Rosenheimer Bürgerinitiativen für sinnvolle Lösungen zum Brennernordzulauf

Bürgerinitiativen in
Stephanskirchen
Prutting
Riedering
Rohrdorf
Neubeuern
Nußdorf/Inn
Brannenburg
Flintsbach/Inn
Oberaudorf
Raubling
Rosenheim
Kolbermoor
Schechen
Großkarolinenfeld
Ostermünchen

LobbyRG: Reg Nr R006908

Brennerdialog Rosenheimer Land e.V., Ahornweg 8, 83083 Riedering

verkehrsausschuss@bundestag.de

An die Mitglieder des Verkehrsausschusses
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Riedering, 14.11.2025

Ihr Besuch in Tirol am 19.11.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie wir aus der Presse erfahren haben, begeben Sie sich am kommenden Mittwoch, 19.11.2025, auf eine Exkursion nach Tirol, um u.a. die Herausforderungen an der Luegbrücke (Brenner-Autobahn) und beim Brenner-Basistunnel (BBT) anzuschauen. Sie werden dazu mit Sicherheit auch mit politischen Vertretern aus dem Nachbarland Tirol in einen Austausch gehen.

Der BBT ist ein Teilstück des TEN-Korridors Skandinavien-Mittelmeer-Korridor. Er wird den Nord-Süd-Bahnverkehr durch die Alpen deutlich vereinfachen.

Die Zulaufstrecken im Süden und Norden sind wichtig, um gezielt den Eisenbahnverkehr zu vereinfachen. Ein großes Augenmerk wird hierbei dem Güterverkehr gewidmet.

Als Bürgerinitiativen für sinnvolle Lösungen beim Brennernordzulauf (BNZ) beschäftigen wir uns nun seit 10 Jahren mit dieser Thematik. Wir haben dazu gemeinsam mit dem BUND Naturschutz ein Alternativkonzept entwickelt und die Möglichkeiten von verschiedenen Seiten objektiv betrachtet.

Sicherlich haben Sie sich im Vorfeld des Besuches schon mit der sehr komplexen Thematik auseinandergesetzt. Wir erlauben uns trotzdem, auf verschiedene Punkte und Fragen aufmerksam zu machen und ausgewählte Themen etwas genauer zu beleuchten. Vielleicht ist der eine oder andere Ansatz für Sie dabei, der bei einer Erkenntnisgewinnung hilfreich sein kann.

Fragenkatalog zum BBT-Besuch des Verkehrsausschuss

Wussten Sie schon…

- dass der BNZ auf der Bestandsstrecke mehr als 1 Million Lkw aufnehmen kann – und dann immer noch Kapazitäten frei sind?
- dass die Fertigstellung der ABS 38 (München-Mühldorf-Freilassing/Salzburg) erheblich zur Entlastung des Brennerkorridors beiträgt?
- dass die ABS 38 einen Neubau des BNZ komplett überflüssig macht?
- dass es eine schnellere, billigere und nachhaltigere Alternativvariante gibt, die die Kriterien der EU erfüllt?
- dass ein Neubau des BNZ eine Zeitersparnis von 8 Minuten auf der Strecke von München bis zur Grenze einbringt– aber nur für Personenfernzüge, die keinen Halt auf deutscher Seite haben?
- dass damit jede eingesparte Minute nahezu 2 Mrd. kostet?
- dass der bestehende BNZ nur zu 60% ausgelastet ist?
- dass mehr als 30% des Lkw-Verkehrs über den Brenner Ausweichverkehr ist?
- dass der BBT frühestens 2032 fertig sein wird?
- dass ein Neubau des BNZ frühestens 2040 fertig sein wird?
- dass 80 % der Züge der geplanten BNZ-Neubaustrecke Güterzüge sein sollen, die max. 120 km/h auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke fahren?
- dass die Verbreiterung der Lueg-Brücke eine höhere Verkehrsdichte ermöglicht und damit dem Bestreben „Güter auf die Schiene“ widerspricht?
- dass die Alternativvariante der Bürgerinitiativen und des BUND einen bedarfsorientierten Stufenplan beinhaltet?
- dass die Bestandsstrecke den zukünftigen Güterverkehr aufnehmen muss, wenn sich die Pläne der Bahn durchsetzen – ohne Lärmschutz nach Neubaustandard?
- dass die CO2-Emissionen allein in der Neubauphase des BNZ Ausmaße erreichen, die kaum zu kompensieren sind?

Ausgewählte Hinweise zu verschiedenen Themen für die Mitglieder des Verkehrsausschusses anlässlich der Exkursion nach Tirol (Luegbrücke und BBT) am 19.11.2025

Zusammensetzung des Lkw-Verkehrs auf der Brennerachse

- Der Schwerlastverkehr auf dem Brennerkorridor zählt jährlich rund 2,4 Mio. Lkw. Der jährlich erscheinende Tiroler Verkehrsbericht teilt diese Menge in etwa so auf:

- 1/3 ist Ziel- und Quellverkehr im Alpenraum (kann nicht auf die Bahn verlagert werden!)

- 1/3 ist Umwege- und Ausweichverkehr: Diese Lkw hätten als Bestway kürzere Routen zur Verfügung (meistens über die Schweiz). Weil der Brennerkorridor aber deutlich billiger ist und die Verkehrskontrollen laxer sind, werden oft Umwege zwischen 60 bis 400 km in Kauf genommen.

- 1/3 ist echter Transit-Verkehr – dieser könnte mit ausreichenden Verladeterminals auf beiden Seiten des Alpenhauptkamms auf die Schiene verlagert werden.
Dies bedarf aber einer anderen Verkehrspolitik für den Straßengüterverkehr (Anhebung der Straßenmaut, strengere Kontrollen, Wegfall des Dieselprivilegs in Tirol, digitale Verkehrsleitsystem …; siehe 10-Punkte-Programm des Transitgipfels in Berlin vom 25.07.2019)

Verlagerung von 1 Mio. Lkw von der Straße auf die Schiene durch den BBT

Der Tiroler Landeshauptmann, Anton Mattle, hat in den letzten Wochen mehrmals gesagt, dass nach Eröffnung des BBT eine Million Lkw von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann. Dies entspricht etwa 60-80 Güterzügen pro Tag. Grundsätzlich ist diese Aussage nicht falsch, wenn die Parameter dazu stimmen. Schienentransport muss billiger als die Straße und zuverlässig sein. Verlade- und Transportkapazitäten müssen vorhanden und dauerhaft gewährleistet sein.

Auf der Bestandsstrecke wäre diese Zugzahl schon heute abwickelbar. Die Bahn spricht von einer Kapazität von 280 Zügen auf der Strecke Rosenheim-Kufstein. Die aktuelle Auslastung beträgt rund 180 Züge. Durch einen gezielten Ausbau und der Digitalisierung der Bestandstrecke kann die Kapazität auf mind. 360 Züge gesteigert werden. Der gezielte Ausbau von weiteren Strecken im Umfeld (ABS 38, Elektrifizierung von Dieselstrecken, Bau von Überholgleisen) bewirkt eine Entlastung des Knotens München und des heutigen BNZ-Abschnitts München-Rosenheim.

Brenner-Nordzulauf: Zahlen und Fakten

Die Bestandsstrecke entspricht bereits den Mindestanforderungen für TEN-Strecken (außer ETCS).

Die Bahnstrecken München-Rosenheim und Rosenheim-Kufstein wurden durch die DB um die Jahrtausendwende bereits als ABS40 für den zu erwartenden Brenner-Mehrverkehr ertüchtigt. Damals wurden viele Millionen in die Strecken investiert. In den letzten 15 Jahren hat die DB die Strecken weiter optimiert: Oberleitungen, Gleise und Leittechnik wurden erneuert und digitalisiert, Bahnsteige wurden erhöht, schienengleiche Bahnübergänge beseitigt, Einsatz von spurtstarken Triebfahrzeugen, zusätzliche Signale und Weichen, Bau von Überholgleise, Lärmschutzmaßnahmen, …

Diese Optimierung für eine weitere Verbesserung der Resilienz muss beibehalten werden. Es gibt noch viel Verbesserungspotential.

Die DB hat am 14.05.2019 im Verkehrsforum Brenner ihr Verkehrliches Konzept für Südostbayern vorgestellt. Auch dies setzt zunächst auf Ausbau vor Neubau.

Eine Projektbegründung der ABS 38 ist u.a. die Entlastung der Strecke München-Rosenheim (siehe PRINS oder Planfeststellungen). Durch eine Verkehrsverlagerung auf die ABS 38 werden Kapazitäten zwischen München und Rosenheim frei (ca. 70-80 Trassen), um den Brenner-Mehrverkehr aufnehmen zu können. Die Zahl der Güterzüge wird durch das Umsetzen des 740-Meter-Güterzugkonzepts um etwa 25-40 % zurückgehen. Auch das schafft freie Kapazitäten. Eine Digitalisierung mit ETCS schafft nochmals zwischen 8-25 % mehr Kapazität.

Die Bestandsstrecke hat also noch ein großes Potential:
Rosenheim-Kufstein heute 180 Züge/Tag. Wegfall durch 740-Meter-Programm: ca. 30 Züge. Kapazität nach Bestandsausbau: 360 Züge/Tag
München-Rosenheim heute 244 Züge/Tag. Wegfall durch Verlagerung und 740-Meter-Programm: ca. 100 Züge. Kapazität nach Bestandsausbau: 320 Züge

Brenner-Nordzulauf: Neubauprojekt – Auswirkungen – Belastungen

Die geografischen Voraussetzungen in Tirol und Bayern sind grundverschieden.
Tirol hat ein breites Flusstal, welches zu großen Teilen mit Gewerbe-, Industrie- und Siedlungsflächen zugebaut ist.
In Bayern ist das Inntal durch die Gletscherablagerungen der letzten Eiszeit stark mit sensiblen Naturräumen geprägt. Das bay. Inntal ist als LSG ausgewiesen und weist intakte Flussauen, Moore und Feuchtflächen sowie eine ausgeprägte landwirtschaftliche Nutzung auf.

Beispiele der Auswirkungen eines Neubaus:
➔ rund 5,5 Mio. m³ (= rund 11 Mio. Tonnen) Aushubmasse nur aus den Tunnels.

➔ mind. 1.000 Hektar Flächenbedarf für eine Neubautrasse inkl. Bau- und Ausgleichsflächen. Ein genaues Flächenkonzept hat die DB bisher noch nicht vorgelegt.

➔ ca. 2,5 Mio. Tonnen CO2-Emissionen durch die Bautätigkeit. Eine Kompensation durch verlagerte Lkw (mit heutigem Schadstoffausstoß!) könnte erst nach etwa 75 Betriebsjahren möglich sein.

➔ Existenz-Gefährdung von rund 40 landwirtschaftlichen Betrieben (ein Gutachten liegt dafür bereits vor). Dadurch auch Eingriffe in die Alpenschutzzonen B und C!

➔ zahlreiche massive negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Umwelt und Mensch, die auch das EBA in seiner Festsetzung für den Untersuchungsumfang der UVP zahlreich anerkannt hat.

➔ Baukosten von mindestens 10 Mrd. € stehen schon heute im Raum. Die Erfahrung aus vergleichbaren Bauprojekten zeigt, dass mit einer Verdreifachung der Kosten zu rechnen ist.

➔ Fahrzeitgewinn von 8 Min. zwischen München und Kufstein ohne weitere Zughalte in Deutschland für Personenfernzüge.

Brenner-Nordzulauf: Alternativkonzept der BI's

Die Rosenheimer Bürgerinitiativen für sinnvolle Lösungen beim Brennernordzulauf haben gemeinsam mit dem BUND Naturschutz bereits im Jahr 2023 ein Alternativkonzept entwickelt und vorgestellt. Dieses liegt Ihnen vor.

Dieses Alternativkonzept besticht durch seinen bedarfsorientierten Stufenplan und kann in einzelnen Schritten und in wesentlich kürzerer Zeit (bis zur Eröffnung des BBT) teilweise umgesetzt werden - und würde deutlich geringere Kosten verursachen.

Im Sinne eines absolut notwendigen Ausbaus der Bestandsbahnstrecken und des anhaltenden hohen Finanzdruckes des Bundeshaushaltes eine durchaus denkbare Alternative.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Thaler
Brennerdialog
Rosenheimer Land e.V.
Tel. 0160/90162703

Thomas Unger
Bürgerforum Inntal e.V.

Tel. 01511/5574937

Ralf Exler
Bürgerinitiative
Nordzulauf Kolbermoor

Jakob Opperer
Bürgerinitiative
Bürgerinteressen Rohrdorf