Stellungnahme der Bürgerinitiative „Brennerdialog im Rosenheimer Land e.V.“ anlässlich des Verkehrsgipfels am 18.09.2025 in Innsbruck

Die im Landkreis Rosenheim gegründeten Bürgerinitiativen setzen sich für eine Alternativlösung zur geplanten Neubaustrecke der Politik und Bahn ein. Sie greifen u.a. die Vorschläge der DB von 2019 sowie die bereits ertüchtigte Bahnstrecke Rosenheim-Kiefersfelden auf und bringen weitere Aspekte in die Überlegungen ein.

1. **Endlich den Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing (ABS 38) zügig umsetzen!** Dadurch wird nicht nur eine ganze Region bahntechnisch besser erschlossen - der heutige eingleisige Dieselzugverkehr, der nicht mehr zeitgemäß ist, wird zum Vorteil von zigtausenden täglicher Pendler modernisiert und beschleunigt. Der starke Güterverkehr ins Chemiedreieck um Burghausen profitiert davon. Durch die ABS 38 kann eine schon lange geplante Verkehrsverlagerung von Güter- und Personenfernverkehr von der Strecke München-Rosenheim auf die Mühldorfer Verbindung erfolgen. Kapazitäten für den Brenner-Mehrverkehr werden freigeschaufelt .

2. **Der Ausbau der Strecke München-Kiefersfelden** mit Digitalisierung der Zugbeeinflussungssysteme und einem Lärmschutz nach Neubaustandard erhöht die Kapazitäten weiter. Die DB ihrerseits hat hier schon einige Maßnahmen umgesetzt und plant weitere Ausbauschritte.

3. **Der Ausbau des schon lange geplanten Güter-Ostkorridors** (Hof-Regensburg-Landshut-Mühldorf und weiter nach Freilassing) muss ebenfalls als Zulaufstrecke des Tauerntunnels erfolgen. Dadurch wird der Eisenbahnknoten München entlastet.

4. Weitere Ausbauschritte wie z.B. einem Güterzugtunnel unter Rosenheim oder der Elektrifizierung der Strecke Mühldorf-Rosenheim könnten durch Machbarkeitsstudien untersucht werden und in einem letzten Schritt ggf. benötigte Kapazitäten ermöglichen.

Ein alternatives, durchdachtes Gesamtkonzept aus vielen Puzzleteilen, das mit ca. 3 Mrd. Euro deutlich günstiger ausfällt als eine Neubaustrecke, die mindestens 15 Mrd. Euro weitaus mehr kosten wird – Stand heute. Diese intelligente Lösung birgt deutlich weniger Belastungen für Mensch und Natur und erweitert erheblich die Kapazitäten.

Schlussendlich würde schon eine bessere Verteilung des Verkehrs auf die weiteren Alpenübergänge eine erhebliche Entlastung für den Brennerkorridor mit sich bringen.

Die Idee, einen Scheiteltunnel unter dem Brennerpass zu errichten, hatte der italienische Ingenieur Giovanni Oualizza bereits im Jahr 1847. Bis zum Bau sollten jedoch 160 Jahre vergehen.

Anfang der 1970er Jahre wurde die Idee eines Tunnels wieder aufgegriffen und erste Machbarkeitsstudien und spätere Planungen wurden erstellt. Am 20.08.2007 war der offizielle Baubeginn des Brenner-Basistunnels (BBT). Die Fertigstellung war damals noch für das Jahr 2015 geplant. 2032 soll der BBT nun endlich in Betrieb gehen. Eine Verspätung von 17 Jahren erscheint in Anbetracht der ersten Tunnelidee wie ein Wimpernschlag.

Mit Erstellung des BBT stellte sich zwangsläufig die Frage nach den Zuläufen in Nord und Süd. Deutschland hat hierzu 2016 eine Neubaustrecke westlich von Rosenheim in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Diese geografisch sinnvollste, weil kürzeste Lösung direkt von Innsbruck nach München, wurde später aus heute nicht mehr nachvollziehbaren Gründen verworfen.

Der geplante massive und teure Eingriff in das enge Inntal führte zu Betroffenheiten, die in der Gründung mehrerer Bürgerinitiativen, heute unter dem Dach „Brennerdialog Rosenheimer Land“, mündete.

Die Bürgerinnnen und Bürger befürworten ausdrücklich eine Verkehrsverlagerung weg von der Straße auf die Schiene, Von Beginn an war ihr Ziel, eine kluge Verkehrslösung zu ermöglichen, weil sie dadurch erheblich entlastet würden.

Über die Jahre hat der Brennerdialog deshalb mit Fachexperten und Gutachtern eine Alternativlösung entwickelt, mit der die Verkehrsverlagerung schneller, günstiger und umweltfreundlicher erreicht werden kann.

Dabei bleibt selbst nach dem Bau des BBT und seiner Zulaufstrecken die Frage der Verkehrsverlagerung ungelöst: Aufgrund des massiven Verkehrswachstums und der Konzentration der Verkehrsströme auf die Brennerroute ist der Tunnel mit Sicherheit ein Gewinn für die Vereinfachung des Eisenbahnverkehrs und eine Entlastung für die Bevölkerung im Tiroler Wipp- und Südtiroler Eisacktal.

Ob sich der Lkw-Schwerverkehr, der sich in den letzten Jahren von der Schiene auf die Straße verlagert hat, wieder in die entgegengesetzte Richtung entwickelt, bezweifeln nicht nur die Bürgerinitiativen. Auch namhafte Verkehrswissenschaftler und andere Fachleute äußerten ihre Bedenken.

Ohne rigorose verkehrspolitische Regelungen, die teilweise einen Eingriff in die Freiheit des Warenverkehrs darstellen würden, wird die Verlagerung mit Sicherheit nicht in den von der Politik versprochenen Größenordnungen erfolgen. Das System Eisenbahn ist dazu viel zu schwerfällig und komplex, als dass es eine Verlockung zur Verkehrsverlagerung für die Spediteure darstellen könnte.

Im Übrigen ist das ganze Thema Verkehr sehr vielschichtig. Deshalb gibt es auch bei der geplanten Neuorganisation des Verkehrs auf dem Brennerkorridor keine einfache Antwort und Lösung.

Südlich wie nördlich des Tunnels werden Zulaufstrecken benötigt – so viel steht fest. Wie diese aber aussehen sollen, daran scheiden sich die Geister. Die Politik (nicht die EU!) versteift sich auf Hochgeschwindigkeitsstrecken, deren Geschwindigkeiten aber nur dem Personenverkehr dienlich sind und die Kosten massiv in die Höhe treiben. Für den Schienengüterverkehr müssen die Strecken lediglich möglichst flach sein und Ausweich- und Abstellmöglichkeiten aufweisen.

Im Personenverkehr zwischen München und Verona sind aktuell etwa 2000 Fahrgäste pro Tag unterwegs, im Vergleich zu Strecken wie München – Berlin ein verschwindend geringer Prozentsatz der Fernreisenden und ein kaum messbarer Anteil, bezieht man die Nahverkehrsreisenden mit ein. Die Nutzer des PNV (90% der Bahnreisenden) sind es, die tagtäglich mit dem System Bahn leben und am meisten von Investitionen in eine bessere Infrastruktur profitieren würden

Interessanterweise wurde der Nordzulauf im bayrischen Inntal von der DB Anfang der 2000er Jahre bereits für den zu erwartenden Brenner-Mehrverkehr ertüchtigt. Danach verschwand das Thema BBT wieder aus der öffentlichen Wahrnehmung.

2015 wurden erneut Planungen begonnen und der Öffentlichkeit präsentiert. 2019 stellt die DB Netz in Rosenheim ein verkehrliches Konzept für Süd-Ost-Bayern vor. Hier war vorgesehen, mehrere Bahnstrecken zunächst auszubauen, um die Kapazitäten insgesamt, aber auch für den Brenner-Nordzulauf (BNZ) zu erhöhen. Die Bestandsstrecke stufte die Bahn mit genügender Kapazität ein.

Bereits vor dieser Zeit ging in der Schweiz die Neue Alpentransversale (NEAT), gemeint sind die Lötschberg- und Gotthardkorridore, in Betrieb, um den Güterkehr über die Alpen von der Straße auf die Schiene zu verlagern. In der Schweiz hat dies gut funktioniert, die Tunnels sind aber nur zur Hälfte ausgelastet.

Der Zulauf im deutschen Rheintal lässt bis heute auf sich warten und soll, nach rund 60 Jahren, im Jahr 2041 endlich fertig sein. „Aus deutscher Sicht ist die Rheintalbahn die wichtigste Trasse und hat das größte Einzugsgebiet. Beim Brenner-Nordzulauf stellt sich eher die strategische Frage, wie viel mehr Schienengüterverkehr durch den Brennerbasistunnel und die Nordzulauf-Strecke auf die Schiene gezogen werden kann.“, so Philipp Nagl von der DB InfraGO in einem Interview vom 03.06.2025.

Hierbei ist es wichtig zu wissen, dass rund ein Drittel der Lkw’s über den Brenner Umwege fahren, weil es bis heute die billigere Strecke ist. Diesem Umwegeverkehr würden aber kürzere Routen, z.B. über die Schweiz, zur Verfügung stehen.

Wie ersichtlich ist das Thema Nordzulauf in ein komplexes Netzwerk aus Politik und Wirtschaft eingebettet. Eine kluge Lösung liegt deshalb im Netz und nicht in einem seiner Fäden, der versinnbildlich als dickes Tau von Innsbruck nach München führt.

Die im Landkreis Rosenheim gegründeten Bürgerinitiativen setzen sich deshalb für eine Alternativlösung zur geplanten Neubaustrecke der Politik und Bahn ein. Sie greifen u.a. die Vorschläge der DB von 2019 sowie die bereits ertüchtigte Bahnstrecke Rosenheim-Kiefersfelden auf und bringen weitere Aspekte in die Überlegungen ein.

Viele Puzzleteile, die deutlich günstiger als eine mindestens 15 Mrd. teurere Neubaustrecke wären und auch weniger Belastungen für Mensch und Natur zur Folge hätten, könnten zu einer Kapazitätsausweitung beitragen. Auch eine bessere Verteilung des Verkehrs auf die weiteren Alpenübergänge würde eine Entlastung für den Brennerkorridor mit sich bringen.

Dafür setzen sich die Bürgerinitiativen im Rosenheimer Land ein.

Die Alternativvariante der Bürgerinitiativen

SCHNELLER – BILLIGER - NACHHALTIGER

Lothar Thaler

1. Vorsitzender Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.

15.9.2025