haben wir den Amphitheater-Effekt, wenn sich hier links und rechts Berge befinden und dort eine oberirdische Strecke, kann man sich vorstellen, wie sich der Lärm ausbreitet. Vor dem Hintergrund hätte ich schon die Bitte, dass man die Anregungen, die aus der Region kommen, berücksichtigt.

Eines möchte ich noch kurz anmerken: Wir haben diese Forderungen schon seit vielen Jahren aufgestellt. Auch im Raumordnungsverfahren wurden diese Dinge immer wieder aufgegriffen. Dort steht, man sollte eine Inn-Unterquerung nördlich von Rosenheim prüfen, man sollte eine Minimierung des Flächenverbrauchs im Inntal prüfen. Wir haben diese Dinge seit Jahren eingebracht. Die Bahn hat sie nur zum Teil übernommen und wir wurden darauf verwiesen, dass wir sie als Kernforderungen 2025 wieder einbringen. Genau das machen wir. Wir wollen nicht verzögern, sondern wir wollen einfach im parlamentarischen Ablauf unsere berechtigten Belange einbringen. Es kann nicht sein, dass die örtlichen Belange unter den Tisch fallen, nur weil möglicherweise die Zeit zu knapp ist. Ich glaube, das wäre der verkehrte Weg. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann darf ich Herrn Müller das Wort für maximal acht Minuten geben.

**Dipl.-Ing. Gerhard H. Müller:** Sehr geehrte Damen und Herren, zunächst vielen Dank für die Möglichkeit, hier mein Konzept und meine Einschätzungen vorzutragen. Ich war 40 Jahre für Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn tätig, davon ca. 25 Jahre in leitender Funktion für Großprojekte, wie zum Beispiel 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 Brenner-Nordzulaufs, nämlich die Ausbaustrecke 38, die von München über Mühldorf und Freilassing nach Landshut und Regensburg ausgebaut wird und für die ABS 40 Rosenheim-Kufstein. In dieser Zeit war ich auch an einer Korridoruntersuchung beteiligt, die zu dem Ergebnis führte, dass zur Bewältigung des Brenner-Mehrverkehrs und zur Entlastung des Knotens München ein östlicher Güterzugkorridor von Rosenheim über Mühldorf nach Landshut und 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 Brenner-Nordzulauf, um feststellen zu müssen, dass im Laufe der Zeit offenbar viele Informationen verloren gegangen sind. Die Notwendigkeit, einen leistungsfähigen Brenner-Nordzulauf zu erstellen, ist unstrittig. Hinter diesem Ziel stehe ich voll und ganz. Der Brennerbasistunnel ist dazu ein Meilenstein, denn er setzt an der schwächsten Stelle der gesamten Schienenverkehrsachse an und verbessert sie in ganz entscheidendem Umfang. Trotzdem sehe ich folgende Nachteile des bisherigen Neubaukonzepts, denn der nach der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels voraussichtlich ab 2032 mögliche Mehrverkehr kann frühestens 2042 mit über zehn Jahren Verspätung aufgenommen werden. Also zehn Jahre länger Blockabfertigung und Stau auf der Autobahn.

Die Forderungen der CDU/CSU-Fraktion verlängern die Planungs- und Bauzeit um weitere Jahre. Ich schließe mich hier vollständig der Stellungnahme von Felix Heizler an, deren Ergebnis ich teile. Die Forderungen der CDU/CSU-Fraktion würden hohe Kosten verursachen, sie würden hohe Risiken für die Genehmigung mit sich bringen und sie würden mindestens eine große Zeitverzögerung zur Folge haben. In dem Zusammenhang kann ich vielleicht auch kurz auf eine Frage von Herrn Wiehle eingehen: Was kann vor 2032 passieren? Ich habe eine Information von der Bahn, dass heute 15 Güterzugtrassen in jede Richtung, also insgesamt 30 Güterzugtrassen auf der Brennerachse für den Güterverkehr – nur noch, hat die Bahn gesagt – zur Verfügung stehen. Aber immerhin, die stehen anscheinend noch zur Verfügung. Jetzt frage ich mich, warum wird angesichts der derzeitigen Situation diese Kapazität nicht genutzt. Ich weiß es nicht genau, ich kann nur vermuten, es liegt an den Kosten oder es liegt an fehlenden Umladestationen.

Verursacht das Neubaustreckenkonzept die allgemein bekannten schweren Eingriffe in Natur und Landschaft? Darauf muss ich nicht im Detail eingehen, Herr Lederer hat das schon ausführlich geschildert. Ich habe eine weitere Befürchtung oder sehe einen weiteren Nachteil. Wegen Überlastung des weiterhin zweigleisigen Streckenabschnitts Grafing-München und des Bahnknotens München werden dort teure Ergänzungsmaßnahmen mit erheblichen Eingriffen in dicht besiedeltem Gebiet notwendig. Diese sind planerisch kaum dargestellt, finanziell und auch sonst nicht bewertet. Das ist

aus meiner Sicht ein großes Defizit für die Planung. Eine Geschwindigkeit von 230 km/h können nur schnelle Reisezüge fahren. Die Neubaustrecke führt aber nicht durch die wichtigen Mittelstädte Rosenheim, Kufstein, Jenbach, Brixen, Bozen, Trient und Rovereto. Das bedeutet ein geringes Fahrgastaufkommen für durchfahrende Züge. Ich stelle hier also die Wirtschaftlichkeit und die Sinnhaftigkeit infrage, die sich durch die Forderung nach 230 km/h im Verhältnis zum Nutzen ergibt, der zweifellos vorhanden ist, der aber viel geringer ist, als allgemein dargestellt wird. Ein weiterer Nachteil ist, dass ich die Genehmigungsfähigkeit des Neubaustreckenprojekts als sehr zweifelhaft ansehe, denn ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,0 erscheint völlig aussichtslos, weder in der ursprünglichen Form und noch weniger mit den zusätzlichen Forderungen. Dann habe ich auch Zweifel, ob eine positive CO<sub>2</sub>-Bilanz zu erreichen ist. Weiterhin ist die im Planfeststellungsverfahren geforderte Abwägung der Notwendigkeit der erheblichen Eingriffe in Privatrecht und Natur nach meiner Erfahrung kaum zu erreichen, da es schonendere Alternativen gibt. Ich sehe hier ein erhebliches Genehmigungsrisiko, also mindestens eine weitere Verzögerung um mehrere Jahre.

Zur Frage der Lärmentlastung der bestehenden Strecke durch die Neubaustrecke: Das ist ein Thema, das von den meisten Betroffenen und auch von den meisten Leuten nur schwer zu verstehen ist. In Wirklichkeit findet eine Lärmentlastung durch eine Neubaustrecke auf den bestehenden Strecken nicht statt, weil auf den bestehenden Strecken weiter relevanter Zugverkehr in großem Umfang stattfindet, insbesondere auch Güterverkehr. Es können nicht alle Güterzüge über die auf 230 km/h ausgebaute Neubaustrecke fahren. Nur wenn bestehende Strecken zu Ausbaustrecken werden, erhalten sie Anspruch auf Schallschutz wie eine Neubaustrecke. Mit Schallschutz wird die Schallbelastung trotz höherer Zugzahlen geringer. Es tritt also eine Schallentlastung für die Siedlungsgebiete ein. Im Allgemeinen kann man sagen, doppelte Zugzahlen ergeben eine Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dBA. Schallschutzwände vermindern die Schallemissionen, die auf die Siedlungsgebiete treffen in einer Größenordnung von 6 bis 10 dBA. Also trotz mehr Zügen verringert sich die Schallbelastung. Ich habe diese Diskussion jahrelang bei vielen Bürgerdiskussionen auf den anderen Neubaustrecken geführt, auch in Gemeinderats-



und Stadtratssitzungen, und ich weiß, wie schwer das wirklich zu erfassen und zu verstehen ist. Ich habe ein etwas plakatives Beispiel zur Verdeutlichung. Sie haben heute 20 Güterzüge nachts, die sehr laut sind. Sie laufen Gefahr, dass Sie 20 mal aufgeweckt werden. In Zukunft haben sie mehr als doppelt so viel, nämlich 50 Güterzüge, die aber leiser sind. Sie haben dann das Ergebnis, dass sie 50 mal nicht aufgeweckt werden. Was ist besser? Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann gebe ich jetzt Herrn Dr. Rauscher das Wort für maximal vier Minuten.

**Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher:** Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, vielen Dank! Ich möchte kurz auf die Vorteile dieser bergmännischen Lösung eingehen. Am besten sieht man die Vorteile anhand der Visualisierungen aus der Vogelperspektive mit Blick von Norden, die Teil meiner schriftlichen Stellungnahme sind. Man sieht einfach, dass die geplante Version einer offenen Verknüpfungsstrecke diesen ganzen handtuchartigen Talraum durchgehend und diagonal belastet. Das hat großen Einfluss auf das Thema „Flächenverbrauch“, auf die Landwirtschaft, den Tourismus und auch auf die Almwirtschaft in den höheren Bergregionen. Herr Landrat Lederer hat darauf hingewiesen, deshalb möchte ich mich dazu eigentlich nicht weiter einlassen. Es ist bei der ganzen Geschichte für uns schon auffällig, dass der Gedanke einer bergmännischen Verknüpfungsstelle natürlich bei allen Betroffenen Zustimmung findet. Und auch Leute, die sich dagegen aussprechen, tun das aus technischen Gründen oder aus genehmigungsrechtlichen Gründen, aber nicht aus Gründen der Anwendbarkeit oder des Vorteils für die Anwohner. Es hat uns von Anfang an immer sehr gewundert, dass gegen die Genehmigungsfähigkeit so opponiert wurde und deshalb möchte ich kurz darauf eingehen. Das DZSF hat dazu ein Gutachten gemacht. Das Gutachten liegt uns natürlich vor und es ist eine sorgfältige Recherche der einschlägigen Anforderungen an bergmännische Verknüpfungsstellen. Es recherchiert europaweit die einschlägigen Bestimmungen und auch Referenzbauwerke, stellt aber richtigerweise fest, dass es ein vergleichbares Bauwerk in Deutschland noch nicht gibt und dass es deshalb Schwierigkeiten macht. Meine Damen und Herren, da möchte ich Ihnen das folgende Beispiel geben. Es wird im Moment in München

am Hauptbahnhof der Bahnhof der zweiten Stammstrecke gebaut. Wenn dieses Bauwerk fertig ist, sind im Untergrund fünf unterirdische Bahnhöfe vorhanden, fünf unabhängig voneinander in Betrieb befindliche Bahnhöfe für die erste und die zweite Stammstrecke und für drei U-Bahnlinien. Und diese fünf Bahnhöfe müssen natürlich mit einem Brand- und Rettungskonzept so hergerichtet werden, dass im Katastrophenfall die Leute auch tatsächlich gerettet werden können und die Rettungskräfte Zugriff haben. Es gibt in Deutschland keinen Ort – mir ist auch europaweit kein anderes Bauwerk bekannt –, wo so viele unterirdische Bauwerke durch Zwischenstockwerke, Treppenhäuser und Schächte miteinander verbunden sind. Eigentlich müsste man sagen, so etwas gibt es in Deutschland noch nicht, wir können es nicht machen. Es ist ganz einfach, man muss mit ganz normaler Ingenieurarbeit die Dinge mit dem richtigen Handwerkszeug anpacken. Das wird gemacht und deshalb werden diese Bauwerke irgendwann auch in Betrieb gehen. Genauso muss man eigentlich auch die bergmännische Verknüpfungsstrecke sehen. Wenn eine bergmännische Verknüpfungsstrecke in dem Umfang noch nicht existiert – es ist bekannt, dass weniger vollständige existieren, die aber auch funktionieren –, muss man natürlich unter Berücksichtigung der einschlägigen Sicherheitsbestimmungen, aber mit den richtigen ingenieurtechnischen Werkzeugen, diese Dinge angehen. Und das kann man auch tun.

Ich bin mit dem Gutachten einverstanden, aber mich stört, dass in den Diskussionen zu dem Thema mit großem Pinsel und schwarzer Farbe Meinetel an die Wand gemalt werden, die nicht belegt sind. Wenn ich als Ingenieur etwas in 50 Jahren gelernt habe, ist es das, man muss, wenn man ein Projekt beurteilen will, es bis zu einer bestimmten Tiefe planen, damit man es technisch übersieht. Dann muss man es mit Kosten versehen, damit man es bewerten kann und dann kann man insgesamt eine Entscheidung treffen. Uns stört dieses nebulöse: „Das ist schwierig und wer weiß, wo wir da landen.“ Und das geht nicht! Aus diesen Gründen haben sich die Inntal-Gemeinden bereit erklärt, ein Gutachtergremium mit einem zweiten Gutachten zu beauftragen, das eben pragmatischer und unter Berücksichtigung vorhandener Erfahrungen diese Dinge angeht. Dieses Gutachten liegt auch vor und es kommt zu dem Schluss, man kann, wenn man die Dinge richtig anpackt, natürlich auch so pla-



nen, dass eine viergleisige Verknüpfungsstrecke machbar wäre. Da gibt es natürlich auch Vorbehalte, weil es heißt, man könne eine solche Verknüpfungsstrecke nicht isoliert betrachten. Das haben die Gutachter auch geschrieben. Es ist klar, dass man die Konzeption einer solchen Strecke im Kontext der Gesamtmaßnahme betrachten muss. Man muss sich die Strecke von Rosenheim bis Kufstein anschauen und dann ergeben sich die Anforderungen an die Verknüpfungsstelle. Und dann kann man die Dinge anpacken und planen, preislich bewerten, zeitlich bewerten und kann darüber befinden. Das ist die Bitte, die ich für die Inntalbewohner und für die Gemeinden im Inntal ausspreche. Wir wollen ja nicht morgen mit dem Bau beginnen, sondern wir wollen, dass es einmal geprüft wird, seit 2020.

**Vorsitzender:** Dann hat jetzt Frau Völzow das Wort für maximal vier Minuten.

**Christine Völzow (vbw):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren, ich wurde gefragt, ob wir eine Verzögerung befürchten bzw. warum. Ich glaube, das muss ich dem Verkehrsausschuss nicht groß erklären. Sie alle haben Erfahrungen mit verschiedenen Tunnelprojekten. Jedes Tunnelprojekt hat bisher dazu geführt, dass die Komplexität gestiegen ist und es in der Umsetzung länger dauert, von den besonderen Schwierigkeiten, über die wir gerade schon etwas gehört haben, ganz abgesehen. Das nächste Thema betrifft die Kostensteigerungen. Selbst wenn die Nutzen-Kosten-Untersuchung halten sollte, hätte man auf jeden Fall dadurch eine Verzögerung, dass die Mittel ja nicht mehr werden und man dann eine zeitliche Streckung bräuchte. Wir haben allein in Bayern genug Strecken, die teilweise auch schon erwähnt wurden, wie die ABS 38, die dringend finanziert werden müssen, und die Strecke Regensburg-Hof, wofür wir die Mittel auch brauchen, sodass es allein dadurch länger dauern würde. Ich glaube, man kann auch nicht einfach, wie es angeklungen ist, gegenrechnen, dass man Zeit einspart, wenn man einen Tunnel baut, weil dann vielleicht die Bürger zufrieden sind und es nicht zu Klagen kommt. Ein Tunnel ist ja nicht per se eine Lösung für alle Probleme. Das wurde auch in den Stellungnahmen der Sachverständigen ausgeführt. Es entstehen natürlich auch dann wieder neue Betroffenheiten. Man sieht das auch in ganz anderen Bereichen, wie zum Beispiel bei der Erdverkabelung der Stromtrans-

portleitungen, dass dann letztlich andere ihre Schwierigkeiten damit haben. Tunnel sind wichtig, sind auf der Strecke auch vielfach vorgesehen, aber weitere sehen wir als Verzögerungsrisiko.

Warum sehen wir das kritisch? Warum wollen wir, dass die Strecke schnellstmöglich realisiert wird? Ich denke, es ist Konsens, dass es sich um die wichtigste alpenquerende Route handelt. Für uns in Bayern ist es die Verbindung zu unserem Handelspartner Nummer 3, also Österreich, und Handelspartner Nummer 4, Italien. Für Deutschland sind es die Handelspartner Nummer 7 und 6. Transportiert werden derzeit ungefähr 55 Millionen Tonnen Güter, und zwar ausgerechnet Güter unserer wichtigsten Industriebranchen: Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile, Maschinen, Nahrungs- und Futtermittel, Metalle usw. Es sind genau die Güter, die uns als Wirtschaftsstandort stark machen, die über diese Route gehen müssen. Wir erleben heute massive Beeinträchtigungen. Man muss ja auch sehen, wo wir gerade stehen und wo wir nach aktuellem Stand bedauerlicherweise noch relativ lange stehen werden. Wir müssen wegen der bestehenden Kapazitätsengpässe auf der Bahnstrecke ungefähr drei Viertel mit dem Lkw abwickeln. Das sind etwa zweieinhalb Millionen Lkw, die jedes Jahr über den Brenner fahren. Und wir erleben da massive Verkehrsbeschränkungen. Jetzt gucke ich mal vorsichtig in Richtung des Herrn Zumtobel. Wir hätten da schon so ein paar Ideen, was man tun könnte, um den Lkw-Verkehr etwas leichter fließen zu lassen, aber das soll heute nicht das Thema sein. Auf jeden Fall führen diese verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zusammen mit der sehr ausgereizten Kapazität dazu, dass bei uns Versorgungslücken in den Lieferketten entstehen, was uns die Unternehmen, die über den Brenner transportieren müssen, auch ganz klar zurückspiegeln. Das hat natürlich massive Konsequenzen für die Wirtschaft und setzt sich dann auch in der ganzen Wertschöpfungskette fort. Wir haben Staus bis zu 70 Kilometer auf bayerischer Seite. Da wird natürlich auch einfach viel zu uns verlagert. Wir haben erhebliche Mehrkosten und letztlich auch höhere Umweltbelastungen. Das wird sich erstmal so weiter fortsetzen, weil ja auch noch saniert werden muss, da Brücken tatsächlich baufällig sind. Daher wird es auch weitere Einschränkungen geben. Die sind nicht bewusst politisch gesetzt, sondern entstehen einfach aufgrund der Baufälligkeit von Brücken. Aber das macht es ja nicht weniger dramatisch für



uns. Es ist aus unserer Sicht klar, dass es eine echte Verbesserung erst mit dem Brennerbasistunnel, den Zulaufstrecken und natürlich auch dem Ausbau von Terminals geben kann. Daher wollen wir den schnellstmöglich, um diese wirklich äußerst unbefriedigende Situation zu beseitigen. Wir prüfen auch seit Jahren gemeinsam mit dem LKZ Prien, dem Logistikkompetenzzentrum, ob es vielleicht Möglichkeiten gibt, noch ein bisschen mehr über die Bahn zu transportieren. Es wurde ja erwähnt, dass es kleine Restkapazitäten gibt. Das ist schwierig, aber wir bleiben dran. Wir veranstalten nach wie vor Workshops, wo wir versuchen, Unternehmen darauf vorzubereiten, auch langfristig gesehen, ihre Güter zunehmend per Bahn zu transportieren. Aber da reden wir über ganz kleine Mengen. Für die große Entlastung brauchen wir zwingend und schnellstmöglich diesen Ausbau. Darauf zählen wir aus Sicht der Wirtschaft. Wir hoffen auf eine Trassenentscheidung Anfang 2025, wie es angekündigt war. Das bedeutet ja nicht, dass die Anliegen der Anwohner, der Unternehmen vor Ort und auch die der landwirtschaftlichen Betriebe dadurch nicht mehr berücksichtigt würden. Das findet in allen Planungsphasen ja weiterhin statt. Und wir sind auch als bayerische Wirtschaft sehr gerne bereit, uns gemeinsam mit der Bahn und der Politik vor Ort für den Ausbau einzusetzen. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann hat jetzt Herr Winhart als nächster das Wort für maximal acht Minuten.

**Andreas Winhart:** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, zuerst einmal vielen herzlichen Dank, dass ich heute hier sprechen darf! Das Thema „Brennerbasistunnel-Zulauf“ hat mich die letzten Jahre sehr intensiv begleitet. Es gab sehr viele Informationsveranstaltungen von der Deutschen Bahn in der Region Rosenheim, wo man sich das Entstehen dieses Projekts in einer konkreteren Form genauer anschauen konnte. Auch da war es bereits so, dass man feststellen musste, dass viele Anregungen im Gegensatz vielleicht auch zur Region Ebersberg, die ja heute nicht Thema ist – aber ich möchte es kurz hier ansprechen, wo sich Gemeinden hinter eine sogenannte Bürgertrasse, die „Variante Türkis“, gestellt haben –, auch übergangen wurden, so habe ich ein bisschen das Gefühl, dass man auch hier im Raum Rosenheim den einen oder anderen Aspekt aus der Bevölkerung nicht wirklich aufgenommen hat. Und deswegen müssen wir uns das leider heute noch

mal anschauen. Der Antrag der CDU/CSU-Fraktion betrifft zwei wichtige Punkte. Das ist einmal der KIRSTEIN und das andere ist die nördliche Inn-Unterführung. Eine südliche ist ja bereits geplant, also von daher kann der Seeton hier nicht so entscheidend sein. Aber grundsätzlich befasst sich dieser Antrag kurz gesagt mit diesen zwei Aspekten. Wir haben aber noch andere Anliegen in der Region, die man auch berücksichtigen sollte. Vielleicht kann man da noch mal ein bisschen nachschärfen.

Grundsätzlich zu dem, was mich Herr Wiehle gefragt hat, die zeitlichen Aspekte und die Bestandsstrecke: Ich möchte zunächst kurz auf die Bestandsstrecke eingehen. Es ist immer die Frage, wer macht welches Gutachten. Welche Interessen stehen dahinter? Wenn ich vorhin von Herrn Prof. Iffländer gehört habe, dass es beispielsweise in Zukunft möglich sei, von München nach Verona in zweieinhalb Stunden zu reisen, ist das natürlich so ein Punkt, da zieht es einem als Rosenheimer schon ein bisschen die Zehnägel hoch. Denn da weiß man ganz genau, dass in Rosenheim kein Fernverkehrszug mehr hält. Der fährt dann nämlich mit 230 km/h vorbei. Das muss man ganz klar so sagen. Es gibt auch keine Zusage der Deutschen Bahn, dass sich hier irgendwas für Rosenheim verbessern wird. Auch im Bereich Personennahverkehr haben wir bislang nur lose Zusagen oder vielleicht mal bei diesen Bürgerdialogen etwas gehört, aber keine verbindlichen Zusagen. Da braucht man sich nicht zu wundern, dass die Bevölkerung dieses ganze Projekt kritisch sieht. Wir haben im Bereich der Neubaustrecke das Thema auch in Stephanskirchen. In Stephanskirchen wünscht sich die Bevölkerung seit Jahren einen Bahnhof und man kann den scheinbar nicht errichten. Genau dort wird jetzt aber für die Baustelle einer möglichen Neubaustrecke groß geplant, um diesen ganzen Schutt, der da entsteht, hin und weg zu bringen. Es ist unverständlich, warum das eine möglich ist, das andere aber nicht. Warum wird beispielsweise eine Streckenführung zwischen Stephanskirchen und Rohrdorf weiterhin oberirdisch forciert, wo es auch in der Planung der Bahn bereits unterirdische Varianten gab. Da stellt sich natürlich die Frage, ob man früher oder später auf die Bestandsstrecke zwischen Rosenheim und Salzburg einschleifen will. Wenn dem so ist, sollte man der Bevölkerung auch reinen Wein einschenken und hier nicht um den heißen Brei herumreden. Wir haben grundsätzlich die Idee der Bestandsstrecke, die



auch logischerweise die Bevölkerung mit einer höheren Lärmbelastung betrifft. Ich bezweifle, dass man das durch Lärmschutzwände so gut in den Griff bekommt. Nichtsdestotrotz werden wir aufgrund der zeitlichen Aspekte, wenn der Brennerbasistunnel 2032, 2033 oder 2034 in Betrieb geht, und dort die ersten Verkehre logischerweise auftreten, gar nicht darum herumkommen, eine Bestandsstreckensanierung zwischen Rosenheim und Kufstein vorzunehmen, um dort die zusätzlichen Verkehre bevölkerungsverträglich irgendwie abwickeln zu können. Einen Bestandsstreckenausbau auf der gesamten Strecke würde ich nicht bevorzugen. Wir kennen diese sehr enge örtliche Situation im bayerischen Inntal, vor allem in der Nähe des Kirnstens. Ich persönlich kenne niemanden, der sich gegen eine Wildbarren-Verknüpfungsstelle unterirdischer Art sträuben würde. Aber auch da muss vollkommen klar sein, dass ein Bau grundsätzlich die Entwicklungspotenziale der Gemeinden dort nicht hemmt, bzw. die Landwirtschaft nicht im Bestand gefährdet, die dort auch einen großen kulturellen Beitrag leistet. Das gleiche gilt übrigens auch für den Norden. Landrat Lederer hat ja vorhin von ungefähr 100 Hektar Fläche gesprochen. Das wurde auch von der Bahn bisher veröffentlicht. Und das würde gerade Gemeinden wie Rohrdorf, Stephanskirchen, aber auch beispielsweise Rosenheim im Norden, Schechen oder Großkarolinenfeld massiv in ihrer Entwicklung hemmen. Das ist auf jeden Fall zu vermeiden.

Die zeitlichen Aspekte: Man muss sehen, dass diese Strecke natürlich fertig wird. Wir haben schon eine Menge Zeit vertrödelte, um das mal auf den Punkt zu bringen. Und zu diesen zeitlichen Verzögerungen kommt jetzt hinzu, dass man von österreichischer Seite Druck macht. Ich möchte mal denjenigen, die nicht aus der Region kommen, aufzeigen, dass wir durch diese sogenannten Blockabfertigungen auf der Autobahn A93 Rückstaus über 30, 40 Kilometer nach Bayern hinein haben. Man fühlt sich durchaus von österreichischer Seite etwas erpresst. Das sage ich auch, wenn der Herr Landesrat Zumtobel neben mir sitzt. Es kann nicht sein, dass man immer mit dem Verweis auf die Planung für einen Brennerbasistunnel diese Blockabfertigungen durchführt. Das führt natürlich auch nicht zur Akzeptanz dieses Projekts, wo man ja grundsätzlich sagen muss, dass der Raum Rosenheim vom Verkehr sehr belastet ist und weniger Straßenverkehr aus Sicht der Bevölkerung eigent-

lich wünschenswert ist. Wir brauchen auf jeden Fall eine solide Lösung für die Zeit bis eine mögliche Neubaustrecke, sofern deren Bedarf dann nachweisbar ist, fertiggestellt ist. Daher plädiere ich ganz stark dafür, dass man die Bestandsstrecke noch einmal zügig modernisiert, ausbaut und auf einen guten aktuellen Standard bringt und sich dann vom Inntal her durcharbeitet und mit der Verknüpfungsstelle Kirnstein oder Wildbarren beginnt, besser gesagt unterirdische Lösungen der Reihe nach zu entwickeln, damit sich die Belastung auch durch die Baustellensituation in der Region einigermaßen im Rahmen hält. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann darf ich jetzt das Wort Herrn Landesrat Zumtobel geben, der maximal vier Minuten hat.

**René Zumtobel (LR Tirol):** Werter Herr Vorsitzender, geschätzte Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags, ich möchte zunächst herzlichen Dank sagen, dass ich die Möglichkeit habe, hier die tiroler-österreichische Sicht, was den Brenner-Nordzulauf betrifft, darzulegen! Wir sind ja auch ein wichtiger Teil dieses Nordzulaufs. Es ist mein Ziel, hier nicht mit erhobenem Zeigefinger, geschweige denn mit Schulmeisterei aufzutreten, sondern ich möchte Ihnen einfach die Situation in Tirol darstellen und erklären, wie es aktuell bei uns aussieht. Ein kurzer historischer Abriss, weil der Vorsitzende gesagt hat, der Verkehrsausschuss sei vor 14 Jahren schon vor Ort gewesen. Am 31. Mai 1994, vor 30 Jahren, da war ich bescheidene 13 Jahre alt, gab es das Memorandum „Brenner Transversale“ in Montreux. Schon damals haben sich die drei Staaten Deutschland, Österreich und Italien dazu bekannt, einen viergleisigen Ausbau dieser Strecke durchzuführen. Die 30 Jahre sind jetzt vergangen. Die Zusammenhänge wurden schon von meinen Vorrednern erklärt. Ich glaube, man muss hier europäisch denken. Ich bin jetzt zwei Jahre Landesrat in Tirol und habe immer gesagt, eine Verkehrslösung geht nicht mit Tirol allein, auch nicht mit Bayern allein. Wir brauchen hier grenzübergreifende Überlegungen zwischen den Regionen, zwischen den Ländern, damit wir die Verlagerung auf die Schiene schaffen.

Der aktuelle Status in Österreich vielleicht, weil das auch eine Frage war: Wir haben mittlerweile seit elf Jahren 40 Kilometer Neubaustrecke viergleisig in Betrieb. Glauben Sie nicht, dass das damals ohne Aufregung gegangen ist. Ich kann Ihnen dann



vielleicht in der zweiten Runde ein paar Schlagzeilen von damals präsentieren. Wir haben drei große Vorteile auf der Neubaustrecke, was auch Befragungen der Bevölkerung zeigen: Wir haben schnelle Verbindungen in Richtung Wien und in Richtung Salzburg. Wir haben deutlich weniger Lärmbelastung für die Bevölkerung entlang der Strecke und wir haben den Nahverkehr so ausgebaut, dass jeder vierte Tiroler mittlerweile eine Jahreskarte besitzt. Das sind drei klare Vorteile, die der Ausbau einer viergleisigen Strecke bringt. Warum sind diese Zulaufstrecken so wichtig? Ich habe es einmal so verglichen – ich komme ja ursprünglich von der Bahn –, stellen Sie sich vor, Sie haben ein Herz, aber keine Aorta. Wenn Sie keine Aorta haben, dann wird das Herz nicht schlagen, wird sich nicht bewegen und damit werden Sie – entschuldigen Sie den Ausdruck – sterben. Und daher ist es wichtig, dass die Zulaufstrecken gebaut werden. Jeder Tag, der hier vergeht, ist aus meiner Sicht ein verlorener Tag, sagen wir es einmal diplomatisch. Wir brauchen aus meiner Sicht und auch aus österreichischer Sicht eine Entscheidung. Ich komme gerade von einer digitalen Veranstaltung mit dem Tiroler Verkehrsausschuss, der heute um 9 Uhr getagt hat, wo wir besprochen haben, wie das letzte Wochenende im Tiroler Wipptal war: drei Stunden Stau Richtung Norden, eine Stunde Stau Richtung Süden, Abfahrten, die vollgestopft sind, eine aufgeregte Bevölkerung, Bürgermeister, die täglich den Verkehrslandesrat anrufen oder die Landesregierung, den Landeshauptmann. Meine Damen und Herren, davor möchte ich Sie bewahren! Ich möchte Sie aufrufen, dass Sie die Strecke ausbauen und den Nutzen für die Bevölkerung haben. Es ist für uns wirklich eine ganz schwierige Situation, auch weil das Thema „Blockabfertigung / Dosierung“ angesprochen wurde. Wir machen das ja auch deshalb, weil unsere Autobahnabfahrten überfüllt sind. Wir haben Einsatzfahrzeuge, die nicht mehr in die Orte kommen. Wir haben eine Situation, die für die Bevölkerung nicht akzeptabel ist. Und das ist kein böses Vorhaben in Richtung Bayern. Ich bin immer bemüht gewesen – Landrat Otto Lederer wird das bestätigen können –, gemeinsame Lösungen zu finden. Aber wir haben eine Herausforderung und die müssen wir meistern. Vielleicht noch einen Satz, weil nach dem Gesamtzusammenhang gefragt wurde. Man muss sich vorstellen, wenn Sie heute und hier diese Entscheidung treffen würden, dann sprechen wir von durchschnittlich sechsein-

halb Jahren für die Genehmigung, also die entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung, und weitere neun Jahre für den Bau. Das heißt die Entscheidung und die fertige Bahn sind andere Zeitdimensionen. Das kann man nicht mit anderen Betrieben vergleichen und das ist irrsinnig aufwendig, auch notwendig und richtig. Deshalb ist mein Wunsch, warum ich auch heute hier bin: Treffen Sie eine gute Entscheidung! Stimmen Sie vor allem einem viergleisigen Ausbau zu. Schauen Sie nach Tirol! Es funktioniert! Die nächsten 20 Kilometer sind bereits in der Umsetzung und am Ende des Tages wird das ein neuer Highway, aber for Railway. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann sind wir am Ende der ersten Runde und steigen jetzt in die zweite Fragerunde ein. Kollege Schreider hat wieder das Wort.

Abg. **Christian Schreider** (SPD): Herzlichen Dank für die fundierten Einschätzungen! Ich habe weitere Fragen an Herrn Landesrat Zumtobel und an Frau Dr. Felipe. Für uns ist eine gute Bürgerbeteiligung extrem wichtig. Ich weiß auch, dass die Bürgerinitiative David das jetzt hier verfolgt. Herzliche Grüße! Daher würde mich interessieren, wie Sie die Bürgerbeteiligung bisher in dem Verfahren erlebt haben. Sie haben ja auch einen österreichischen Berufshintergrund. Da können Sie auch gerne gemeinsam mit Herrn Zumtobel bzw. jeder für sich Ihre Einschätzungen zu den Erfahrungen auf österreichischer Seite einbringen. Das würde mich sehr interessieren. Vielleicht Herr Zumtobel, können Sie uns auch ein paar Best Practices mitteilen, die wir hier gegebenenfalls aufgreifen können, auch für andere Verfahren? Mich würde auch noch interessieren, Frau Dr. Felipe, dass Sie nochmal so konkret wie möglich einschätzen, wie sich der weitere zeitliche Ablauf aus Ihrer Sicht darstellt, auch nach der parlamentarischen Befassung. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Dann für die CDU/CSU-Fraktion Kollege Donth.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielleicht auch noch eine oder zwei Vorbemerkungen: Ich habe mir die Strecke auch mal angeschaut, aus einer Güterzuglokomotive heraus von Esslingen über München, Kufstein bis zum Brenner. Man sieht, wie nötig es ist, hier etwas zu tun. Das wurde ja auch von keinem, der heute hier eine Stellungnahme abgegeben hat – auch nicht



von uns – bezweifelt. Herzlichen Dank Frau Dr. Felipe für Ihre Einschätzung, dass diese Veranstaltung heute, ich zitiere Sie: „ein großartiger Beitrag zur Beteiligungskultur ist“. Das vielleicht auch als Replik an den Kollegen Gastel, der das ja infrage gestellt und kritisiert hat. Kollege Abel hat gesagt, die CSU wolle hier verzögern. Zweimal falsch! Punkt eins: Es ist die CDU/CSU-Bundestagsfraktion, die das angestoßen hat, nicht die CSU. Und zweitens wollen wir nicht verzögern, wir wollen die Prüfaufträge, die wir gestellt haben, in ein gutes Ergebnis – und das kam ja heute auch mehrfach zur Sprache – einfließen lassen.

Zu meinen Fragen: Ich möchte zunächst Herrn Landrat Lederer befragen. Vielleicht können Sie noch einmal darauf eingehen, welche Vorteile aus Ihrer Sicht für die Inn-Unterquerung und auch für die Verlegung – das kam schon in manchen Stellungnahmen – der Verknüpfungsstelle Ostermünchen für die betroffenen Kommunen und die Bürger bringen würde? Dann an Herrn Dr. Rauscher: Zur Verknüpfungsstelle im Wildbarren haben Sie ja schon zur technischen und rechtlichen Machbarkeit etwas gesagt, können Sie das noch weiter ausführen? Gibt es denn schon in diese Richtung Erfahrungswerte zu unterirdischen Verknüpfungsstellen, jetzt nicht nur in Deutschland? Wir wissen ja, dass es die hier noch nicht gibt. Aber vielleicht andernorts? Wie könnte das aussehen? Ich erinnere auch daran als Replik an den Kollegen der Linken. Denn auch in Stuttgart hieß es, die Tunnel seien nicht machbar in dieser Form, niemals. Da bricht das Thermalwasser weg, da kommt der Anhydrid, das geht alles nicht. Und unsere Ingenieure haben es tadellos hinbekommen, die Tunnel sind gebaut, stehen und es funktioniert. Wie könnte aus Ihrer Ingenieurssicht die Verknüpfungsstelle Wildbarren technisch und rechtlich machbar sein?

**Vorsitzender:** Danke! Kollege Gastel für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke, Herr Vorsitzender! Meinen beiden Fragen schicke ich noch kurze Anmerkungen voraus. Lieber Kollege Donth, diese Veranstaltung hier ist natürlich sehr gut, sinnvoll und notwendig. Ich hatte darauf hingewiesen, dass es nicht sehr logisch ist, wenn eine Fraktion der Deutschen Bahn dahingehend Geld entziehen möchte, indem sie die Einnahmen aus der Lkw-Maut wieder vollständig der Straße zugutekommen lassen möchte und nicht

mehr der Schiene, wie wir das jetzt seit dieser Legislatur machen, und gleichzeitig Maßnahmen ins Spiel bringt, die Milliarden zusätzliche Kosten verursachen. Das passt in keiner Weise zusammen. Anmerkung zwei: Wir hatten ja eine Presseanfrage, vier konkrete Fragen, und ich möchte hier darauf hinweisen, dass wir drei Ampelfraktionen da gemeinsam eine Antwort gegeben haben, was, glaube ich, wirklich bemerkenswert ist, weil diese Fragen ja nicht einfach sind. Ausgerechnet diejenigen, die jetzt lachen, sind sich ja nicht einig. Der bayerische Ministerpräsident ist montags dafür, dienstags dagegen. Mittwochs weiß er noch nicht, was er donnerstags sagen soll. Drei verschiedene Fraktionen konnten diese vier Fragen gemeinsam beantworten, klar Position beziehen und ich finde das durchaus bemerkenswert.

Meine Frage geht an Felix Heizler. Ich möchte gerne wissen, was Sie zu der Studie sagen, die im Auftrag der Bürgerinitiative zur unterirdischen Verknüpfungsstelle erstellt wurde, die die Machbarkeit und Zulassungsfähigkeit einer unterirdischen Verknüpfungsstelle in Kirnstein eindeutig nachgewiesen hat, inklusive natürlich auch der langen Tunnelabschnitte vorher und nachher, das muss man ja auch immer dazusagen. Und ist der angestellte Vergleich, den wir vorhin gehört haben, mit fünf unabhängigen Bahnhöfen am Münchner Hauptbahnhof überhaupt statthaft? Eine weitere Frage richte ich an Lukas Iffländer. Ich würde gerne wissen, ob es plausibel aus Ihrer Sicht ist, dass eine eventuelle Klage zu einer Verzögerung führen würde, die größer wäre als die Zeitverzögerung, die durch eine Planänderung erfolgen würde. Wie ist das beides im Zeitvergleich zu sehen? Und wenn man umplanen würde, was wäre dann die Konsequenz, da sehr viel zusätzliches Geld in dieses Projekt fließen müsste, für andere Projekte in Bayern, aber natürlich auch insgesamt? Ich weise darauf hin, dass Pro Bahn auch den Deutschland-Takt unterstützt, der entsprechende Aus- und Neubaumaßnahmen voraussetzt, damit die Menschen bessere Angebote bekommen und der Güterverkehr entsprechende Kapazitäten für Verlagerungen erhalten kann. Wie ist Ihre Einschätzung unter diesen finanziellen Gesichtspunkten?

**Vorsitzender:** Danke! Für die AfD-Fraktion gebe ich das Wort Herrn Wiehle.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Ich habe vorhin, Herr Winhart, bei



Ihrer Antwort sehr genau zugehört, als Sie die zweieinhalbstündige Fahrzeit von München nach Verona übersetzt haben, dass der Zug dann wahrscheinlich zwischendurch gar nicht mehr hält. Und das ruft für mich Erinnerungen an ganz andere Projekte wach, bei denen es diese Diskussion auch schon gab, dass es natürlich eine örtliche Betroffenheit gibt, da wird die Neubaustrecke reingelegt und man hat eigentlich vor Ort nichts davon. Man hat ja durchaus Lösungen gefunden. Zum Beispiel an der Neubaustrecke – mittlerweile ist sie nicht mehr ganz Neubau, aber fast noch – zwischen Frankfurt und Köln halten die ICE, zum Teil jedenfalls, auch in Siegburg. Und daran, denke ich, sollte man auch das jetzige Projekt messen. Ich möchte Herrn Winhart fragen: Wie könnte man durch eine entsprechende Gestaltung der Neubaustrecke, wenn sie denn kommt, für die betroffene Region auch Vorteile schaffen, sodass die Widerstände, die dadurch entstehen, dass die Leute vor Ort hauptsächlich Belastungen tragen, aber wenig Vorteile haben, verringert werden, sodass das Projekt schneller durchkommt, weil vor Ort mehr Zufriedenheit herrscht?

**Vorsitzender:** Dann der Kollege Abel für die FDP-Fraktion.

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Herzlichen Dank! Ich habe eine Nachfrage an Frau Völzow. Sie haben schon erwähnt, wie wichtig Italien und Österreich gerade auch für die bayerische, aber auch für die deutsche Wirtschaft generell sind. Liegen Ihnen Prognosen vor, wie sich der Güterverkehr, egal ob Straße oder Schiene, mit diesen beiden Ländern in den nächsten Jahren entwickeln wird? Was hat das für Auswirkungen auf die bayerische Wirtschaft oder auch auf die deutsche Wirtschaft insgesamt? Die zweite Frage richte ich an Herrn Zumtobel. Ge setzt den Fall, wir würden diese Verzögerung von mindestens zehn Jahren in Kauf nehmen, wie würde das Land Tirol da reagieren müssen? Wie kriegen Sie das hin, auf der Schiene die Verkehre abzuwickeln und was bedeutet das auch für die Blockabfertigung der Straße? Danke!

**Vorsitzender:** Dann haben wir nun als letzten den Kollegen Riexinger für Die Linke.

Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Frage in der zweiten Runde geht auch an Herrn Müller. Sie haben ja vorher für mich überzeugende Kritik an dem bestehenden Konzept geübt. Bekanntlich soll man es ja

nicht bei der Kritik belassen, sondern Sie haben sich auch die Mühe gemacht, über Alternativen nachzudenken. Vielleicht können Sie hier noch einmal darstellen, welche Alternativen Sie zur jetzigen Planung zum Brenner-Nordzulauf sehen? Und daran gibt es ja wiederum auch Kritik. Wie ordnen Sie die gegen Ihre Alternativen vorgebrachten Argumente ein bzw. wie entkräften Sie die?

**Vorsitzender:** Danke! Dann können wir jetzt in die Antwortrunde einsteigen und beginnen wieder bei Frau Felipe, die maximal vier Minuten hat.

**Ingrid Felipe** (DB InfraGO AG): Vielen herzlichen Dank für die Nachfrage! Die BürgerInnenbeteiligung in Österreich und auf bayerischer Seite begleite ich tatsächlich in unterschiedlichen Rollen schon über mehrere Jahre und möchte dazu aus Erfahrung anmerken, dass die Kolleginnen und Kollegen im Projekt Brenner-Nordzulauf jederzeit extrem kooperativ, grenzüberschreitend sehr ähnlich wie die Kollegen in Österreich, das vorangetrieben haben und sich im engsten Austausch und Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, den politischen Verantwortungsträgern, den Interessensvertretungen, mit allen Stakeholdern und Betroffenen der Diskussion gestellt haben. Es wird seit langer Zeit umfangreich informiert – Herr Winhart hat es auch angemerkt –, wo immer auch möglich, und man hat Rückmeldungen und Anregungen der Bevölkerung entgegengenommen. Das Projektteam hat einen Planungsauftrag, der wird von Ihnen ausgesprochen, und der ist flankiert von gesetzlichen Rahmenbedingungen, von Finanzierungsvorgaben, von Vorgaben der Zweckmäßigkeit und der Sparsamkeit. Diese Vorgaben muss das Projektteam erfüllen. Wenn Forderungen und Vorstellungen der Region darüber hinaus gehen, bereitet das Projektteam das gemeinsam mit den Einwanderhebenden für die parlamentarische Befassung vor. Das sind dann die Kernforderungen, die aber zumeist ein „Preisschild“ haben, aber auch ein „Preisschild“ über zusätzliche Finanzierungen, so auch übrigens bei der Fehmarnbeltquerung. Sie erzeugen sehr oft auch zeitliche Verzögerungen, weil noch einmal eine Umplanung des Projekts erforderlich wird. Und da sind wir dann auch schon beim Zeitplan.

Was steht uns bevor? Der Meilenstein, der Durchschlag – wir haben heute sehr viel von Tunneln gesprochen –, den wir brauchen, ist der Beschluss im Frühjahr 2025 in der parlamentarischen Befassung, bei dem Sie alle entscheiden, ob die Vorplanung,



die vom Projektteam vorgelegt wird, das ist, was wir umgesetzt wissen wollen, oder ob noch weitere Berücksichtigungen über den gesetzlichen Rahmen hinaus erforderlich sind. Das liegt in Ihrer Hand. Unser Projektteam wird Ihren Auftrag dann umsetzen, um die Verkehrswende so schnell wie möglich voranzutreiben. Wenn wir diesen Beschluss dann haben, wenn wir an der Stelle sind, dass klar ist, wie es weitergeht, ist die Entwurfsplanung und dann auch die Genehmigungsplanung durchzuführen. Dann kommt das Planfeststellungsverfahren, vermutlich nicht von Kufstein bis München in einem Stück. Es gibt Planfeststellungsabschnitte, unterschiedliche Projektteile, die vom EBA zu bearbeiten sind. Die werden dann in der Öffentlichkeit nochmal zur Diskussion gestellt. Es ist selbstverständlich der übliche rechtsstaatliche Prozess durchzuführen. Wir hoffen auf so wenig Klagen und Einreden wie möglich, müssen aber damit rechnen, dass die auch kommen. Abhängig davon wie gut unsere Unterlagen sind, wie gut die Behörde, wie schnell die Behörde arbeiten kann, wie schnell dann auch Gerichte tätig werden können, können wir Ende der Zwanziger-, Anfang der Dreißigerjahre mit dem Bau starten. Und dann, das haben wir gehört, kann die Inbetriebnahme im Jahr 2040 starten. Sie wird sehr wahrscheinlich auch in Schritten und dann in einem Hochlauf erfolgen. Aber als großer Fan einer breiten BürgerInnenbeteiligung kann ich nur nochmal ein Plädoyer dafür halten, dass jetzt die Zeit für Entscheidungen ist. Diese Entscheidung obliegt dem Bundestag im Frühjahr 2025.

**Vorsitzender:** Danke! Herr Heizler, bitte! Sie haben auch maximal vier Minuten Zeit.

**Felix Heizler (DZSF):** Danke für die Nachfragen. Zunächst zur ersten Frage, ob durch die Studie der Bürgerinitiative eine Machbarkeit oder Zulassungsfähigkeit der konkreten Verknüpfungsstelle eindeutig nachgewiesen ist. Wir haben in unserer DZSF-Studie auf zwei Punkte hingewiesen, die für so eine Einschätzung der Genehmigungsfähigkeit erforderlich sind. Zum einen ist das der konkrete Nachweis der gleichen Sicherheit für diesen konkreten Fall der unterirdischen Verknüpfungsstelle. Zum anderen darf die Verknüpfungsstelle nicht isoliert betrachtet werden. Die von der Bürgerinitiative beauftragte Studie erbringt keinen expliziten Nachweis gleicher Sicherheit, sondern zeigt für verschiedene Varianten grundsätzliche Möglich-

keiten auf, ob und durch welche Maßnahmen – und das können zum Beispiel Strahlventilatoren, Überdruckbereiche, Durchschläge, Rettungswege sein – eine unterirdische Verknüpfungsstelle umsetzbar sein kann. Ob diese Maßnahmen ausreichen, um eine Verrauchung anderer Tunnelröhren vollständig zu verhindern, wird in der beauftragten Studie nur qualitativ bewertet und nicht konkret berechnet. Zum anderen – das hat Herr Gastel in seiner Frage ja auch schon angedeutet – wird auch in der von der Bürgerinitiative beauftragten Studie die Verknüpfungsstelle nur isoliert betrachtet. Das heißt, man beschränkt sich auf die reine Verknüpfungsstelle, ohne die angrenzenden Streckenabschnitte, die möglicherweise oder relativ wahrscheinlich im Tunnel angeordnet sein werden, zu betrachten. In unserer DZSF-Studie haben wir beschrieben, dass man eben die örtlichen Gegebenheiten und die Randbedingungen einbeziehen muss, wenn man sich über die Genehmigungsfähigkeit unterhält.

Da komme ich zum zweiten Teil der Frage und dem Beispiel des Hauptbahnhofs in München und den fünf Bahnhöfen, die an einem Ort unterirdisch vorhanden und auch verknüpft sind. Der entscheidende Unterschied hier ist, dass das fünf betrieblich voneinander getrennte Bahnhöfe sind oder zumindest die Tunnelröhren nicht so miteinander verknüpft sind, wie es in der unterirdischen Verknüpfungsstelle erfolgen soll. Dadurch haben wir nicht die unmittelbare Gefahr, dass es im Brandfall zu einer Verrauchung in allen diesen Bahnhöfen kommen könnte. Zum anderen ist hier relevant, dass es sich nur um Bahnhöfe des Personenverkehrs handelt. Da kommen wir wieder zum Thema des Tunnelbegegnungsverbots, der EBA-Tunnelrichtlinie, die ja bei der unterirdischen Verknüpfungsstelle in Kirnstein relevant ist, aber in so einem Fall wie in München nicht relevant wäre, weil es dort nur um Personenverkehr und nicht auch um Güterverkehr geht. Es sind natürlich auch dann wieder die Randbedingungen und der Kontext zu beachten. Bei einem unterirdischen Bahnhof mitten in einer Großstadt sind Sicherheitskonzepte anders umzusetzen, als sie das vielleicht an dieser Stelle im Inntal wären. Abschließend die Aussage, dass aus meiner Sicht die notwendigen Sicherheitsnachweise auf Basis der Unterlagen, die ich bisher gesehen habe, noch nicht konkret dafür erbracht worden sind. Danke!



**Vorsitzender:** Danke! Nun hat Herr Prof. Iffländer das Wort, auch maximal für vier Minuten.

**Prof. Dr. Lukas Iffländer** (Pro Bahn): Vielen Dank! Als kurze Vorbemerkung, da ja gerade auf „meine 2 Stunden 30“ schon reagiert wurde: Das Thema „Haltekonzept“ ist, glaube ich, ein Thema, mit dem sich der Verkehrsausschuss perspektivisch auch mal beschäftigen muss, wie wir einen verbindlichen Fahrplan für Infrastrukturprojekte hinkommen. Aber ich möchte das Gegenbeispiel nennen: Auf der VDE 8 zwischen München und Berlin fährt jede Stunde ein Sprinterzug und jede Stunde, bis auf zweimal am Tag, wo man Jena noch anbindet, hält trotzdem ein Zug in Bamberg. Man kann das also irgendwie hinkommen. Österreich ist hier übrigens ein Positivbeispiel, denn dort wurde gerade der Interregio wieder eingeführt.

Matthias Gastel hatte gefragt, wie das Verhältnis einer möglichen Verzögerung durch eine Klage im Verhältnis zu einer Umplanung einzuschätzen ist. Für eine Umplanung bräuchte man wahrscheinlich relativ lange. Im entsprechenden Bereich müsste man noch einmal Bohrungen durchführen. Ich sage mal nach Bauchgefühl: drei Jahre plus die Zeit, die man braucht, überhaupt einen Gutachter zu finden. Da gehen ja im Moment die Ausschreibungen auch gelegentlich schief, wie ich bei einigen Projekten, wo ich beteiligt bin, erfahren durfte. Bei der Klage haben wir den Vorteil – so blöd das klingt –, dass die direkt ans Bundesverwaltungsgericht nach Leipzig geht. Das dauert in der Regel ein bis eineinhalb Jahre und dann liegt eine Entscheidung vor. Wir müssen aus unserer Erfahrung bei solchen Projekten davon ausgehen, dass ohnehin jemand klagt. Ich wette einen Kasten Bier, dass egal, was wir bauen oder einbringen, jemand dagegen klagen wird. Es ist bei aktuell jedem deutschen Neubau- oder Ausbauprojekt so, dass mindestens einer klagt. Das ist auch ein deutscher Mentalitätsfaktor, das muss man ganz ehrlich sagen. Die Österreicher und die Dänen, die klagen einfach nicht so aktiv gegen ihre Infrastruktur. Das liegt vielleicht aber auch daran, dass in Österreich die Republik Österreich als Bauherrin auftritt und in Dänemark das Königreich Dänemark und nicht der Eindruck aufkommt, der bei uns leider bei vielen Bürgerinitiativen entsteht, dass die Deutsche Bahn für ihre ICE bauen würde. In dem Punkt ist ein integrierter Konzern manchmal auch nicht ganz so hilfreich, auch wenn es kompetenztechnisch natürlich durchaus

Vorteile hat.

Zur Frage der Auswirkungen auf andere Projekte: Ich habe das in meiner Stellungnahme auch aufgezeigt. Wenn wir uns nur die Projekte in Ostbayern anschauen, da reden wir über die ABS mit Elektrifizierung von Hof über Regensburg bis Obertraubling, die Ausbaustrecke von Regensburg über Landshut nach Mühldorf und die ABS 38 von München über Mühldorf nach Freilassing. Das sind drei Kernprojekte, die wir im bayerischen Personen- und Güterverkehr dringend brauchen. Die Kosten nach Berechnungen von 2016 zwei Drittel von dem, was wir annehmen, was allein der Tunnel bei Rosenheim extra kosten würde, auf das Jahr 2016 bezogen. Das ist eine alte Bezugsgröße, die ist ein bisschen überholt aufgrund der Kostensteigerungen. Das heißt, wenn wir von 50 Prozent höheren Baukosten ausgehen, würde das bedeuten, dass wir quasi alle anderen ostbayerischen Projekte in einer Situation sehr knapper Finanzmittel gegen diesen einen Tunnel unter dem Inn aufwiegen müssen. Ich denke, das muss man sich sehr gut überlegen. Wir haben generell eher knappe Kassen. Wir brauchen im Moment auch Geld für die Korridorsanierungen, damit wir überhaupt ein Basisnetz haben, das in einem vernünftigen Zustand ist und das wir erweitern können. Da müssen wir jeden Euro, so hart das ist, zweimal oder dreimal umdrehen. Und wenn wir in Richtung Deutschlandtakt gehen, werden wir sehr hart priorisieren müssen, welche Maßnahme bringt uns am meisten, ob es jetzt Verlagerung ist, Fahrzeitgewinn oder CO<sub>2</sub>-Vermeidung. Das ist noch eine ganz andere Diskussion. Das muss am Schluss dann politisch, glaube ich, entschieden werden. Aber wir werden da sehr hart priorisieren müssen. Und wir sind leider nicht mehr in der Haushaltssituation, in der wir uns die „Plus-Option“ leisten können. Ich würde mir auch wünschen, dass wir uns die überall leisten könnten und dann aber auch gleichzeitig das Personal zum Bauen hätten. Aber leider sind wir jetzt in der Mangelsituation, die entsprechend verwaltet werden muss. Danke!

**Vorsitzender:** Danke! Nun hat Landrat Lederer das Wort für maximal vier Minuten.

**Otto Lederer** (LK Rosenheim): Vielen herzlichen Dank! Ich darf auf das kurz eingehen, was Landesrat Zumtobel gesagt hat, dass es in Tirol immer wieder zu Verkehrsproblemen kommt. Ich kann das durchaus nachvollziehen. Wir haben fast wöchent-



lich Blockabfertigung. Bei uns ist das dann ganz ähnlich. Daher, glaube ich, sind wir uns alle einig, dass wir mehr Verkehr auf der Schiene brauchen. Die Frage ist, ob es dafür eine Neubaustrecke braucht. Da gehen heute schon die Diskussionsgrundlagen ein Stück weit auseinander. Meine Aufgabe als Landrat ist es aber, die Forderungen der Region im Planungsprozess zu vertreten. Und da geht es um das Wie. Wie soll eine Neubaustrecke ausschauen? Dafür ist es natürlich wichtig – und da bin ich dem Abgeordneten Donth sehr dankbar –, die Inn-Unterquerung nördlich von Rosenheim noch einmal anzuschauen und die Vorteile herauszustellen. Es geht ganz klar darum, die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren. Ich habe es vorher gesagt, auf einer Breite von über vier Kilometern haben wir Dämme bis zu elf Metern Höhe. Sie können sich vorstellen, wie breit der Dammfuß dann ist und wie viel Fläche hierfür in Anspruch genommen wird. Sie können sich vorstellen, dass das natürlich eine Belastung für die Landwirtschaft ist, die hier seit Jahrhunderten ihre Betriebe bewirtschaftet. Genauso geht es aber auch um die Anwohner. Eine Untertunnelung würde natürlich die Anwohner deutlich weniger belasten, insbesondere beim Lärm. Ich habe vorhin den Tunnelknalleffekt vorgebracht, wenn man aus dem Innleiten-Tunnel herauskommt. Aber auch die Umfrage in Tirol hat ja gezeigt, wenn über 80 Prozent des Güterverkehrs dann nicht mehr oberirdisch, sondern unterirdisch im neu gebauten Tunnel verläuft, sind die Bürger sehr zufrieden wegen der Lärmminimierung. Tunnels haben hier sehr wohl einen entsprechenden Effekt. Und dass das Landschaftsbild und das Naherholungsgebiet dadurch erhalten bleiben und Biotope und das Kleinklima eben nicht in Mitleidenschaft gezogen werden, das ist für alle, glaube ich, verständlich.

Herr Prof. Iffländer hat die Kosten ins Spiel gebracht. Ich sage Ihnen ganz deutlich, die ließen sich sehr wohl reduzieren, denn die momentane Planung sieht vor, dass die Verknüpfungsstelle an der höchsten Strecke zwischen Rosenheim und Grafing sein soll. Die muss dann natürlich in einem Trogbauwerk zwischen 15 und 35 Meter Tiefe liegen, mit über einem Kilometer Länge. Und dass das dann Hunderte Millionen Euro kostet, glaube ich. Daher haben wir auch Alternativen vorgeschlagen, wie man das vielleicht anders machen könnte und bitten einfach nur, diese Alternativen noch einmal anzuschauen und zu prüfen, ob es nicht doch sinn-

voll wäre, das Ganze so durchzuführen. Und zu dem Argument, dass irgendjemand immer klagt: In Österreich haben wir es geschafft, aber dann muss man natürlich auch auf die Forderungen der Region ein Stück weit eingehen. Eine Inn-Untertunnelung hätte auch noch weitere Vorteile. Zum Beispiel wären Wasserschutzgebiete möglicherweise mit der jetzigen Planung deutlich mehr gefährdet, als wenn man eine Inn-Unterquerung anstreben würde. Und etwas, was überhaupt noch nicht vorgebracht wurde und was die bayerische Wirtschaft sicherlich auch interessiert, ist das Risiko des geplanten Brückenbauwerks. Diese Brücke würde auf Seeton gebaut und wäre über einen Kilometer lang. In knapp einem Kilometer Entfernung versucht man jetzt seit Jahren eine Brücke zu bauen, um die neue B15 unter der Bestandsstrecke durchzuführen. Nur diese Brücke über die Bundesstraße – wir reden da vielleicht von 40 Metern – hat dieses Projekt seit Jahren verzögert, wegen des Seetons. Und hier will man eine über einen Kilometer lange Brücke auf Seeton bauen? Ich persönlich glaube, dass hier ein Tunnel möglicherweise sogar das Risiko der Verzögerung eindämmt. Ob ein Tunnel tatsächlich so schlecht ist, glaube ich gar nicht. In Tirol werden beim gesamten Brenner-Nordzulauf über 80 Prozent der Strecke im Tunnel gebaut. Da sind die Bürger bisher sehr zufrieden.

Was würde die Verschiebung der Verknüpfungsstelle in Ostermünchen bringen? Natürlich würde man die Verknüpfungsstelle ein Stück weit von der Wohnbebauung weg orientieren. Da sind Weichen, da wird gebremst, da wird beschleunigt, das hat natürlich etwas mit Lärm zu tun. Das Landschaftsbild wird weniger beeinflusst, weil es dann auf Gelände ebener Höhe wäre. Jetzt im Moosachtal, wo die Verknüpfungsstelle zum Teil geplant ist, ist die Strecke weit über fünf Meter hoch. Und auch hier ist ein Wasserschutzgebiet in der Nähe. Je weiter man davon wegkommt, umso besser ist es. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Danke! Jetzt hat Herr Müller das Wort für maximal acht Minuten.

**Dipl.-Ing. Gerhard H. Müller:** Die Frage war, welche Alternativen es gibt. Es gibt eine kostengünstige, schnell realisierbare Alternative. Ich habe dazu meinen schriftlichen Ausführungen eine Anlage mit einer Übersichtsskizze angefügt, in der ich die Situation der Streckenführungen darstelle. Ich fange an mit dem Abschnitt Rosenheim-Kufstein. Hier sind nur noch Ergänzungsmaßnahmen not-



wendig, da er bereits für eine höhere Leistungsfähigkeit vorbereitet ist. Als weiteres ist die Ausbaustrecke 38 München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg schon im Bau. Die erforderliche Kapazität für den beginnenden zusätzlichen Brennerverkehr kann damit schon 2032 erreicht werden. Allerdings muss diese Strecke beschleunigt werden und bis zu diesem Zeitpunkt tatsächlich ausgebaut werden. Eine weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit kann durch den Ausbau des östlichen Korridors erreicht werden, über den jetzt auch schon gesprochen wurde. Der beginnt aber nicht in Mühldorf, Landshut, Regensburg. Ich möchte dazu Herrn Prof. Iffländer entgegenen: Es fehlt hier der Abschnitt Rosenheim-Mühldorf. Diese Strecke muss ausgebaut werden. Ich verstehe nicht, warum sie nicht Teil des Vordringlichen Bedarfs ist. Sie müsste zügig in den Vordringlichen Bedarf und kann dann eine wesentliche Entlastung für den Engpass Grafing-München und den Knoten München darstellen und den östlichen Korridor für den Güterverkehr sehr leistungsfähig machen. Die bisher dagegen von der Bahn vorgebrachten Argumente sind meiner Meinung nach nicht überzeugend. Es ist mir entgegengehalten worden, 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. Diese Aussage 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 – das sind etwa 200 Kilometer vom südlichen Ende des Brennerbasistunnels – 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 Behauptung, die Strecke Rosenheim-Mühldorf sei nicht ausreichend wirtschaftlich, ist für mich völlig unverständlich, da gerade dadurch viele Milliarden Euro Kosten vermeidbar sind, außer der Neubaustrecke auch die teuren Folgemaßnahmen im Raum München. Diese Strecke ist in den Vordringlichen Bedarf zu nehmen. Weiter wird vorgebracht, das Alternativkon-

zept entspreche nicht den Zielen der Bundesverkehrswegeplanung. Das trifft nur für die relativ nutzlose Vorgabe einer Geschwindigkeit von 230 km/h zu. Dafür sind viele andere Ziele in höherem Maß erfüllt, wie zum Beispiel eine bessere Erschließung der Region Südostoberbayern, die Vermeidung der Überlastung des Knotens München sowie eine deutlich geringere Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen. Das Alternativkonzept führt zu folgendem Ergebnis: Der Vorwurf, Deutschland sei in Verzug, wird entkräftet. Das wesentliche Ziel des Antrags der Fraktion der CDU/CSU, die schweren Eingriffe in die Natur, Zerschneidung der Landschaft, Versiegelung von Flächen und Vernichtung der Existenzen landwirtschaftlicher und touristischer Betriebe zu vermeiden, wird dabei sogar viel besser erreicht. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz wird wesentlich besser. Der Bundeshaushalt wird um viele Milliarden Euro entlastet. 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 gleich 230 km/h“ können viele Milliarden Euro eingespart werden. Diese Milliarden können für andere Schienenverkehrsprojekte eingesetzt werden und einen vielfachen Nutzen bewirken. Ich bin überzeugt, dass diese Alternativvariante für Bund, Bahn, Region und Umwelt die wesentlich bessere Lösung ist. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt sicher weit über 1,0. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Dann gebe ich jetzt Herrn Rauscher das Wort für maximal vier Minuten.

**Dr.-Ing. Wolfgang Rauscher:** Es ist ja tatsächlich so, dass es europaweit keine Verknüpfungsstelle in der Komplexität gibt, die hier vorgesehen ist, sondern es gibt weniger komplexe Verknüpfungsstellen, oft in den grenzüberschreitenden Alpen-Transversalen. Die mussten natürlich auch unter Berücksichtigung der in den jeweiligen Ländern geltenden bahntechnischen Bestimmungen mit entsprechenden Ergänzungen zusammengeführt werden. Aber wie würde das im vorliegenden Fall gehen? Natürlich wird man sich zunächst einmal die Gesamtstrecke zwischen Rosenheim und Kufstein an-



schauen. Daraus entsteht natürlich auch die Kenntnis über die vorhandenen Tunnelstrecken. Man muss sich in dem Fall natürlich auch über die Anbindung der Bestandsstrecke Gedanken machen, die dann ebenfalls im Tunnel, im Berg geführt werden muss. So wird sich zunächst in Trasse und Gradienten ein Konzept der Gesamttrasse ergeben. Dann kann man sich in der Folge auf die Verknüpfungsstelle konzentrieren und sich auch unter Zugrundelegung des Gutachtens der Inntalgemeinden für bestimmte Konzepte entscheiden, die sinnvoll erscheinen, und dieses Konzept für die Weiterbearbeitung zugrunde legen. Man muss dann über die betrieblichen Dinge nachdenken. Man muss Schadensszenarien, Brandszenarien in Abhängigkeit vom Betrieb definieren. Aus diesen Brandszenarien ergeben sich dann die wärmemäßigen Ausbreitungen mit entsprechenden Rauchentwicklungen mit Luftströmungen. Das muss simuliert werden und dann muss man sich in Rückkopplung die entsprechenden Lüftungsmaßnahmen, Abluftschächte, Abluftstollen und Rettungsstollen überlegen. Man muss sich die für die Personenrettung erforderlichen Maßnahmen überlegen. Das Ganze ist natürlich ein Iterationsprozess, der ständig rückgekoppelt wird und bei dem man mit neuen Überlegungen die Dinge dann weiterverfolgt. Im Endeffekt kommt dann ein Gesamtkonzept heraus. Das ist natürlich komplexer als die Beispielskizzen, die jetzt im Gutachten enthalten sind. Aber die Vorgehensweise bei der ganzen Maßnahme ist derselbe ingenieurtechnische Weg wie bei den bislang bearbeiteten weniger komplexen Verknüpfungs- oder Überleitungsstellen auch. Es wird dann in der Verfolgung dieser Maßnahme sicherlich auch der normale Planungsweg gegangen. Es wird wahrscheinlich zuerst eine Machbarkeitsstudie geben. Dann gibt es ein Vorprojekt, dann ein Entwurfsprojekt. Das wird natürlich verschiedene Maßnahmen brauchen. Und je detaillierter es wird, desto komplexer werden natürlich die ganzen Entrauchungs- und Entlüftungsberechnungen. Aber für eine Entscheidung über die Sache an sich muss man nicht den ganzen Weg bis zu Ende gehen, sondern man kann sich einen Weg überlegen. Da sieht man dann auch im Verlauf des Bearbeitungsprozesses, wie man mit den Dingen im Ergebnis umgehen kann und ob man noch einen sehr langen Weg vor sich hat oder nicht. Also es ist ein Entwurfsprozess wie in anderen ingenieurtechnischen Disziplinen auch. Jetzt ist eben ein Prozess erforderlich, der zunächst einmal die Machbarkeit

zeigt, der auch mit den Genehmigungsbehörden besprochen wird. Auch die Genehmigungsbehörden sind in diese Prozesse miteinzubinden, sodass man eben nicht gegen die Wand läuft. Insofern kann ich sagen, das Projekt ist technisch machbar und es ist auch genehmigungsrechtlich händelbar. Man muss natürlich die Nachweise führen, dass die entsprechenden sicherheitstechnischen Randbedingungen eingehalten werden. Das ist keine Frage. Danke!

**Vorsitzender:** Danke! Frau Völzow hat nun das Wort für maximal vier Minuten.

**Christine Völzow** (vbw) Vielen Dank! Ich wurde nach der möglichen Entwicklung in den nächsten Jahren gefragt. Wenn man zunächst einmal zurückblickt, dann sieht man, dass in den letzten zehn Jahren der deutsche Außenhandel mit Österreich und Italien spürbar gestiegen ist. Sowohl bei den Exporten als auch bei den Importen haben wir jeweils knapp unter, knapp über 50 Prozent Wachstum. Bei den Exporten Deutschland-Italien gibt es sogar ein klar überdurchschnittliches Wachstum von ungefähr 64 Prozent. Das ist ähnlich bei den bayerischen Exporten nach Österreich und Italien, die auch überdurchschnittlich gestiegen sind. Aktuell, keine Frage, sehen wir aufgrund der schwachen Konjunktur in Deutschland einen Rückgang. In den ersten Monaten des Jahres sind die Zahlen bedauerlicherweise gesunken. Mittelfristig rechnen wir trotzdem wieder mit einem Anstieg der Handelsvolumina. Wir setzen als Vereinigung der bayerischen Wirtschaft darauf, dass wir die Industrie, die uns in Bayern ja besonders wichtig ist und die besonders stark bei uns ist, bei uns halten und wir uns der Deindustrialisierung entgegenstemmen. Wenn das gelingt, bedeutet das selbstverständlich auch Güterverkehr. Die bisherigen Studien gehen davon aus, dass die Nachfrage im Güterverkehr in den nächsten Jahren und auch Jahrzehnten deutlich wachsen wird. Soweit ich es verstanden habe, wird es ja auch neue Prognosen zu den Zugzahlen geben, rechtzeitig bis zur Entscheidung im Bundestag. Es ist aber natürlich immer schwieriger, für die fernere Zukunft belastbare Prognosen abzugeben, je länger die Wirtschaft neben allem anderen, was sie momentan herausfordert, im übertragenen aber auch im tatsächlichen Sinn, am Brenner im Stau steht. Deswegen noch einmal: Für uns ist es einfach von extrem großer Bedeutung, dass dieses Vorhaben mit den Zulaufstrecken und auch mit den Terminals schnellstmöglich umgesetzt wird. Danke!



**Vorsitzender:** Herr Winhart hat jetzt das Wort für maximal acht Minuten.

**Andreas Winhart:** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, ich wurde gefragt, was die Vorteile für die Bevölkerung wären, wenn man dieses Projekt realisiert, ganz egal, ob man auf der Bestandsstrecke unterwegs ist oder auf der Neubaustrecke, sondern grundsätzlich, was müsste getan werden, um das für die Bevölkerung akzeptabel zu machen. Da war ich jetzt schon etwas überrascht. Ich muss jetzt nicht mehr auf die zweieinhalb Stunden zurückkommen. Das ist genau das, was man in Rosenheim nicht hören will, Herr Iffländer. Das ist genau das Problem mit der Neubaustrecke, dass, wenn sie kommen wird, es eben noch weniger Halte in Rosenheim gibt. Wir haben jahrelang ohne ICE leben müssen. Wir haben jetzt ab und zu mal eine ICE-Verbindung. Das ist eben dieses „ab und zu“, wo man uns hinter München da auch mal „ein bisschen ICE“ gönnt. Wir sind ganz froh, dass die ÖBB ganz fleißig über Rosenheim fährt. Selbst Landtagsabgeordnete nutzen diese Verbindungen nach München. Das muss ich sehr lobend erwähnen. Denn die Taktung ist halt einfach viel zu gering. Was ist jetzt der Kern dieser ganzen Geschichte? Natürlich muss der Personenfernverkehr in Rosenheim halten. Wir reden jetzt hier nicht von einem kleinen Örtchen, sondern wir reden von einer der drei größten Städte Oberbayerns, von einem Oberzentrum mit 70.000 Einwohnern in der Stadt und 250.000 Einwohnern im Landkreis. Dazu kommen die Anwohner aus den Landkreisen Miesbach, Ebersberg, Mühldorf und Traunstein, die auch nach Süden reisen wollen. Diese Halte sind für uns essenziell wichtig. Das nächste sind natürlich die anstehenden Renovierungen, die nicht nur die Strecke München-Salzburg betreffen dürfen, sondern wir müssen auch schauen, dass man im Raum Rosenheim, wenn wir Akzeptanz für dieses Projekt erreichen wollen und natürlich auch den Fernverkehr in Rosenheim haben, auch den Regionalverkehr wieder besser anbindet. Wir haben desaströse Streckenverläufe zwischen Rosenheim und Mühldorf. Man muss das meiner Meinung nach nicht gleich ausbauen, aber eine gute Renovierung würde nicht schaden und wäre im Sinne der Bevölkerung vor Ort. Wir hatten ja vor kurzem erst in Rott am Inn die Streckensperrung, weil dort der ganze Hang weggerutscht ist. Das ist ein gutes Bild über den Zustand von regionalen Bahnstrecken im Raum Rosenheim oder auch zwischen Rosenheim,

Bad Aibling und Holzkirchen. Wir denken alle mit Schrecken zurück an das Jahr 2016, an Faschingsdienstag, als das schreckliche Zugunglück dort passiert ist. Und seitdem ist dort an der Streckeninfrastruktur relativ wenig passiert. Das wären jetzt die Punkte, wo man sagen müsste, wenn hier schon eine Mehrbelastung auf die Schiene kommt, darf es nicht zum Nachteil der jetzigen Infrastruktur sein. Nein, man muss eigentlich die jetzige Infrastruktur deutlich ausbauen und für die Bevölkerung in Schwung bringen. Nicht, dass – ich sage jetzt mal – Auswärtige dann relativ flott und zügig bei uns vorbeifahren, aber wir von der ganzen Situation überhaupt nicht profitieren.

Lassen Sie mich noch kurz darauf eingehen, was man sich sonst so wünscht oder was auch in den Bürgerdialogen immer wieder angesprochen wurde: die Situation im Inntal. Das wurde von Landrat Lederer schon ausführlich dargestellt. Wir haben da eine Talstelle. Auf wenigen hundert Metern haben Sie eine Staatsstraße, die Bundesstraße, die Autobahn, zwei Pipelines, die Stromstrecke und den Inn. Und jetzt soll genau an dieser Stelle die Verknüpfungsstelle hinkommen. Es wurde vorhin ausgeführt: Was machen wir denn, wenn eine Schadenslage in einer Verknüpfungsstelle unter dem Wildbarrnen eintritt? Was machen wir denn bei einer Großschadenslage in diesem engen Talkessel, wenn mal irgendetwas sein sollte? Es kann ja auch auf der Autobahn etwas sein, oder auf der Bundesstraße. Dann haben wir genauso das Problem der Erreichbarkeit, dort überhaupt mit Rettungskräften heranzukommen. Da würde eine unterirdische Verknüpfungsstelle ganz klar zur Entlastung und zur Sicherheit beitragen. Und zur grundsätzlichen Verkehrssituation im bayerischen Inntal südlich ab Raubling muss man klar sagen, dieser Bereich ist jetzt schon massiv vom Verkehr belastet. Wenn wir noch mehr Verkehre – und die werden ja wachsen, wie wir gerade gehört haben – in diesem Bereich bekommen, sollten wir auf jeden Fall einen Fokus darauf legen, dass die Tunnel kommen, dass die Ortschaften Oberaudorf und Kiefersfelden massiv entlastet werden. Und es macht natürlich auch Sinn, das später fortzuführen. Aber ich möchte noch einmal darauf hinweisen, wir brauchen keine Bevorzugung des Inntals, sondern eine akzeptable Lösung auf der gesamten Strecke. Und dazu gehört nicht nur Transparenz, dass man jetzt mal Klartext redet, über die oberirdische Strecke zwischen Stephanskirchen und Rohrdorf und mögliche Anbin-



dungen nach Salzburg, sondern dass man noch einmal prüft, ob man das nicht auch gleich bei der Gelegenheit unterirdisch weiterführt, wenn man sich für eine Neubaustrecke entscheidet. Natürlich sind die Quellgebiete im Bereich Stephanskirchen und grundsätzlich der maximale Lärmschutz für die Region essenziell. Wir haben mehrere Heilbäder, wir haben den Titel einer Gesundheitsregion, Gesundheitsregion Plus, wie es in Bayern heißt. All das ist natürlich auch – ich sage jetzt mal – in gewissem Maße gefährdet, wenn man zwar irgendwann 2045 dann sehr ökologisch nachhaltig und klimafreundlich mit dem Zug anreisen kann, aber in der Zeit bis dahin vom ganzen Erholungswert nicht mehr viel übrig bleibt. Auch Landrat Lederer hat es vorhin schon erwähnt, wir befinden uns fast im Milliardenbereich, was Umsätze im Tourismus angeht. Und mit diesen zu erwartenden Großbaustellen ist hier einiges an Wertschöpfung im Raum Rosenheim gefährdet. Wir müssen daher großen Wert darauf legen, dass man vom Baustellenmanagement nochmal ganz genau erklärt, wie das funktionieren soll. Das ist ein Punkt, der mir hier komplett fehlt. Haben wir Ähnliches zu erwarten, wie man es vom Brenner in Tirol kennt? Wenn man dort mit dem Auto fährt, hat man ja diese ganzen Schutthalden am Rande der Autobahn entlang der Baustrecke. Bleibt das im Raum Rosenheim oder kommt es weg? Da sind viele Fragen komplett offen. Und daher ist die Sache nicht beschlussreif. Ich hätte mir schon gewünscht, dass man diese Fragen auch zeitnah von Seiten der Bahn beantwortet. Danke!

**Vorsitzender:** Danke! Nun gebe ich Herrn Zumtobel das Wort für maximal acht Minuten.

**René Zumtobel (LR Tirol):** Geschätzter Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielleicht auf die Frage zu Beginn, was kann man lernen oder was sind Best-Practice-Beispiele aus Österreich, aus Tirol. Ich weiß aus den Gesprächen in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn, wo Südtirol, Tirol und Bayern zusammen den Brennerraum, was die Bahn betrifft, bearbeiten und sich auch gegenseitig austauschen, dass Ingenieure nach dem Modell der Schwarmintelligenz arbeiten. Das heißt, da ist nicht einer, der einen Strich zieht, sondern es wird überlegt, wo ist was topografisch möglich, was ist für die Bevölkerung am verträglichsten, was ist auch wirtschaftlich vertretbar. Dahinter stehen ganz viele Überlegungen der Damen und Herren, die da arbeiten. Ich kann das auch aus dem gemeinsamen

Grenztunnel-Bereich berichten, denn es wird ja dann hoffentlich in Zukunft einen Tunnel geben, der durch Kufstein in das bayerische Inntal weitergeht. Und da hängen wir so direkt zusammen. Das heißt, es braucht diesen nächsten Schritt, um auch zu wissen, wo man denn in Tirol beginnen soll, damit wir auch richtig in Bayern rauskommen. Ich glaube, wir sollten auch mehr die Möglichkeiten nutzen, den Menschen das Positive zu vermitteln. Dass Baustellen Einschränkungen bringen, ist unbestritten, das weiß jeder. Aber der Ausblick darauf, was es dann bringt an schnellen Fahrzeiten, an attraktiven Verbindungen, an weniger Lärm, an Verbesserungen auch im gesamten Verkehrssystem, muss auch vermittelt werden. Ich sage das deshalb – und da möchte ich Sie auch alle bestärken –, weil ich ein paar Schlagzeilen von damals aus Tirol herausgesucht habe. Das ist jetzt ein wenig Vergangenheit, aber das muss man einfach wissen: *„Betriebswirtschaftlich nicht notwendig“*, weil genügend Bahnkapazitäten frei wären, ein Bürgermeister: *„Von der Seite der Gemeinde wird es sicher keine Genehmigung geben“*, dann später: *„Es macht alles keinen Sinn, weitere Milliarden in den Bahnausbau zu investieren“*, *„So gesehen hat ein ausgebautes Unterinntal ja keinen Sinn, zudem ist nicht einmal die bestehende Trasse voll ausgelastet...“* Versuchen Sie heute, eine Trasse zu bekommen, um 17 Uhr von Innsbruck nach Kufstein! Sie werden keine bekommen! Und das ist die Realität. Daher muss man auch einmal sagen, es gab damals auch Politiker – und ich hoffe, es gibt sie auch in Zukunft – die den Mut hatten, etwas zu entscheiden. Sie werden nicht von allen Applaus bekommen. Das ist auch klar. Ich weiß, als Politiker denkt man natürlich oft in Wahlperioden. Aber Fakt ist, eine Entscheidung für den Ausbau der Bahn ist eine Zukunftsentscheidung, von der die Menschen erst viele Jahre später profitieren werden. Und auf der österreichischen Seite sind jetzt 80 Prozent des Brennerbasistunnels ausgegraben. 80 Prozent! 2032 ist der geplante Termin für die Inbetriebnahme. Wir haben zehn Milliarden in den Tunnel investiert – auch viel EU-Geld – und fünf Milliarden in die Zulaufstrecken. Ich sage es jetzt ganz klar: Wir meinen es ernst. Wir wollen den Ausbau, wir brauchen ihn. Und weil Landrat Otto Lederer die Staus angesprochen hat, die wir nach Rosenheim verlegen: Mir geht es damit auch nicht gut. Ganz klar! Das sind die gleichen Menschen und es gibt viele Verbindungen. Wenn ich an den Bürgermeister von



Kiefersfelden denke, mit dem wir eine enge Zusammenarbeit haben. Wir haben das Ticket nach Bayern ausgeweitet. Ich will diese Zusammenarbeit. Aber unser System kollabiert gerade.

Da komme ich zur Frage von Herrn Abel. Was passiert bei einer Verzögerung von zehn Jahren? Wissen Sie, was zu mir jemand gesagt hat? Physik macht keine Kompromisse! Und das ist genau die Realität. Wenn sich das zehn Jahre verzögert, werden wir weiter mit Maßnahmen wie Dosiertagen, Mengenbeschränkungen, damit es sich nicht staut, bis zu einem planbaren Straßensystem, reagieren. Mir fehlt im Moment die Fantasie, mir vorstellen zu können, dass das zehn Jahre länger dauert. Und das, meine Damen und Herren, können wir weder der österreichischen Bevölkerung, geschweige denn der Tiroler Bevölkerung, und auch Ihnen in Deutschland nicht zumuten. Das ist meine hundertprozentige Überzeugung. Daher werbe ich, ohne jetzt die genauen Details der Strecken zu kennen, was ja heute Bestandteil der Diskussion ist, dass man diese Entscheidung im Frühjahr nächsten Jahres im Bundestag entsprechend trifft, denn es braucht den nächsten wichtigen Schritt. Die Zeitschiene wurde ja von mir schon angerissen. Zum Tunnel vielleicht noch, weil Landrat Otto Lederer gesagt hat, Ingenieure machten Tunnel nicht aus Jux und Tollerei. In Tirol sind natürlich 80 Prozent unterirdisch. Aber bei uns – das weiß man wahrscheinlich in Berlin nicht – sind nur elf Prozent der Tiroler Landesfläche besiedelbar. Das heißt, wir haben einfach ganz wenig Fläche. Und daher müssen wir einen Tunnel bauen, wenn wir durch eine Gemeinde, durch ein Siedlungsgebiet müssen. Das geht nicht anders. In unserem Bereich sind vier Verknüpfungsstellen geplant, alle vier sind oberirdisch. Bahntechnisch ist das einfacher zu machen, die Sicherheitsaspekte wurden ja von Herrn Iffländer beschrieben. Die zehn Jahre Verzögerung will ich mir auch in den kühnsten Träumen nicht vorstellen, weil das eine riesige Belastung für die Bevölkerung wäre. Und ein Beispiel noch aus Österreich: Was passiert, wenn eine viergleisige Strecke einmal für fünf Monate nicht funktioniert, sehen wir gerade zwischen St. Pölten und Wien. Wir hatten Hochwasser in Niederösterreich, ein Tunnel wurde mit Wasser geflutet, jetzt ist es gelungen, zwei Gleise auf der Bestandsstrecke wieder in Betrieb zu nehmen. Es gab eine große politische Aufregung: „Wo ist die Bahn? Wir brauchen die!“ Und jetzt zeige ich Ihnen das Gegenbeispiel: Für die da-

maligen Projektleiter der Neubaustrecke zwischen St. Pölten und Wien wurden von der Bevölkerung schon Galgen aufgebaut. Sie können sich nicht vorstellen, unter was für einem Druck diese Menschen standen. Ich glaube, Herr Müller als ehemaliger Eisenbahner kann sich das vielleicht vorstellen. Es braucht diesen Mut für solche Entscheidungen. Und heute sind wir froh, dass wir zumindest über die Bestandsstrecke fahren können. Hoffentlich schafft es die ÖBB zum Fahrplanwechsel wieder viergleisig zu fahren, denn dann können wir wieder halbstündlich bzw. im 20-Minuten-Takt, was den Nahverkehr betrifft, fahren. Schauen Sie sich die Einfallstraßen nach Wien an, was das bedeutet: Stau, Stau, Stau. Und das ist die Zukunft, die ich mir nicht vorstellen will. Deswegen zusammenfassend aus tiroler-österreichischer Sicht: Ich hoffe auf eine gute Entscheidung im kommenden Jahr. Die Zeit ist reif 30 Jahre nach Montreux. Ich bin jetzt zwei Jahre in der Politik. Die Menschen wollen Taten sehen. Sie wollen sehen, dass etwas weiter geht. Wir in Tirol arbeiten weiter. Wir arbeiten gut zusammen mit Bayern, auch mit den Kollegen der Deutschen Bahn. Und ich hoffe, dass hier etwas vorgeht, denn da entsteht wirklich etwas Großes und Wichtiges für die Verlagerung auf die Schiene. Frau Völzow hat gesagt, das bringe auch der deutschen Wirtschaft einen Wettbewerbsvorteil. Das muss man einfach sagen. Wenn ich schnell Waren von Deutschland nach Italien bringen kann und das nicht über einen Stau oder eine Blockabfertigung durch Tirol muss, habe ich einen Vorteil. Das gilt auch für unseren südlichen Nachbarn, der uns by the way gerade beklagt, aber das ist ein anderes Thema. Wir brauchen diese Verlagerung und wir brauchen dafür Kapazitäten. Ohne Kapazitäten, kein Fließen, kein Herz ohne Aorta. Herzlichen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Dann sind wir am Ende der heutigen Anhörung, aber mit Sicherheit noch nicht mit dem Thema. Ich finde, es wurden viele gute Aspekte eingebracht, die wir jetzt auch noch mal im politischen Raum diskutieren und auch bei Ihnen möglicherweise noch mal hinterfragen werden. Die Stellungnahmen liegen ja auch schriftlich vor. Auch daran werden wir uns noch mal orientieren. Ich glaube, dass es in der Tat an der Zeit ist, dass man jetzt auch für Klarheit sorgt. Man kann unliebsame Entscheidungen entweder in die eine oder die andere Richtung treffen, aber in dem Fall nicht immer vor sich herschieben. Das erwarten die



Bürgerinnen und Bürger von uns und ich glaube, wer als ZuhörerIn und Zuhörer diese Anhörung verfolgt hat, weiß, dass wir das sehr ernst nehmen, dass wir Transparenz wollen und dass wir natürlich am Ende zwischen den Interessen abwägen müssen. Vor allem ist mir auch wichtig: Gegen die Bürgerinnen und Bürger und deren massiven Widerstand womöglich Entscheidungen zu treffen, ist

sehr schwer und verzögert die Sache. Lassen Sie uns auf den Weg gehen, einen vernünftigen Weg für die Bürgerinnen und Bürger auch bei Ihnen in der Region Rosenheim. In dem Sinne darf ich die Anhörung schließen und wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

Schluss der Sitzung: 13:07 Uhr

Udo Schiefner, MdB  
**Vorsitzender**