

## Brenner-Nordzulauf: Anhörung im Bundes-Verkehrsausschuss zu Planungsalternativen

**Die Unionsfraktion hat unter der Federführung von MdB Daniela Ludwig eine Anhörung beim Bundes-Verkehrsausschuss beantragt. Inhalt der Anhörung am 16.10.2024 in Berlin war die Vorstellung von Alternativkonzepten zur Planung der Deutschen Bahn.**

Die Unionsfraktion setzte dabei auf die sogenannte Innunterquerung sowie eine bergmännische Verlagerung der Verknüpfungsstelle Kirnstein in den Wildbarren (Berg im Inntal, 1448 m).

Auch die Bürgerinitiativen im Landkreis Rosenheim (BIs) und der Bund Naturschutz hatten Gelegenheit ihre Alternativvorschläge vorzustellen. Diese Alternativvariante hatten sie unter der Federführung von Dipl.-Ing. Gerhard Müller, Bundesbahndirektor a. D., entwickelt.

**Dieses Konzept stellte Gerhard Müller im Verkehrsausschuss vor.**

Mit Unterstützung von MdB Ates Gürpınar, DIE LINKE, wurde Dipl.-Ing. Gerhard Müller eingeladen, das Alternativkonzept zu präsentieren.

Gerhard Müller war 40 Jahre für Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn tätig. In leitender Funktion war er für Großprojekte verantwortlich, u. a. für bestehende Teilstrecken des Brenner-Nordzulaufs. Als langjähriger Experte und Kenner dieser Strecke erläuterte er den Abgeordneten das Alternativkonzept.

Gerhard Müller machte deutlich, dass das Konzept der Bürgerinitiativen eine schnellere, kostengünstigere und umweltverträglichere Lösung des Brenner-Nordzulaufs bietet und damit eine bessere Variante darstellt als die „Verbesserungsvorschläge“ der Unionsfraktion. Neben Baurisiken würden ergänzende Baumaßnahmen nochmals einen viel höheren Kostenaufwand erfordern und auch Natur und Menschen an den betroffenen Stellen deutlich mehr belasten. Es geht bei diesen Maßnahmen lediglich um Verbesserungen einer im Grunde völlig unwirtschaftlichen und im Gesamten unsinnigen Planung.

Die Bürgerinitiativen im Rosenheimer Land hingegen setzen weiterhin auf eine umweltverträglichere Lösung.

Zunächst ging er detailliert auf die Schwachstellen der aktuellen Planungen zum BNZ ein.

Die **Nachteile der Bahnplanungen** liegen auf dem Tisch:

- Der mögliche Mehrverkehr nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels voraussichtlich 2032 kann frühestens 2042 mit über zehn Jahren Verspätung aufgenommen werden.
- Wenn das Realität wird, dann ist die ständige Kritik über den Verzug auf deutscher Seite verständlich.
- Das Neubaustreckenkonzept verursacht die allgemein bekannten schweren Eingriffe in Natur und Landschaft, es gefährdet die Existenz vieler landwirtschaftlicher Betriebe. Der Knoten München wird wegen des weiterhin zweigleisigen

- Streckenabschnittes Grafing-München überlastet. Teure Ergänzungsmaßnahmen mit erheblichen Eingriffen in dicht besiedeltem Gebiet sind notwendig.
- Die geplante Geschwindigkeit von 230 km/h können nur schnelle Reisezüge fahren. Die bisher angefahrenen wichtigen Mittelstädte wie Rosenheim, Kufstein, Jenbach, Brixen, Bozen und Trient werden auf der Neubaustrecke umfahren. Das bedeutet, dass nur ein geringes Fahrgastaufkommen für durchfahrende schnelle Züge zu erwarten ist.
  - Die Genehmigungsfähigkeit des Neubaustreckenprojektes ist sehr zweifelhaft, denn
    - a) ein Nutzen/Kostenverhältnis von über 1,0 erscheint völlig aussichtslos,
    - b) eine positive CO<sub>2</sub>-Bilanz ist kaum zu erreichen und
    - c) die im Planfeststellungsverfahren geforderte Abwägung der Notwendigkeit der erheblichen Eingriffe in Privatrecht und Natur wäre nur richtig, wenn es keine Alternativen gäbe.

### Die Auswirkungen des Unionsantrags wären

- Die Neuplanung und Realisierung dieser schwierigen unterirdischen Lösungen erfordert Zeit, die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene würde sich um weitere Jahre verzögern, vermutlich bis 2050.
- Die Kosten würden um mehrere Milliarden € steigen, das Nutzen-/Kostenverhältnis würde noch schlechter.
- Die CO<sub>2</sub>-Bilanz würde noch schlechter.
- Die Tunnelanteile der Strecke würden um viele Kilometer steigen, es entstünde eine beispiellose Güterzug-U-Bahn mit vielen Erschwernissen bei Betriebsführung und Instandhaltung.

Das **Alternativkonzept der BIs** hingegen überzeugt durch bestechende Logik. Dieses sieht vor, durch die ABS38 die Strecke München-Rosenheim vom Güterverkehr München-Salzburg zu entlasten. Das hat den großen Vorteil, dass der gesamte mögliche Mehrverkehr mit Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels ohne Verzug aufgenommen werden kann. Das ist erreichbar durch folgende Maßnahmen:

- Beschleunigte Fertigstellung der seit 40 Jahren im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthaltenen ABS38 München-Mühldorf-Freilassing (Salzburg). Die erforderliche Kapazität wird damit schon 2032 für den beginnenden Brennermehrverkehr erreicht.
- Eine bedarfsgerechte weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit kann durch den Ausbau des östlichen Korridors Rosenheim-Mühldorf-Landshut-Regensburg geschaffen werden.
- Im Abschnitt Rosenheim-Kufstein sind nur noch Ergänzungsmaßnahmen erforderlich, da er bereits für eine höhere Leistungsfähigkeit vorbereitet ist.

Nun liegt es in der Hand des Bundes-Verkehrs-Ausschusses zu wählen zwischen einer extrem teuren Bahnplanung, die frühestens 10 Jahre nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels fertig gestellt sein wird und erhebliche Belastungen für Mensch und Natur verursacht, und einer Alternativvariante der BIs, die erheblich **billiger**, deutlich **schneller** und vor allem **nachhaltiger** ist.

Helmut Enzinger, Bürgerforum Inntal