



**Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.**

Kreisgruppe Rosenheim
Steinböckstraße 7
83022 Rosenheim
Tel.: 0 80 31 / 1 28 82

Position zum Brenner-Basistunnel und zur Zulaufstrecke München-Landesgrenze

Stand: 12. April 2012

1. BN-Forderungen

1.1. Grundsätzliche Position

Neben Verkehrsvermeidung und Steigerung der Verkehrseffizienz unterstützt der Bund Naturschutz (BN) grundsätzlich eine Verlagerung notwendiger Gütertransporte auf die Schiene, wenn dadurch tatsächlich eine Entlastung der Anwohner und der Umwelt erzielt wird. Der Brenner-Basistunnel (BBT) mit seinen Zulaufstrecken leistet dies nicht; er ist aus Sicht des BN überflüssig, unwirtschaftlich und letztlich nicht finanzierbar. Geldmittel, die für andere Maßnahmen bei der Schienen-Infrastruktur dringend gebraucht werden, würden sinnlos verschwendet.

Im Bereich Rosenheim und im Inntal würde der Bau und Betrieb einer zusätzlichen Schnellbahntrasse die ohnehin schon unzumutbare und die Gesundheit gefährdende Umweltbelastung nur noch steigern, zum Nachteil der Bevölkerung und des Tourismus. Natur und Landschaft würden weiter zerstört. Rosenheim könnte vom Fernverkehr über Innsbruck abgekoppelt werden. Falls der BBT doch realisiert wird, sollte die Inntalstrecke auf keinen Fall ausgebaut werden, solange nicht auch der Südzulauf zum BBT zweifelsfrei auf die gleiche Kapazität erweitert wird.

Der BN fordert stattdessen die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen.

1.2. Anreize zur Verkehrsvermeidung und zur gerechteren Verteilung des Transitverkehrs

Die Politiker sollten sich für gesetzliche Regelungen einsetzen, die den Lkw-Verkehr allgemein und den stark gestiegenen Anteil des Brenners am Transitverkehr senken, wie:

- Lkw-Maut auf dem Niveau der Schweiz, auch auf Landstraßen und für kleinere Fahrzeuge, welche die Umwelt- und Gesundheitskosten in ausreichendem Maß einbezieht
- Harmonisierung der Kraftstoffbesteuerung zur Angleichung der unterschiedlichen Preise
- Alpentransitbörse in Verbindung mit einer Obergrenze der Lkw-Fahrten pro Jahr und Transitstrecke
- Streichung von verkehrsfördernden Exportsubventionen

1.3. Sinnvolle Ausbau-Maßnahmen für die Schiene

Für die zeitnahe Verlagerung notwendiger Transporte von Transitgütern auf die Schiene und eine Verkürzung der Transportwege fordert der BN in Bayern den Ausbau folgender Bahnlinien:

- München-Lindau und Augsburg-Lindau zum Gotthard-Basistunnel
- München-Mühldorf-Freilassing zum Chemiedreieck und zum Tauerntunnel
- Hof-Regensburg und weiter nach Passau bzw. nach Mühldorf und Freilassing

1.4. Wirksamer Lärmschutz

Gerade dort, wo die Bahngleise durch Ortszentren laufen, ist ein wirksamer Lärmschutz notwendig. Hierzu zählen folgende Maßnahmen:

- Rasche Einführung der neuen Verbundstoffbremssohle wie in der Schweiz
- Regelmäßige Wartung durch Schleifen von Rädern und Schienen
- Weitere sinnvolle Maßnahmen zum Lärmschutz an der Quelle gemäß den Ergebnissen im Forschungsprogramm "Leiser Zug auf realem Gleis"

1.5. Bessere Nutzung der Schienen-Kapazität

Der Transport von Lkws mit der Bahn, die rollende Landstraße (RoLa), stellt wegen des hohen Totgewichts eine sehr ineffiziente Transportform dar und sollte - wo immer es geht - durch andere Beförderungsformen ersetzt werden, z. B. den Transport von Containern.

2. Begründung und Hintergrundinformation

2.1. Verkehr am Brenner

Im Zeitraum zwischen 1994 und 2010 wuchs die gesamte über die Alpen transportierte Gütermenge um ein Drittel. Dabei gibt es unnötige Umwege: Ein Teil der Güter kommt auf dem Seeweg ins Mittelmeer, wird aber dann wegen der Ineffizienz der dortigen Häfen über die Nordseehäfen und die Alpen transportiert.

Im gleichen Zeitraum stieg die Gütermenge am Brenner um über zwei Drittel. Im Jahr 2010 wurden dort 43,4 Mio. t transportiert.

Über den Brenner werden insgesamt mit Abstand die meisten Güter im Alpenraum transportiert, etwa doppelt soviel wie über den nächstgrößten Pass, den St. Gotthard in der Schweiz [14], [1], [26].

2.1.1 Lkw-Verkehr am Brenner

Lkw-Verkehr am Brenner

2010 transportierten 1,9 Mio. Lkw Güter mit einem Gewicht von 28,3 Mio. t über den Brenner, also etwa 65 % der gesamten Gütermenge [1].

Für den Lkw-Verkehr ist Österreich deutlich attraktiver als die Schweiz: Ein Grund dafür sind die günstigeren Maut-Tarife. So kostet ein 40-Tonner mit vier Achsen und der Schadstoffklasse Euro 5 in der Schweiz über den Gotthard zwischen Basel und Chiasso 219 Euro, in Österreich über den Brenner zwischen Kiefersfelden und Brenner 82 Euro [16], [17]. Außerdem gibt es in der Schweiz Lkw-Verkehrsbegrenzungen wie das "Tropfenzählersystem" und die "Phase Rot" sowie strengere Kontrollen [18]. Nicht zuletzt ist der Diesel-Preis in Österreich deutlich günstiger als in den Nachbarländern.

Daher wird gerne ein Umweg über den Brenner in Kauf genommen. Dieser beträgt zum Beispiel zwischen Frankfurt und dem italienischen Industriezentrum um Mailand etwa 250 km; auch für wichtige Seehäfen in Italien gäbe es günstigere Routen. Der Umwegverkehr wird durch die günstige Maut in Deutschland und Italien unterstützt; sie beträgt pro Kilometer nur etwa ein Fünftel der Maut in der Schweiz [1], [5].

Im März 2011 wurde von der Kommission das EU-Weißbuch Verkehr 2050 mit einer Strategie für ein künftiges Verkehrssystem vorgelegt; insbesondere wird die Verkehrsverlagerung auf die Schiene gefordert, allerdings ohne Benennung konkreter Maßnahmen [3].

Nach der 2011 geänderten Wegekostenrichtlinie liegt die Einführung einer Lkw-Maut weiterhin im Ermessen der Mitgliedsstaaten, genauso wie eine begrenzte Einbeziehung externer Kosten [1]. Die sektoralen Fahrverbote in Tirol, die den Lkw-Transport bestimmter Güter untersagten, wurden von der EU Ende 2011 gekippt; daher ist 2012 mit einem Anstieg des Lkw-Verkehrs am Brenner zu rechnen. Eine Alpentransitbörse, die für eine Limitierung und sinnvollere Verteilung des Verkehrs sorgen könnte, existiert bisher nicht.

Schätzungen gehen davon aus, dass der Lkw-Transitverkehr am Brenner allein durch eine erhöhte Maut in Deutschland und Italien sowie eine Anhebung der Diesel-Mineralölsteuer in Österreich um 30% sinken würde [10].

Schienen-Verkehr am Brenner

Im Schienen-Güterverkehr wurden 2010 insgesamt 15,1 Mio. t Frachtgut über den Brenner transportiert, also etwa 35 % der Güter [1]. Auf der österreichischen Seite der Brenner-Bergstrecke liegt die Gesamtbelastung inklusive der ab Wörgl verkehrenden rollenden Landstraße (RoLa) bei 220 Zügen/Tag, d. h. abzüglich der Personenzüge verkehren dort etwa 140 Güterzüge/Tag [12, mündlich]. 2012 ist wegen der Aufhebung der sektoralen Fahrverbote mit einem Rückgang zu rechnen.

Im grenzüberschreitenden Schienen-Personenverkehr wurden 2006 auf der Brennerroute angeblich rund 3 Mio. Fahrgäste befördert [2]. Der aktuelle Wert dürfte jedoch weit niedriger liegen [27]. Dies ergibt sich auch aus den Zugzahlen (2x7/Tag heute).

Die Bestandsstrecke weist verschiedene Nachteile auf: Die Steigung von maximal 26 Promille erzwingt mehrere Lokomotiven pro Zug und lässt dessen Transportkapazität trotzdem auf unter 500 t sinken. Ferner erzeugen die Lokomotiven und Bremsen der Güterzüge erheblichen Lärm. Wegen enger Kurvenradien ist an einigen Stellen nur eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h möglich. Die Güterverkehrs-Kapazität ist laut BBT-Gesellschaft auf etwa 20 Mio. t Frachtgut/Jahr begrenzt [19]. Die Kapazität könnte durch

Transportformen, die effizienter sind als die „Rollende Landstraße“, zusätzlich erhöht werden [1].

2.2. Die geplante Schienenachse München-Verona

2.2.1 Grundsätzliches

Pläne, die Bahnstrecke über den Brenner auszubauen, bestehen schon seit Jahrzehnten. Anfangs ging es nur um den Brenner-Basis-Tunnel, von dem man sich eine Verkürzung der Fahrzeiten und damit eine verbesserte Position der Bahn gegenüber dem Lkw versprach. Heute ist der BBT ein Teil des vorrangigen Vorhabens Nr. 1 des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), der Schienenverkehrsachse Berlin-Palermo. Es ist eines von 30 Vorhaben, deren Vollendung die Wirtschaftlichkeit des europäischen Verkehrssystems steigern und den Bürgern Europas unmittelbar zugute kommen soll. Mit dem Grenztunnel soll ein Engpass im Güter- wie auch im Personenverkehr zwischen Österreich und Italien beseitigt werden [7]. Zur Herstellung der angestrebten Kapazität dieser Schienenachse muss auch die nördliche Zulaufstrecke München-BBT und die südliche Zulaufstrecke Verona-BBT ausgebaut werden.

2.2.2 Brenner-Basistunnel

Beschreibung

Beim BBT handelt es sich um einen reinen Eisenbahntunnel, durch den sowohl Güterzüge als auch schnelle Personenzüge fahren. Er soll 55 km lang sein und entsprechend dem heutigen Sicherheitsstandard aus zwei getrennten eingleisigen Tunnelröhren in einem Abstand von 70 m bestehen. Alle 300 m sollen Querstollen die zwei Röhren verbinden, die in Notfallsituationen als Fluchtweg dienen. Darüber hinaus sind sogenannte Multifunktionsstellen geplant, die Sicherheits- und Wartungsfunktionen haben und durch Zufahrtsstollen von außen erreichbar sind. Sie gestatten aber auch einen Gleiswechsel von einer Röhre zur anderen und ein Überholen [6].

Ein Erkundungsstollen liegt mittig etwas unterhalb der zwei Haupttunnelröhren. Er soll Aufschluss über die Beschaffenheit des Gebirges geben und dadurch Baukosten und -zeiten kalkulierbarer machen; am Brenner liegen nämlich durch das Aufeinandertreffen mehrerer geologischer Schichten relativ schwierige Verhältnisse für den Tunnelbau vor. Im Betrieb soll er als Entwässerungs- und Servicestollen dienen [6].

Bei Innsbruck soll der BBT in die bestehende unterirdische Eisenbahnumfahrung von Innsbruck münden, die in Baumkirchen in die neue Unterinntaltrasse übergeht. Der südliche Tunneleingang befindet sich in der Nähe von Franzensfeste [6].

Der BBT hat gegenüber der bisherigen Schienenstrecke eine geringere Steigung und eine gerade, um 20 km kürzere Linienführung [6].

Die Bestandsstrecke soll auch weiter für den Güterverkehr genutzt werden, insbesondere für Gefahrentransporte [6].

Prognostizierter Schienen-Güterverkehr

Bei ihren Prognosen unterstellt die BBT-Gesellschaft mehrere Szenarien, darunter ein sogenanntes Trend-Szenario mit liberalen Bedingungen ähnlich wie bisher und ein sogenanntes Konsens-Szenario mit schienenfreundlichen Bedingungen [19], [10]. Danach soll sich der Verkehr mit dem BBT bis 2030 wie folgt entwickeln:

- Der Lkw-Verkehr steigt auf 47,8 Mio. t nach dem Trend-Szenario bzw. 30,9 Mio. t nach dem Konsens-Szenario (von 28,3 Mio. t im Jahr 2010)
- Der Schienen-Güterverkehr steigt auf 33,2 Mio. t nach dem Trend-Szenario bzw. 36,2 Mio. t nach dem Konsens-Szenario (von 15,1 Mio. t im Jahr 2010)

Aus diesen Prognosen wird klar, dass durch den BBT die Kapazität der Brenner-Route gesteigert werden soll; der gesamte Güterverkehr wächst in jedem Szenario erheblich an. Auch mit Förderung der Schiene nach dem Konsens-Szenario würde der Lkw-Güterverkehr nicht abnehmen. Somit würde sich für die Betroffenen am Brenner selbst und an den Zulaufstrecken keine Entlastung vom Lkw-Verkehr ergeben.

Alle diese Prognosen beruhen auf einer Fortschreibung der in den letzten Jahren festgestellten Verkehrszunahme auch für die nächsten zwei Jahrzehnte. Es könnte gerade über einen so langen Zeitraum leicht anders kommen, z. B. durch eine Steigerung der Energiekosten.

Prognostizierter Schienen-Personenverkehr

Der grenzüberschreitende Schienen-Personenverkehr soll bis 2030 auf 7,6 Mio. Fahrgäste nach dem Trend-Szenario bzw. 8,1 Mio. Fahrgäste nach dem Konsens-Szenario steigen (von ca. 3 Mio. Fahrgästen im Jahr 2006) [19], [10]. Sowohl der aktuelle Wert als auch die Steigerung dürfte jedoch tatsächlich weit niedriger liegen [15], [27]. Dies ergibt sich auch aus den Zugzahlen (2x7/Tag heute bzw. 2x16/Tag in 2030).

Der Mischverkehr von schnellen Fernzügen und Güterzügen wäre im BBT wegen der langen Tunnelstrecken ohne Überholmöglichkeit nur mit größeren Zugabständen und damit geringeren Zugzahlen möglich [13]. Es gibt bisher kein Betriebskonzept; die BBT-Gesellschaft äußert sich widersprüchlich über die Kapazität und darüber, wie viele Personen- und Güterzüge zu welchen Zeiten fahren sollen.

Die für den Personenverkehr notwendigen Sicherheitseinrichtungen, z. B. die Doppelröhre, verteuern den Tunnel stark. Mit dem jüngsten Versuch zur Kosteneinsparung Anfang 2012 wurden einige Querverbindungen und eine Überholmöglichkeit gestrichen, was sich letztlich negativ auf Sicherheit und Kapazität auswirken dürfte [22].

Die lange Tunnelstrecke ist touristisch unattraktiv und dürfte manchem Fahrgast nicht geheuer sein. Ähnliches gilt auch für die Zulaufstrecken.

Im Fernverkehr soll sich die Fahrtzeit zwischen Innsbruck und Bozen von derzeit 2 Stunden auf 1 Stunde verkürzen und der ICE zwischen München und Verona soll nur noch 3 Stunden statt aktuell 5,5 Stunden unterwegs sein [6]. Es ist allerdings unsicher, ob die dadurch erreichbare Fahrzeitverkürzung zwischen Zentren wie München und Mailand von 7,5 auf 5 Stunden größere Zuwächse bringen wird, auch im Hinblick auf eine mögliche Alternative über den neuen Gotthard-Tunnel. Auf noch längeren Strecken kann der schnelle Personenverkehr kaum mit dem Flugzeug konkurrieren.

Es ist anzunehmen, dass der Personenverkehr auf der Brennerroute gegenüber dem Güterverkehr auch weiterhin eine untergeordnete Rolle spielen wird. Daher ist die Ausführung als Hochgeschwindigkeitsstrecke wenig sinnvoll.

Ökologische Aspekte

Der Bau des Tunnels benötigt enorme Mengen an Energie und verursacht über viele Jahre eine große Lärm- und Staubbelastung. Das ausgebrochene Gestein muss in riesigen Deponien gelagert werden. Dauerhafte negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, wie das Versiegen von Quellen, können nicht ausgeschlossen werden.

Im Betrieb ist der Energiebedarf für die Hochgeschwindigkeits-Züge wegen des hohen Luftwiderstands im Tunnel groß. Der Vorteil schwererer Güterzüge lässt sich wegen der Begrenzung der Zuglänge in Italien nur zum Teil ausnutzen [15].

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bisher nicht rechtsgültig abgeschlossen [15].

Zeitplan

Derzeit wird am Erkundungsstollen und an den Zufahrtsstollen gearbeitet. 2016 soll dann mit dem Haupttunnel begonnen werden. Der BBT soll 2025 fertig sein und 2026 in Betrieb gehen [6]. Diese Planung wurde immer wieder um Jahre verschoben.

Nach der Erfahrung mit vergleichbaren Tunnelprojekten in Japan und in der Schweiz dürfte die Bauzeit für den eigentlichen Tunnel etwa 20 Jahre betragen, gerechnet ab dem Zeitpunkt, wo geologische Erkundung, Genehmigungsverfahren und alle Fragen zur Finanzierung abgeschlossen sind [5]. Dieser Zeitpunkt wäre nach heutigem Wissensstand frühestens 2016 erreicht.

Kosten und Finanzierung

Laut offiziellen Angaben soll der Tunnel 9,7 Mrd. Euro kosten, allerdings ohne Finanzierungskosten. Zu den Kosten für Planung und Erkundungsstollen leistet die EU einen Beitrag von 50 %. Für Arbeiten am Haupttunnel rechnet man mit einer EU-Finanzierung von bis zu 40 %. Der Rest ist von Österreich und Italien zu gleichen Teilen zu tragen [21].

Eine private Finanzierung als PPP (Public Private Partnership) ist aus mangelndem Interesse privater Partner fehlgeschlagen.

Die angegebenen Kosten für den BBT haben sich bereits mehrfach drastisch erhöht. Schätzungen gehen von noch weit höheren Werten aus; der österreichische Bundesrechnungshof befürchtet bis zu 24 Mrd. Euro.

Eine einigermaßen sichere Aussage lässt sich nicht vor Vollendung des Probestollens machen [15], [26].

Eine aktuelle Nutzen/Kosten-Analyse für den BBT wird (vermutlich aus gutem Grund) nicht veröffentlicht [10].

Die Ratingagentur Standard & Poor's hat Österreichs Kreditwürdigkeit im Januar 2012 von AAA auf AA+ zurückgestuft, was die Aufnahme von Krediten verteuert und zu Einsparungen zwingt. Ab 2017 wollen Bund, Länder und Gemeinden einen ausgeglichenen Haushalt vorlegen. Die hohen Schulden der Österreichischen Bundesbahnen von 15,2 Mrd. Euro würden aber durch den BBT und weitere Tunnelprojekte wie Koralm und Semmering wachsen. Die im Januar 2012 in Rosenheim vorgesehene Unterzeichnung einer Vereinbarung zur Planung der Zulaufstrecke zwischen Deutschland und Österreich wurde von österreichischer Seite kurzfristig wegen "schwierigen Haushaltsverhandlungen" abgesagt. Im Februar 2012 wurde bekannt, dass beim BBT in den nächsten Jahren 450 Millionen Euro eingespart werden sollen, hauptsächlich durch Verschiebung von Baumaßnahmen [22], [26].

Ob Italien angesichts der momentanen Wirtschaftsprobleme überhaupt den vertraglichen Verpflichtungen zur Finanzierung des BBT nachkommen und auch den Bau der südlichen Zulaufstrecke zeitgerecht beginnen wird, ist unsicher [15]. Standard & Poor's hat Italien im Januar 2012 von A+ auf BBB+ zurückgestuft und im Februar auch 34 italienische Banken schlechter bewertet.

Alternativen zum BBT

Für eine Verbesserung des Bahnverkehrs am Brenner wurden verschiedene Alternativen vorgeschlagen:

- Ausbau der Bestandsstrecke mit Einhausungen und Unterflurtrassen [15]
- Ausbau der Bestandsstrecke mit Lärmschutz und Brenner-Scheiteltunnel [20]
- BBT nur für Güterverkehr mit zwei Gleisen in einer Röhre und unbemannter Zugsteuerung [15]

Die erste Variante erscheint am naheliegendsten; sie wird von Bürgerinitiativen unterstützt und ähnelt dem Vorgehen beim Bau der Tiroler Unterinntal-Trasse. All diese Vorschläge wären weit schneller und kostengünstiger als der BBT realisierbar, widersprechen aber der fragwürdigen Vorgabe der EU, eine Hochgeschwindigkeitstrasse zu bauen. Prof. Kummer, der zusammen mit anderen den dritten Vorschlag gemacht hat, ist mittlerweile gegen jede Art von BBT [27].

2.2.3 Die südliche Zulaufstrecke Verona-Franzensfeste

Auf italienischer Seite ist ein zusätzliches Gleispaar von 190 km Länge erforderlich, für das nur teilweise eine Trassenplanung und eine genauere Kostenschätzung existiert. Wegen der schwierigen Topographie erfordert diese Strecke viele Tunnel, in Summe bis zu 180 km. Von vier prioritären Abschnitten gibt es bisher nur für zwei genauere Daten: Franzensfeste-Waidbruck hat eine Länge von 28,1 km Länge, davon 27,2 km im Tunnel; die Umfahrung Bozen hat 16,6 km Länge und verläuft voll im Tunnel [15], [26].

Grobe Kostenschätzungen gehen von bis zu 18 Mrd. Euro aus [15]. Für die südliche Zulaufstrecke müsste Italien also ein Mehrfaches seiner Beteiligung am BBT aufbringen.

Die Realisierung ist laut offiziellen Verlautbarungen bis 2025 geplant.

Beim Gotthard-Tunnel warten die Schweizer allerdings trotz wiederholter Zusagen bereits seit Jahren auf den italienischen Südzulauf, der wesentlich kürzer ist [15].

2.2.4 Die nördliche Zulaufstrecke Landesgrenze-Innsbruck

Im Tiroler Unterinntal wird die Bahnstrecke derzeit zwischen Wörgl und Baumkirchen bei Innsbruck auf vier Gleise ausgebaut; die Inbetriebnahme ist für Dezember 2012 geplant. Diese Route soll allerdings nicht nur BBT-Zulauf werden, sondern auch dem Ost-West-Fernverkehr und einem S-Bahn-ähnlichen Regionalverkehr um Innsbruck dienen. Das bestehende Gleispaar ist mit derzeit insgesamt 370 Zügen/Tag schon jetzt an seiner Kapazitätsgrenze angelangt, sodass der Ausbau auf vier Gleise unabhängig vom BBT erforderlich wurde. 32 von 41 Kilometer der neuen Trasse verlaufen unterirdisch, in Wannen oder in einer Galerie. Die Kosten sollen 2,4 Mrd. Euro betragen (Stand 2009). Ursprünglich war mit 1,3 Mrd. Euro gerechnet worden [26].

Diese Zulaufstrecke muss nur noch bis zur Landesgrenze nach Deutschland ergänzt werden.

2.2.5 Die nördliche Zulaufstrecke München -Landesgrenze

Status der Planung

Der im November 2010 veröffentlichte Bedarfsplan zum Bundesverkehrswegeplan wurde am 4. 7. 2011 auf einer Sitzung der ARGE Transitverkehr im Landratsamt Rosenheim einem breiteren Publikum vorgestellt. Er sieht eine neue zweigleisige Hochgeschwindigkeitstrasse von 86 km Länge vor. Sie verläuft von München-Trudering bis Grafing im Tunnel, dann durchgehend oberirdisch über Großkarolinenfeld und umgeht Rosenheim auf nicht näher definierter Route westlich. Ab Brannenburg erreicht sie wieder die bestehende Trasse und führt neben dieser bis zur Grenze. Die Kosten sollen 2,6 Mrd. Euro betragen; dabei geht man von 50 Mio. Euro/km für die Tunnelstrecke aus, von 25 Mio. Euro/km bei oberirdischer Führung. Die Nutzen/Kosten-Relation weist einen niedrigen Wert von 1,2 auf, der sich hauptsächlich aus dem Nutzen für den Güterverkehr ergibt [11], [26].

Dieser Vorschlag - obwohl laut Staatssekretär Scheuer nur ein „dicker Filzstift-Strich“ - löste in der Region vehementen Widerspruch aus. Die Stadt Rosenheim möchte nicht vom Personen-Fernverkehr Richtung Innsbruck abgehängt werden und fordert, dass nur die Güterzüge über die neue Trasse verkehren sollen. Die anderen Inntalgemeinden wollen, dass die zusätzlichen zwei Gleise weitgehend in den Untergrund verlegt werden und der Güter- und Personenfernverkehr dort läuft, ähnlich wie zwischen Wörgl und Innsbruck. Insbesondere im engen Bereich des Inntals zwischen Flintsbach und Kufstein dürfte sich eine offene Streckenführung schwer durchsetzen lassen [8], [9].

Der konkrete Planungsbeginn und die Finanzierung sind offen. Nur 1,2 Mrd. Euro jährlich stehen im Bundeshaushalt für Aus- und Neubau von Schienenwegen zur Verfügung; ca. 20 Mrd. Euro sind bereits für „laufende und fest disponierte Vorhaben“ im Schienen-Bedarfsplan vorgesehen, wozu der deutsche BBT-Zulauf nicht gehört [26].

Eine weitgehend unterirdische Trassenführung würde die Kosten drastisch erhöhen. Auch bei der Umgehung von Rosenheim ist wegen des dort vorherrschenden Moorbodens mit hohen Zusatzkosten zu rechnen. Legt man die prognostizierten Kosten der Tiroler Unterinntal-Strecke zugrunde, ergibt sich eine Summe von über 5 Mrd. Euro. Das Nutzen/Kosten-Verhältnis würde sich dadurch verschlechtern, ebenso wie durch den Halt des Personenfernverkehrs in Rosenheim.

Kapazität der bestehenden Strecke

Der Abschnitt Grafing -Rosenheim wird auch von den Zügen Richtung Salzburg benutzt und ist mit derzeit 237 Zügen/Tag schon recht stark ausgelastet. Allerdings geht der Planfall 36 des Bedarfsplans zum Bundesverkehrswegeplan von einem Ausbau der Strecke von München nach Mühldorf und Freilassing aus, was diese Strecke entlasten wird [11].

Auf dem Abschnitt Rosenheim - Landesgrenze verkehren derzeit insgesamt 84 Personenzüge/Tag in beiden Richtungen. Von Innsbruck Richtung Brenner sind es 82 Personenzüge. Nach konservativer Schätzung kann im Jahr 2030 auf beiden Abschnitten mit mindestens 120 Personenzügen/Tag gerechnet werden. Insgesamt verkehren derzeit 180 Züge/Tag, d.h. knapp 100 Güterzüge. Wenn diese Strecke vor allem signaltechnisch optimal ausgebaut wird, kann sie etwa 350 Züge/Tag aufnehmen. Neben den angenommenen 120 Personenzügen könnten also 230 Güterzüge auf dieser Trasse verkehren. Dies würde weit über die Anforderungen des Planfalls 36 hinausgehen und bei gleichbleibendem Ladegewicht/Zug auch für die 2030 erwartete Gütermenge in den BBT-Szenarien ausreichen [11].

Die im Planfall 36 errechnete Überlastung der bestehenden Strecke beruht auf den optimistischen Annahmen zum Personenfernverkehr: 16 schnelle Zugpaare München-Verona statt heute 4 Zugpaare, dazu im Inntal noch schnelle 16 Zugpaare Salzburg-Bregenz [26]. Somit weist die Strecke auch für die Zukunft noch einige Reserven auf, ist aber nicht für hohe Geschwindigkeiten tauglich.

Probleme für Mensch und Natur

Der BBT schafft zusätzliche Transportkapazität und damit noch mehr Verkehr im Inntal. Daraus ergibt sich eine zusätzliche Belastung für Mensch und Natur, auch wenn die Verkehrszunahme verstärkt auf der Schiene erfolgen würde.

Mehr Güterzug- und Schnellzugverkehr auf der bestehenden Bahnstrecke bereitet große Probleme, da die Strecke – was für den Personennahverkehr ja günstig ist – mitten durch die Orte führt. Die in den letzten Jahren errichteten Lärmschutzwände haben allerdings vielfach nicht die erhoffte Wirkung gebracht. Im engen Inntal breitet sich der Lärm wie in einem Amphitheater weiter aus als im Flachland. An den Bahnsteigen wartende Fahrgäste sind durch den Fahrtwind durchfahrender Güter- und Schnellzüge stärker

gefährdet.

Ein Strecken-Neubau hätte noch schwerwiegendere Konsequenzen. Es drohen Enteignungen. Baustellen verursachen jahrelang Lärm und Staub. Natur und Landschaft werden zerstört; nördlich von Brannenburg wären z. B. die gerade renaturierten Rosenheimer Stammbeckenmoore betroffen. Wo die Strecke nicht eingehaust ist, breitet sich im Betrieb neuer Lärm aus, gerade bei Hochgeschwindigkeitszügen. Theoretisch könnte beim Straßenverkehr eine Entlastung irgendwann nach Abschluss der Bauarbeiten an der Bahnstrecke in vielen Jahren eintreten; die Prognosen für den BBT lassen dies aber nicht erkennen. Darüber hinaus fährt ja ein Teil der Lkws gar nicht bis zum Brenner. Die Region könnte durch die Umgehung Rosenheims vom Personen-Fernverkehr Richtung Innsbruck abgekoppelt werden. Es gibt ferner die Befürchtung, dass der Güterverkehr weitgehend auf der alten Strecke abgewickelt wird, um den problematischen Mischbetrieb zwischen Güter- und ICE-Verkehr zu vermeiden [24].

Von all diesen Problemen wäre nicht nur die einheimische Bevölkerung dauerhaft betroffen, sondern auch der Tourismus als wichtiger Wirtschaftszweig. Wer will in einem Tal voller Durchgangsverkehr noch Urlaub machen?

2.2.6 Sinnvolle Maßnahmen für die Schiene

Ausbaumaßnahmen

Hinsichtlich knapper Finanzmittel und massiver Rückstände beim Ausbau der Schieneninfrastruktur sind andere Planungs- und Investitionsprioritäten erforderlich als eine neue Zulaufstrecke zum geplanten BBT.

Insbesondere ist die Verbindung zum Gotthard-Basistunnel wichtig. Dieser soll bereits 2016 in Betrieb gehen und erreicht mit dem Ceneri-Basistunnel, dessen Inbetriebnahme 2019 geplant ist, seine volle Leistung. Aber auch der Tauerntunnel sollte leichter erreichbar sein. Auf diesen Routen können dann unnötige Umwege über den Brenner vermieden werden.

Inwieweit durch die schon jetzt laufenden Ausbaumaßnahmen an der Rheinschiene eine Verlagerung der über den Brenner laufenden Güterströme eintreten wird, ist derzeit nicht absehbar.

Auch in Bayern sollte der Zulauf zum Gotthard aus München und Augsburg verbessert werden. Die Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau, Neigungstechnik und ein Kreuzungsbahnhof sollen laut DB Netz AG im Jahr 2017 in Betrieb gehen; in der Vergangenheit gab es jedoch mehrfach Verschiebungen. Die Schweiz will dieses Projekt in Deutschland teilweise vorfinanzieren. Von diesen Maßnahmen profitiert in erster Linie der Personenfernverkehr. Um ausreichend Kapazität auch für den Güterverkehr und damit für eine Entlastung der Inntalroute zu schaffen, sind weitere Ausbaumaßnahmen in Deutschland, Österreich und in der Schweiz notwendig [5], [23].

Schon der Planfall 36 sieht den Ausbau der Strecke München-Mühlendorf-Freilassing für die Züge Richtung Salzburg vor [11]. Dies würde nicht nur den Anschluss des Burghausener Chemiedreiecks ermöglichen, sondern auch Salzburg und den Tauerntunnel leichter erreichbar machen. Unverständlicherweise steht diese Strecke aber offenbar auf einer bahninternen Streichliste; auch der zugehörige TEN-Korridor wird von EU-Seite in Frage gestellt.

Die Elektrifizierung der Strecke Hof-Regensburg soll 2015 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden, um mehr Güterverkehr über diese Strecke leiten zu können; wie diese Züge allerdings ab Regensburg weitergeführt werden sollen, ist noch unklar. Zielorte in Österreich werden vorwiegend über Passau angefahren, Züge mit Ziel Italien werden bisher in Richtung München weitergeführt. Sinnvoll wäre hier der Ausbau der Strecke Landshut-Mühlendorf, um die Züge über Salzburg auf die Tauernroute zu führen.

Wirksamer Lärmschutz

Um die Lärmbelästigung durch den Schienenverkehr zu reduzieren, muss die von der Deutschen Bahn (DB) zögerlich begonnene Einführung der neuen Verbundstoffbremssohle in Güterwagen rasch vollzogen werden. Diese „Flüsterbremse“ verhindert ein Aufrauen der Räder, wodurch die Lärmemissionen der Wagen um bis zu 10 dB(A) und damit um die Hälfte reduziert werden. Dadurch würde die Lärminderung nicht nur lokal, wie beim Bau von Schallschutzwänden und -fenstern, sondern auf dem gesamten Netz der Bahn wirksam werden [4]. Die DB will die Verbundbremssohle durch ein Anreizsystem über gestaffelte Trassenpreise einführen. Der BN fordert aber ein konsequenteres Vorgehen, um die komplette Umrüstung des deutschen Bestandes von 180.000 Güterwagen möglichst schnell zu erreichen. Die Schweiz hat beispielsweise die Durchführung dieser Umrüstung bis Ende 2014 bereits beschlossen.

Um die Rollgeräusche zu reduzieren, müssen außerdem die Schienen und insbesondere die Räder

regelmäßig geschliffen werden.

Auch andere sinnvolle Maßnahmen zum Lärmschutz an der Quelle gemäß den Testergebnissen beim Forschungsprogramm "Leiser Zug auf realem Gleis" der DB sollten zum Einsatz kommen. Die teilweise schon installierten Lärmschutzwände sind aus optischen Gründen und wegen ihrer manchmal unbefriedigenden Wirkung nicht durchweg akzeptabel.

Bessere Nutzung der Schienen-Kapazität

Am Brenner machte das Frachtgut 2010 nur einen Anteil von 70 % an der transportierten Last aus. Die restlichen 30 % entfielen auf das Totgewicht, wie das Lkw-Eigengewicht bei der RoLa oder das Eigengewicht eines Sattelauflegers [1]. Die RoLa ist eine besonders wenig effiziente Transportform; pro Zug lässt sich nur etwa die Hälfte an Ladeeinheiten wie beim unbegleiteten kombinierten Verkehr verladen [25]. Zwar ist wegen des geringen Rollwiderstandes die Verladung ganzer Lkws auf die Bahn immer noch ökologischer als der Transport per Lkw. Es bestehen hier aber erhebliche Kapazitäts- und Effizienzreserven im Güterverkehr, die sich insbesondere durch Container nutzen lassen. Dies sollte durch entsprechende Anreize gefördert werden, wo immer es geht. Dadurch werden auch unnötige Belastungen der Anwohner von Güterzugstrecken vermieden.

2.3. Fazit

Aufgrund der enormen Kosten und der finanziellen Situation in den beteiligten Ländern ist es ungewiss, ob der BBT mit seinen Zulaufstrecken jemals fertiggestellt wird.

Darüber hinaus würde das Projekt weiter zu einer ungerechten und ineffizienten Verteilung der Güterströme im Alpenraum beitragen. Gerade auf den Zulaufstrecken wie im Inntal bedeutet dies einen enormen Mehrverkehr mit allen negativen Auswirkungen für Bevölkerung und Tourismus. Eine tatsächliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene wird es selbst nach den Prognosen der BBT-Gesellschaft nicht geben. Die Hoffnungen auf den Anstieg des Personenfernverkehrs sind weit übertrieben.

Es erscheint daher sinnvoller, durch andere Rahmenbedingungen unnötigen Verkehr zu vermeiden, ihn effizienter zu gestalten und die begrenzten finanziellen Mittel in Projekte zu investieren, die in naher Zukunft eine wirkliche Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ermöglichen.

gez. Peter Kasperczyk

1. Vorsitzender BN Kreisgruppe Rosenheim

gez. Günther Polz

BN Ortsgruppe Feldkirchen/Westerham

gez. Steffen Storandt

1. Vorsitzender BN Ortsgruppe Rosenheim

gez. Ingrid Wittner

Vorstandsmitglied BN Kreisgruppe Rosenheim

2.4. Quellen

- 1 Verkehr in Tirol - Bericht 2010
www.tirol.gv.at/fileadmin/www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/110526_VB2010.pdf
- 2 ifuplan: Einführung in die Alpentransitproblematik (B90/Grüne im Maximilianeum, 14.11.2011),
Datenquelle: BBT 2008
www.ifuplan.de/downloads/publikationen/bbt_vortrag_marzelli.pdf
- 3 EU-Weißbuch zum Verkehr vom 28.3.2011,
eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DE:PDF
- 4 Schallschutz – eine Investition in die Zukunft der Bahn
www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/publikationen/aktuelle_publicationen.html
- 5 Vierregg-Rössler: Entlastung im Transitverkehr, Mai 2006
www.alpennet.com/inntalgemeinschaft/Brenner/Gutachten.pdf
- 6 Brenner Basistunnel BBT-SE
www.bbtinfo.eu
- 7 Grünes Licht für den Brenner-Basistunnel, 18. April 2011
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/483&format=HTML&aged=0&language=DE&guiLanguage=en>
- 8 Rosenheim24: Brennerzulauf: Kritik an Ramsauers Vorschlägen
www.rosenheim24.de/bayern/brennerzulauf-kritik-ramsauers-vorschlaegen-rosenheim-rosenheim24-1302261.html
- 9 OVB-Online: Brennerbasistunnel: "Wutbürgermeister" protestieren
www.ovb-online.de/nachrichten/bayern-lby/brennerbasistunnel-wutbuergemeister-protestieren-1308919.html
- 10 Gamper: Alternativen zum Brennerbasistunnel (B90/Grüne im Maximilianeum, 14.11.2011)
http://www.gruene-fraktion-bayern.de/sites/default/files/bbt_vortrag_gamper_internet.pdf
- 11 Auszug aus Bedarfsplan zum Bundesverkehrswegeplan
<http://www.toni-hofreiter.de/dateien/Planfall-36-Muenchen-Rosenheim-Kiefersfelden.pdf>
- 12 Herdina: Die Brennerachse - Erfordernisse, Kapazitäten, Investitionen (B90/Grüne im Maximilianeum, 14.11.2011)
www.gruene-fraktion-bayern.de/sites/default/files/bbt_vortrag_herdina.pdf
- 13 Vierregg-Rössler: Analyse der Zugzahlen, November 2011
www.alpennet.com/inntalgemeinschaft/Brenner/BBT%20Analyse%20Zugzahlen.pdf

- 14 Overview on all Alpine Crossings 1994
www.zuerich-prozess.org/fileadmin/data/webcontent/Webcontent/Sonstige_Dateien/overview_94.pdf
- 15 Karl Regner: Brenner-Basistunnel statt effizienter Transitpolitik?
bbtnews.files.wordpress.com/2012/02/brenner-basistunnel_kregner.pdf
- 16 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/steuern_abgaben/00379/#
- 17 Mautkalkulator, www.go-maut.at/services/berechnung-der-maut/mautkalkulator
- 18 Phase Rot und Tropfenzählersystem im Alpen transit
www.buonviciniag.ch/infoletter/de/Infoletter_2011-09.pdf
- 19 BBT SE: UVE Technische Projektaufbereitung
www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/bbt2/D0118-02366.pdf
- 20 Michael Prachensky: Alternativer Brennerbasistunnel
www.prachensky.com/michael/presse/alternativer-brennerbasistunnel.php
- 21 Tiroler Zeitung: Bis zu 1,6 Milliarden als Tunnelmitgift,
www.tt.com/csp/cms/sites/tt/Tirol/3606463-2/brennerbasistunnel-teil-des-neuen-verkehrs-kernetzes-der-eu.csp
- 22 Tiroler Zeitung: Brennerbasistunnel wird um 450 Millionen Euro abgespeckt, 12.02.12
www.tt.com/csp/cms/sites/tt/Tirol/4305372-2/brennerbasistunnel-wird-um--450-millionen-euro-abgespeckt.csp
- 23 Schweizerisches Bundesamt für Verkehr: Lindau - Geltendorf
www.bav.admin.ch/hgv/01872/01882/01931/index.html?lang=de
- 24 Inntal-Gemeinschaft e.V.: Brenner-Basistunnel – jetzt ist die Katze aus dem Sack!
www.alpennet.com/inntalgemeinschaft/Brenner/BBT_Katze.pdf
- 25 Untersuchungsbericht Railergy: Potentiale für die Steigerung der Energieeffizienz im Eisenbahnwesen
www.allianz-pro-schiene.de/projekte/umweltvergleich/downloads/railenergy-untersuchungsbericht.pdf
- 26 MdB Toni Hofreiter, Vorsitzender des Verkehrsausschusses (Aßling, 12.03.2012)
www.gruene-ebe.de/uploads/media/Brenner-Basistunnel-12-03-2012-Assling.pdf
- 27 Die Presse: Experte: Brennerbasistunnel "nicht notwendig", 23.05.2010
diepresse.com/home/wirtschaft/economist/568580/Experte_Brennerbasistunnel-nicht-notwendig-