

Von: vorstand@brennerdialog.de
Gesendet: Donnerstag, 13. März 2025 10:30
An: [REDACTED]
Betreff: Verkehrspolitische Vereinbarungen im Koalitionsvertrag

An die Mitglieder der Arbeitskreise bei den Koalitionsgesprächen
Nr. R006908

Reg.

Verkehrspolitische Vereinbarungen im Koalitionsvertrag

Sehr geehrte [REDACTED],

die instabile Weltwirtschafts- und -sicherheitslage erfordert hohe finanzielle Mittel (Verteidigung, Gesundheitswesen, Bildung, Umwelt, Verkehr). **Einsparmöglichkeiten**, die sich offensichtlich anbieten, sollte die Regierung vehement nutzen. Trotz der desaströsen Lage der Bahn und dem damit verbundenen Investitionsbedarf lassen sich besonders in diesem Bereich **zig Milliarden einsparen** und an anderer Stelle sinnvoll verwenden.

Wir bitten Sie dringend unseren Vorschlag zu Grundsätzen einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik im Bereich der Bahn für die neue Bundesregierung in den **Koalitionsvereinbarungen** zu berücksichtigen.

1. Ausbau vor Neubau.

Die Bestandsstrecken der Bahn sind in weiten Teilen veraltet, fehleranfällig und marode. Die bisher geplante Generalsanierung umfasst mit ca. 4000 km nur etwa 10% des Gesamt-Streckennetzes. Deshalb muss die gesamte bestehende Bahn-Infrastruktur grundlegend und nachhaltig erneuert werden. Neubau-Trassen sollten grundsätzlich nur geplant und gebaut werden, wenn sie unbedingt nötig sind und es keine Alternativen durch Ausbau des Bestands gibt. Zum Beispiel gibt es für die geplante Hochleistungs-Neubaustrecke im Brenner-Nordzulauf eine schnellere, billigere und nachhaltigere Alternative durch Ausbau der Bestandsstrecken.

2. Zuverlässigkeit vor Hochgeschwindigkeit.

Der geplante Deutschlandtakt soll die Anforderungen des Zielfahrplans 3 erfüllen, der einen Schwerpunkt auf neue Hochgeschwindigkeitsstrecken legt. Für Reisende sind aber Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit einer durchgehenden Bahnverbindung wesentlich wichtiger als Zeiteinsparungen im Minutenbereich. Deshalb muss der Zielfahrplan mit dem Ziel Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit vor Hochgeschwindigkeit überarbeitet werden.

3. Klimabahn statt Betonbahn.

Viele geplante Neubaustrecken enthalten neben der Grundlast durch Gleiskörper, Schienen und sonstige Maßnahmen große Anteile an Tunnels und Brückenbauwerken. Insgesamt werden dadurch CO2-Emissionen verursacht, die niemals durch wegfallenden Verkehr kompensiert werden können. Um den durch Gesetze und Verfassung festgelegten Klimaschutzziele gerecht zu werden, müssen deshalb Neubauten insbesondere mit großen Anteilen an Tunnels und Brückenbauwerken unterlassen werden.

4. Bahnausbau im Einklang mit Natur und Umwelt

Beim gesamten Bahnausbau ist verstärkt auf die Auswirkungen auf Natur und Umwelt zu achten. Insbesondere ist auch an Bestandsstrecken der Lärmschutz zum Schutz der Bevölkerung massiv zu verstärken.

5. Massive Verbesserung des Bahnangebots für den Güterverkehr.

Der Anteil der Bahn am gesamten Gütertransport muss aus Umweltgründen wesentlich erhöht werden. Dazu müssen ausreichende Fracht-Terminals geplant und gebaut werden. Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit des Bahn-Güterverkehrs müssen massiv und nachhaltig verbessert werden. Der Bahn-Güterverkehr darf nicht zu Gunsten von Hochgeschwindigkeitsstrecken vernachlässigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Thaler
Vorsitzender



Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.

vernetzt im

[ABBD] Aktionsbündnis
Bahn Bürgerinitiativen Deutschland

Ahornweg 8 | 83083 Riedering

Sitz: Riedering | Registergericht: Amtsgericht Traunstein | Registernummer: VR 201755
Vorsitzender: Lothar Thaler | Stellvertreter: Dr. Christian Kaddick | Schatzmeister: Christof Langer

Gemeinsame Kernforderung: Alternativvariante Brenner Nordzulauf

Bürgerinteressen Rohrdorf
Bund Naturschutz in Bayern
Bürgerinitiative Nordzulauf Kolbermoor
Bürgerforum Inntal
Brennerdialog Rosenheimer Land



Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.
Ahornweg 8
83083 Riedering
Vorsitzender: Lothar Thaler
vorstand@brennerdialog.de
www.brennerdialog.de

Alternativvariante nach BUV §5(1) zur Parlamentarischen Befassung für das Projekt Brenner-Nordzulauf (BVWP 2030: Projekt 2-009-V03)

Einleitung

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird eine Maßnahme ABS/NBS München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze D/A(-Kufstein) mit geplanten Gesamtkosten von 1.320,8 Mio. € gefordert (s.u.).

Die „Vorzugsvariante“ der Bahn hat folgende gravierende Nachteile:

- Erhebliche Eingriffe in Natur, Landschaft und Privatgrund
- Erhebliche CO₂-Emissionen in der Bauphase und im Betrieb, insbesondere in den Tunnelabschnitten
- Zweigleisiger Engpass Grafing-München, der den Zugverkehr des Einzugsbereichs von sechs Gleisen Salzburg-Rosenheim (2), Kufstein-Rosenheim (2) und Neubaustrecke (2) aufnehmen muss
- In der Folge auch Überlastung des Bahnknotens München
- Erhebliche Baukosten in Höhe von derzeit ca. 10 Mrd. Euro
- Der durch den Brenner-Basistunnel erwartete Güter-Mehrverkehr kann erst **mit zehn Jahren Verzögerung** bewältigt werden

Die Ursache hierfür ist die Projektanforderung einer Hochgeschwindigkeits Trasse mit 230km/h.

Die Geschwindigkeit von 230 km/h können keine Güterzüge und nur wenige Personenzüge fahren. Für die wenigen Personen-Fernzüge, die Rosenheim auf der Neubaustrecke umfahren, sind nur geringe Fahrzeitverkürzungen zu erwarten.

Entscheidend für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sind folgende Anforderungen:

- Kapazität verfügbar ab 2032 mit Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels
- Tauglichkeit vor allem für Güterzüge, die maximal 120 km/h fahren

Wegen des hohen Planungs- und Bauaufwands wird die Neubaustrecke frühestens in den 2040er Jahren fertig und damit weit nach der geplanten Fertigstellung des Brenner-Basis-Tunnels (BBT) im Jahr 2032.

Lfd. Projekt-Nr.	Maßnahmentitel	Beschreibung der Maßnahme ²	Investitionen in Mio. €			Dringlich-keit	NKV	Umwelt- und natur-schutz-fachliche Prüfung	Raum-ordne-rische Analyse	Eng-pass-besie-tigung	Hinweise
			Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhal-tung/Pla-nungs-Ersatz stand						
7 2-009-V03	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (- Kufstein)	Blockverdichtung München-Trudering – Grafing; 2-gleisige NBS Grafing – Großkarolinenfeld, Vmax 230 km/h; 2-gleisige NBS Großkarolinenfeld – Brannenburg, Vmax 230 km/h (Westumfahrung Rosenheim); 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A	(1.320,8)	(1.210,9)	(109,9) GE	VB				ja	Kosten für 2 zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze D/A werden noch ermittelt. Maßnahme wird noch bewertet.

Quelle: BVWP 2030



Brenner-Nordzulauf

Für den Brenner-Nordzulauf auf deutscher Seite sind folgende Abschnitte zu unterscheiden:

1. Kufstein-Rosenheim
2. Knoten Bahnhof Rosenheim
3. Weiterführung ab Rosenheim nach Norden ins Netz der Bahn

Zu 1.:

Der Abschnitt Kufstein - Rosenheim wurde bereits vor 25 Jahren als „ABS 40“ für den Brenner-Nordzulauf ertüchtigt. Der ab 2032 mögliche Mehrverkehr kann daher sofort abgewickelt werden. Wenn nach Vollausbau auch des Südzulaufes die prognostizierten Zugzahlen (400 Züge pro Tag) erreicht werden, kann die bestehende zweigleisige Strecke ohne Probleme weiter ertüchtigt werden.

Zu 2.:

Der Bahnhof Rosenheim bildet wegen der zahlreichen höhengleichen Fahrweg-Kreuzungen und damit verbundenen Behinderungen einen besonderen Engpass, der durch geeignete Maßnahmen mittelfristig entschärft werden muss.

Zu 3.:

Der Abschnitt Rosenheim - München und insbesondere der Knoten München müssen entlastet werden, das kann und muss bis 2032 durch die ABS38 München-Mühldorf-Salzburg erreicht werden. Dadurch kann der ab Inbetriebnahme des BBT zunächst mögliche Zugverkehr ohne Verzug abgewickelt werden. Langfristig kann ein Ausbau der Strecke Rosenheim-Mühldorf-Landshut zu weiteren Entlastungen führen.

Neue Kapazitäten auf der Schiene allein werden den steigenden Lkw-Transitverkehr nicht drosseln.

Maßnahmen für weniger Lkw-Transitverkehr

Neue Kapazitäten auf der Schiene allein werden den steigenden Lkw-Transitverkehr nicht drosseln. Vielmehr sind wirksame Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung nötig wie eine höhere Lkw-Maut vor allem in Deutschland und

Italien, eine Alpentransitbörse zur Deckelung der Fahrten, eine gleichmäßig hohe Dieselbesteuerung sowie die Durchsetzung eines fairen Lkw-Verkehrs ohne Dumpinglöhne und Gesetzwidrigkeiten. Damit könnte und sollte sofort begonnen werden!

Alternativvariante

Stufe 1: Fertigstellung der ABS 38 und Optimierung der Bestandsstrecke

Die beschleunigte Realisierung des bereits in Planung und Bau befindlichen Projektes ABS 38 München-Mühldorf-Freilassing (-Salzburg) zur Entlastung des Abschnittes München-Rosenheim kann und muss bis zur Inbetriebnahme des Brennertunnels erreicht werden.

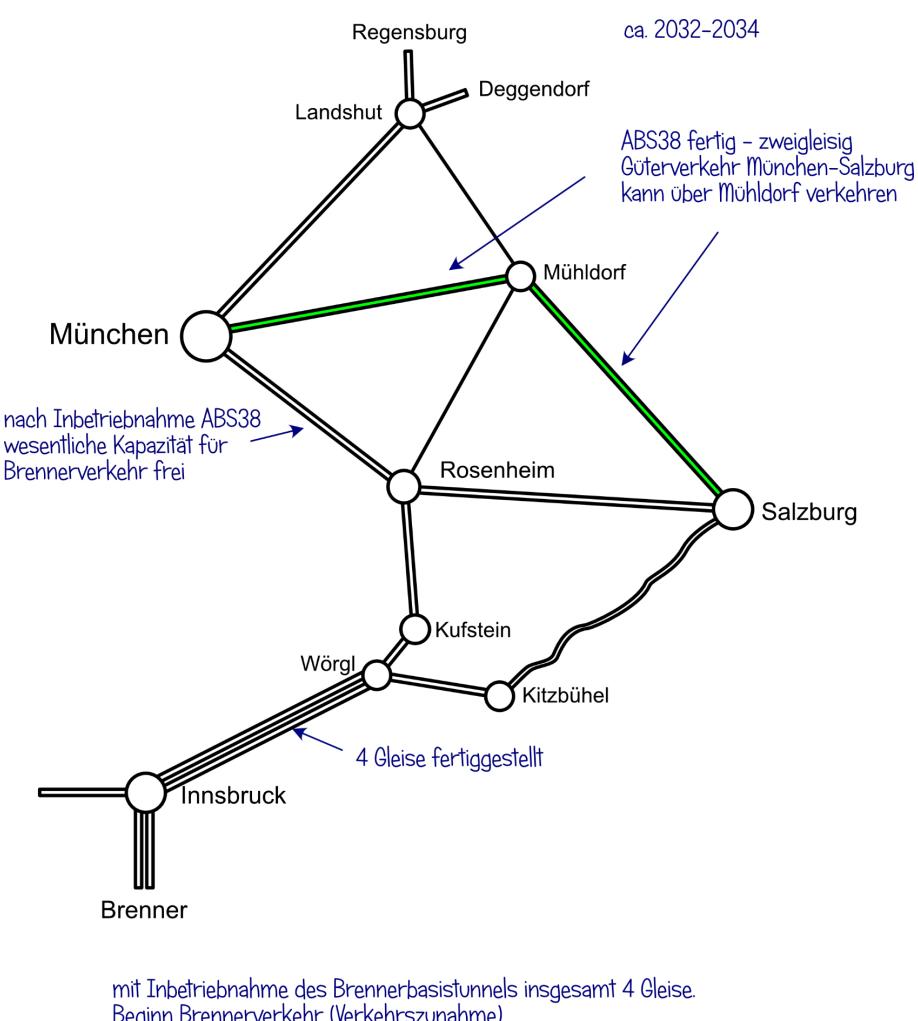
Durch die rechtzeitige Fertigstellung der ABS 38 kann der überregionale Güterverkehr München-Salzburg über Mühldorf geführt werden. Dadurch werden die Strecke München-Rosenheim und der Knoten Rosenheim erheblich entlastet.

Der Streckenabschnitt Rosenheim-Kufstein wurde schon vor zwei Jahrzehnten als ABS 40 für den

Brenner-Mehrverkehr ertüchtigt und hat große, ungenutzte Kapazitätsreserven.

Daher kann der zunächst zu erwartende Mehrverkehr nach Öffnung des BBT auf der Bestandsstrecke München-Rosenheim-Kufstein abgewickelt werden.

Die Bestandsstrecken Grafing-Rosenheim und Rosenheim-Kufstein müssen zeitnah durch Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS), zusätzliche Überholgleise, Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge und Schall-/Emissions-Schutz nach Neubaustandards optimiert werden.



Alternativvariante

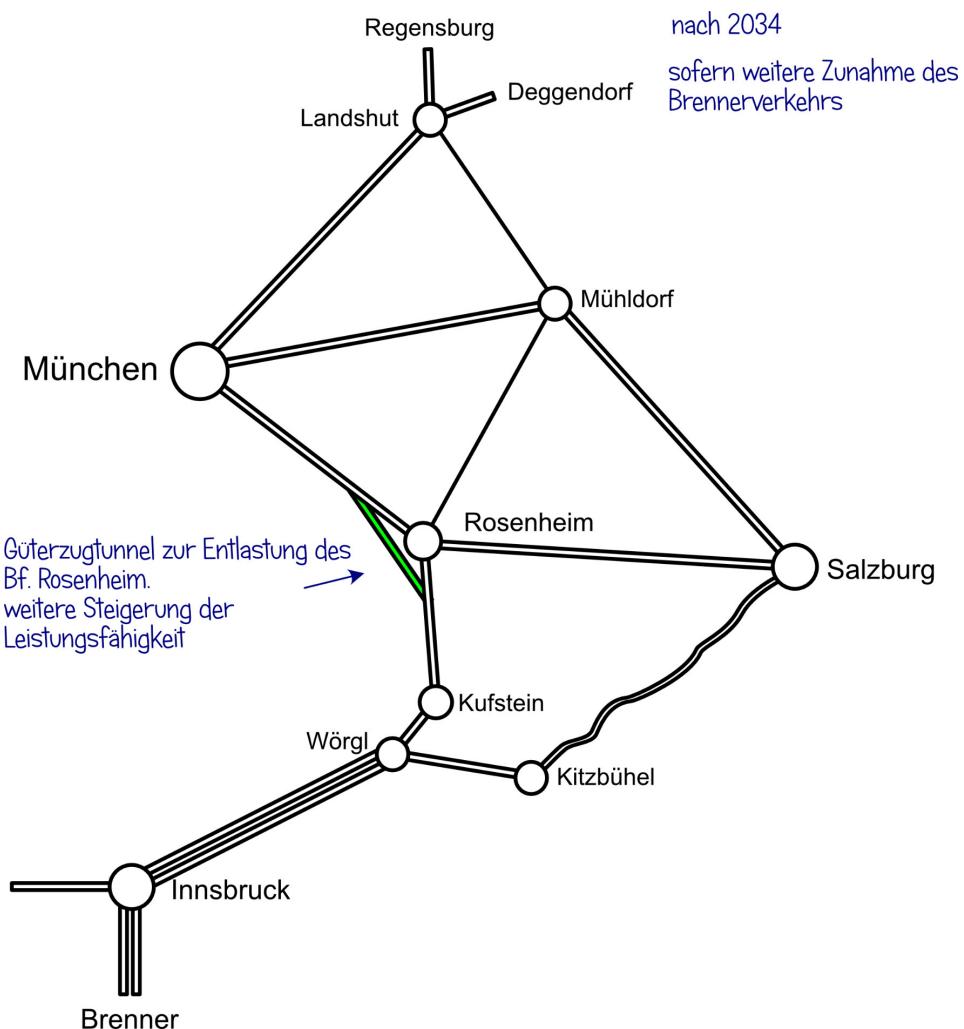
Stufe 2: Optimierung des Bahnhofs Rosenheim für den Güterverkehr

Erst wenn der Südzulauf vollständig viergleisig fertiggestellt ist, können die prognostizierten hohen Zugzahlen erreicht werden. Erst dann muss auf deutscher Seite der Engpass des Knotens Bahnhof Rosenheim entschärft sein.

Das wird durch höhenfreie (Durch-)Fahrmöglichkeiten für den Güterverkehr erreicht, z.B. durch einen ca. 5 km langen reinen Güterzugtunnel etwa nach dem Vorbild des geplanten Güterzugtunnels

in Nürnberg/Fürth, der den Bahnhof Rosenheim von Nordwesten (Bereich Großkarolinenfeld/Rosenheim-Egarten) nach Süden (Bereich Rosenheim-Happing) unterquert.

Diese Maßnahme entlastet die gesamte Stadt Rosenheim von durchfahrenden Güterzügen und erhöht die Akzeptanz des Projektes wesentlich.



Alternativvariante

Stufe 3: (Option) Optimierung der Strecken Rosenheim-Mühldorf-Landshut

Bei weiter zunehmendem Verkehr nach vollständigem viergleisigem Ausbau des Brenner-Südzulaufs kann als weitere Ausbaustufe die Ertüchtigung (Elektrifizierung usw.) der eingleisigen Regionalstrecken Rosenheim-Mühldorf und Mühldorf-Landshut vorgenommen werden.

Auf diesem Verkehrsweg werden Güterzüge um den hochbelasteten Knoten München in Richtung Regensburg weitergeführt. Außerdem kann die Region durch besseren Personennahverkehr versorgt werden.

Vorteile der Alternativvariante gegenüber der Vorzugsvariante der Bahn

1. Deutliche Reduzierung der von der Bahn geplanten Projektkosten von ca. 10 Mrd. € auf rund ein Viertel:
 - Stufe 1: ca. 0,5 Mrd. € für Optimierung Bestandsstrecke (da ABS 38 und ETCS sowieso geplant)
 - Stufe 2: ca. 1-2 Mrd. € (je nach Art der Ausführung Bahnhof Rosenheim)
 - Stufe 3: weniger als 1 Mrd. € (Elektrifizierung und Optimierung der Strecke)
2. Bedarfsgerechte rechtzeitige Bereitstellung der notwendigen Kapazität nach Öffnung des Brenner-Basis-Tunnels (BBT)
 - Erforderliche Kapazität schon bei Eröffnung durch Stufe 1
 - Bedarfsgerechte Kapazitätserweiterung durch weitere Verbesserungen durch die Stufen 2 und 3
 - 10 Jahre frühere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene
3. Deutliche Reduzierung der Schäden für Natur, Umwelt, Landwirtschaft und Tourismus
4. Massive Reduzierung der klimaschädlichen CO₂-Emissionen durch Wegfall von Hochgeschwindigkeits-Tunneln
5. Verbesserung des Nahverkehrs in der Region durch Ausbau der Strecken München-Mühldorf-Salzburg und Rosenheim-Mühldorf-Landshut
6. Entlastung des Engpasses Grafing-München und des Knotens München
7. Schall-/Emissions-Schutz für die Bestandsstrecken nach Neubaustandard
8. Der Bahnhof Rosenheim wird weiterhin von allen Personenzügen angefahren

Zusammenfassung

Die vorgestellte Alternativvariante ist besser für

- **den Bund (Bundesaushalt)**
- **die Bahn (einfachere Betriebsführung und Instandhaltung mit weniger Tunnelanteil, Vermeidung einer Überlastung der Strecke Grafing-München und des Knotens München)**
- **die Region (besserer Regionalverkehr, keine massiven Eingriffe in Landschaft, Umwelt und Privateigentum)**



Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.
Ahornweg 8
83083 Riedering
Vorsitzender: Lothar Thaler
vorstand@brennerdialog.de
www.brennerdialog.de