

Projekt Brenner-Nordzulauf

Zur bisher veröffentlichten Kritik der Bahn am Konzept der Bürgerinitiativen (z.B. Artikel im OVB vom 30.11.2023):

1. *„Das Konzept der Bürgerinitiativen ist ungeeignet, um die verkehrlichen Ziele des Bundesverkehrswegeplans umzusetzen“*

Antwort:

Das Alternativkonzept erfüllt sehr wohl das Ziel, den prognostizierten Verkehr der kommenden Jahrzehnte aufzunehmen - besser, schneller, billiger und nachhaltiger als das Neubaustreckenkonzept der Bahn. Der zweigleisige Engpass München-Grafring und der Knoten München werden wirksam entlastet. Außerdem erschließt der Ausbau der Strecken München-Mühldorf-Freilassing und Rosenheim-Mühldorf-Landshut eine ganze Region besser für den Bahnverkehr.

Lediglich ein Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Grafring und Kufstein ist nicht möglich. Mit dem Verzicht auf die Maximalgeschwindigkeit von 230 km/h bleiben Rosenheim und viele weitere Städte angebunden und wichtiges Reisendenpotential bleibt erhalten.

2. *„Das Beharren auf der bestehenden Strecke löst das Hauptproblem nicht: noch mehr Güterverkehr, der sich durch die Ortschaften wälzt“*

Antwort:

Auch beim Neubaukonzept der Bahn müssen viele Güterzüge auf den bestehenden Strecken fahren, jedoch ohne Anspruch auf höherwertigen Schallschutz nach Neubaustandard. Das Argument der Bahn verkennt die Tatsache, dass auf einer Ausbaustrecke mit hochwertigem Schallschutz die Anlieger trotz höherer Zugzahlen eine niedrigere Schallbelastung haben. Die Neubaustrecke dagegen ist ein zusätzliches Verkehrsband und zerschneidet und verlärmert bisher nicht betroffene Gebiete.

3. *„Die ergänzende Idee eines Tunnels unter Rosenheim lässt die bekannten geologisch schwierigen Verhältnisse im Seeton außer Acht“*

Antwort:

Die geologischen Verhältnisse im Seeton sind bekannt, sie sind schwierig, aber eine Untertunnelung ist möglich. Es gibt hierzu im Detail viele mögliche Planungsansätze, die zu untersuchen wären und zu einem Erfolg versprechenden Ergebnis kommen können. Es sind in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz mehrere qualifizierte Ingenieure bekannt, die zahlreiche Tunnel in ähnlichen geologischen Verhältnissen erfolgreich gebaut haben. Ein aktuelles Beispiel ist ein Eisenbahntunnel bei St. Kanzian im Zuge der österreichischen Strecke Graz – Klagenfurt.

4. *„Den Güterverkehr von München über Mühldorf nach Salzburg zu leiten ist nur eine Problemverlagerung“*

Antwort:

Diese Behauptung ist völlig unverständlich und falsch.

Richtig ist doch, dass der Güterverkehr, der bisher über Rosenheim nach Salzburg geführt wird, künftig über Mühldorf fährt. Das ist keine Problemverlagerung, sondern eine Problemlösung, weil der Abschnitt München-Rosenheim damit entlastet wird.

Resümee:

Das Ziel, Schienenwege bereitzustellen, die auch in den kommenden Jahrzehnten noch Verkehr aufnehmen können, erfüllt das Alternativkonzept **besser, kostengünstiger und schneller** als die Neubaustreckenplanung. Der bisher bekannten Stellungnahme der Bahn fehlt eine fundierte Auseinandersetzung mit dem Alternativkonzept. Insbesondere fehlt eine sachliche Beurteilung folgender wesentlicher Vorteile:

- Der verkehrliche Nutzen steht schon ab Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels (etwa in 2032), nicht erst 10 Jahre später zur Verfügung
- Der Zugverkehr der Strecken von Salzburg, von Kufstein und zusätzlich der Zugverkehr von der Neubaustrecke (insgesamt sechs Gleise) soll im

Abschnitt Grafing-München auf nur zwei Gleisen abgewickelt werden. Das kann nicht funktionieren, es müssten in diesem Abschnitt und im Bahnknoten München umfangreiche Ausbaumaßnahmen folgen.

Das wird durch das Alternativkonzept vermieden!

- Rosenheim bleibt im Personenfernverkehr Richtung Süden angebunden.

Schlussbemerkung:

Ein derartiges Großprojekt ist nur genehmigungsfähig, wenn es in erheblichem öffentlichem Interesse und alternativlos ist!

Das ist nicht der Fall!

Es gibt schonende, bessere und billigere Alternativen.