

Brenner - Nordzulauf Ihre am häufigsten gestellten Fragen



Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freundinnen und Freunde,

das Thema Brenner-Nordzulauf hat unsere Region wie kaum ein anderes in den vergangenen Jahren bewegt – und wird es auch weiterhin tun. Vielen Bürgerinnen und Bürgern stellen sich in diesem Zusammenhang zahlreiche berechnigte Fragen. Diese müssen umfassend beantwortet werden. Mit der Entscheidung für die „Variante Violett“ ist für mich der Dialog nicht beendet - ganz im Gegenteil. Er muss weitergehen, um die noch offenen Fragen zu klären.

Dieser Fragen und Antworten Katalog soll zunächst helfen, grundsätzliche Entscheidungen zu erläutern.

Ihre

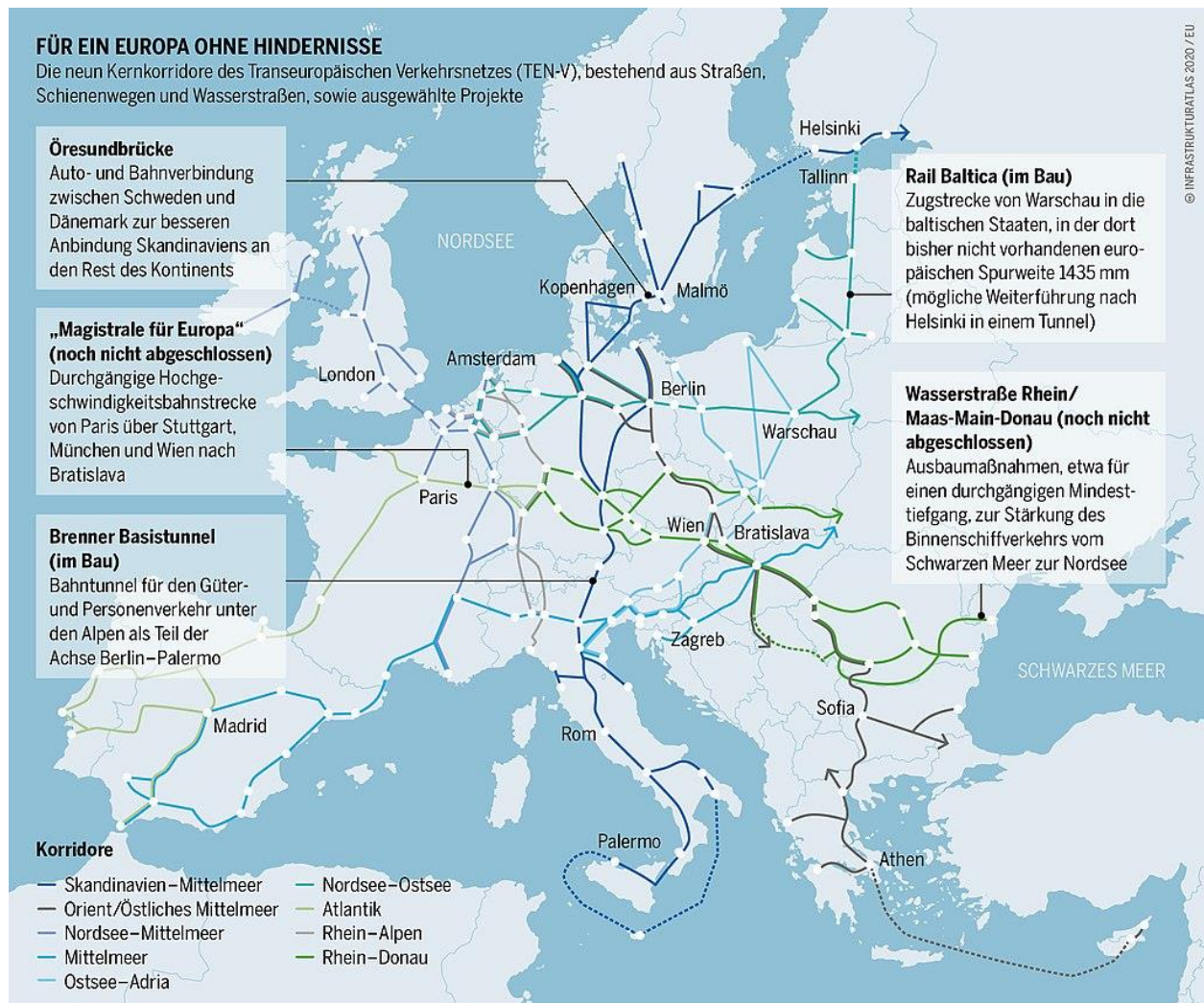
A handwritten signature in brown ink that reads "Daniela Ludwig". The script is cursive and elegant.

Daniela Ludwig, MdB

Warum wird der Brenner-Nordzulauf überhaupt gebaut?

In den 1990er Jahren hat die Europäische Union Leitlinien für den Aufbau eines grenzüberschreitenden Verkehrsnetzes festgelegt. Ziel war u.a. die Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Anbindung von Randregionen an die EU. Dieses europäische Netz umfasst 58.000 km Straße, 70.000 km Schienenverbindungen und 12.000 km Binnenwasserstraßen.

Der Brenner-Nordzulauf ist Teil des europäischen Skandinavien-Mittelmeer Korridors. Dieser erstreckt sich über den gesamten Kontinent von der nördlichen EU-Außengrenze in Finnland bis in den Mittelmeerraum (Sizilien).



Warum wird im Inntal gebaut und nicht woanders?

Die Alpen bilden ein natürliches Hindernis für die Verkehrsverbindungen von Nord nach Süd. Alpenquerungen, die in der Lage sind, größere Mengen Güterverkehr und Personenverkehr zu bewältigen, beschränken sich auf drei Haupttrouten: 1. Mont-Cenis/ Fréjus/ Mont-Blanc (Frankreich), 2. San Bernardino/ Simplon/ Gotthard (Schweiz) und 3. Brenner (Österreich). Für eine Alternative zur Brenner-Route auf andere Alpen-Überquerungen fehlen die natürlichen Voraussetzungen.

Warum muss neu gebaut werden und warum reicht nicht die bestehende Strecke?

Der alpenüberquerende Güterverkehr hat in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten (mit konjunkturellen Schwankungen) zugenommen. Waren es im Jahr 2000 noch 98,5 Millionen Tonnen, waren es im Jahr vor der Wirtschaftskrise (2008) 114,6 Millionen Tonnen und im Jahr 2019 bereits 116,3 Millionen Tonnen. Fast 2,8 Millionen LKW-Transitfahrten rollten 2019 über die Brennerautobahn. Mit der Eröffnung des Brennerbasis -Tunnels, ist von einem starken Anstieg im Schienengüterverkehr auszugehen. Das wirkt sich auch auf die Zukaufstrecken aus. Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur überprüft regelmäßig, auf welchen Verkehrswegen Engpässe zu erwarten sind. Mit dem Bau von zwei neuen Gleisen des Nordzulaufs sollen langfristig die notwendigen Kapazitäten für das Verkehrsaufkommen gesichert werden.

Ist das Verkehrsaufkommen über den Brenner nicht nur deshalb so hoch, weil es die kostengünstigste Alpenquerung ist? Reicht es nicht, den „Umwegtransit“ zu verhindern?

Berechnungen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehrs zeigen, dass die Behauptung, Lkw würden wegen der niedrigeren Maut via Brenner bei eigentlich kürzeren Strecken via Schweiz, wegen der dort höheren Maut, den Umweg über den Brenner nehmen, nicht isoliert nach Mautkosten betrachtet werden kann. In der Schweiz kommen z.B. die Drittland-Verzollung (T2-Erstellung und Abfertigung) sowie umfangreiche Kontrollen und verkehrslenkende Maßnahmen dazu. Betrachtet man zum anderen für verschiedene Strecken die sonstigen Kosten pro km und die gesamten Mautkosten ergeben sich z.B. für die Strecken Mannheim – Milano, Hannover – Milano und Aachen – Milano via Brenner höhere Gesamtkosten incl. Maut als via Schweiz. Lediglich für die Strecke Berlin – Milano sind via Brenner (1147 km) die Gesamtkosten incl. Maut um ca. 50 Euro niedriger als via Schweiz (1035 km). Auch auf anderen Strecken, zeigt sich, dass die Durchschnittsbelastung pro km bzgl. der Mautbelastungen im Alpentransit über die Schweiz und Österreich fast identisch ist. Von Kiefersfelden bis Brenner (ca. 117 km) mit einem Fzg 40 t Euro 6 am Tag: 93,68 € / pro km 0,80 €, von Weil am Rhein bis Chiasso (ca. 290 km) mit einem Fzg. 40 t Euro 6 am Tag: 228,40 € (264,48 Sfr) / pro km 0,79 €. Somit ist pro Kilometer der Transit durch Österreich sogar teurer als durch die Schweiz.

Wie weit ist Österreich mit dem Projekt?

In Österreich ist das viergleisige System des Brennernordzulaufs teilweise schon fertig. Auf dem Abschnitt Kundl - Baumkirchen im Tiroler Unterinntal verkehrt der Personenverkehr mit 220 km/h auf denselben Gleisen wie Güterzüge mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h. Auf der Bestandsstrecke wurden dadurch zusätzliche Kapazitäten für Regionalzüge frei. Die dreigleisige Einfahrt in den Hauptbahnhof Innsbruck wurde am 5. September 2019 in Betrieb genommen. Der Brennerbasistunnel ist damit mit der Bestandsstrecke der Brennerbahn verknüpft. Die Bohrungen für den Brenner-Basistunnel laufen.

Wie ist der politische Entscheidungsprozess dieses Projektes abgelaufen?

Am Anfang steht die Aufnahme eines Verkehrsprojektes in den sogenannten Bundesverkehrswegeplan. Dieser wird ca. alle 10-15 Jahre erstellt und enthält eine Liste von Vorhaben, deren Realisierung angedacht ist. Für den Brennernordzulauf fand die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan im Jahr 2003 statt. Dieser Plan trifft allerdings keine Aussage zur Realisierbarkeit des Projektes und auch keine Aussage zum Trassenverlauf. Es ist sozusagen ein generelles Bekenntnis.

Der nächste Schritt findet mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz statt. Dieses wird wie der Bundesverkehrswegeplan vom Deutschen Bundestag beschlossen. Es enthält die Infrastrukturmaßnahmen, bei denen nach einer mehrjährigen Prüfung von Verkehrsströmen und Wirtschaftlichkeit ein positives Signal zur Weiterverfolgung gesehen wird. Das für den Brenner-Nordzulauf maßgebliche Bundesschienenwegeausbaugesetz wurde 2016 beschlossen. Auch dieses Gesetz trifft noch keine Aussage über die Realisierbarkeit vor Ort und den Trassenverlauf. Das bleibt dem letzten Schritt, dem Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Wie ist die Auswahl der „Variante Violett“ erfolgt?

Grundlage der Trassenführung war eine genaue Analyse der Siedlungsgebiete, Naturräume und bestehenden Infrastrukturen. Daraus ergab sich, wo der Bau der neuen Trasse rein tatsächlich nicht möglich ist. Übrig blieben die Regionen, die sich grundsätzlich für den Trassenverlauf eigneten. Anschließend wurde untersucht, wie anspruchsvoll die Umsetzung der Trasse in den jeweiligen Regionen wäre. Daraus ergaben sich 5 Varianten, über die anschließend öffentlich diskutiert wurde. Diese Varianten wurden dann intensiver betrachtet und Bauwerkspläne erstellt. Anschließend fand die notwendige Prüfung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens statt. Als Ergebnis ging dann die „Variante Violett“ als Vorschlagstrasse aus dem Auswahlverfahren hervor.

Auf welche Nutzungsverteilung ist die Neubaustrecke ausgelegt?

Das Projekt ist als Hochleistungstrasse mit Maximalgeschwindigkeiten bis 230 km/h geplant und auf Mischverkehr (80 Prozent Güterverkehr und 20 Prozent Personenverkehr) ausgerichtet.

Soll mit dem Streckenverlauf ein gleichartiger Ausbau der Bahnstrecke nach Osten, Richtung Salzburg eingeleitet werden?

Zu Beginn des Planungsprozesses sollten neben den Anforderungen aus dem Brennerverkehr auch die Belange des Personenfernverkehrs auf der Achse Zürich - Innsbruck - Salzburg - Wien mitberücksichtigt werden. Im Lenkungskreis, in dem Vertreter sowohl des deutschen als auch des österreichischen Bundesverkehrsministeriums sitzen, wurde 2017 verbindlich beschlossen, den Korridorbereich Ost (Samerberg) keiner vertieften Betrachtung zu unterziehen. Die entsprechenden Korridorüberlegungen wurden damit beendet. Die Gemeinden Aschau, Bernau und Frasdorf schieden damit aus den weiteren Planung aus.

Wurden die betroffenen Bürgerinnen und Bürger in die Trassenfindung einbezogen?

Ende 2015 begann der Planungsdialog. 320 Dialogtermine haben seitdem stattgefunden. 110 Bürgervorschläge wurden in die Trassenentwicklung eingebunden.

Was bedeutet der Trassenverlauf für Umwelt und Landschaft?

Die „Variante Violett“ beinhaltet 60 Prozent Tunnellösung. Der Tunnel Laiming und der Tunnel Steinkirchen sind jeweils rund 13 Kilometer lang – Deutschlands längster Eisenbahntunnel. Der Tunnel im Gemeindegebiet Stephanskirchen ist 5,5 Kilometer lang. Insgesamt 31,5 Streckenkilometer, die in der Landschaft nicht sichtbar sind. Die verbleibenden Trassenkilometer laufen nach derzeitiger Planung oberirdisch.

Wird die Bestandsstrecke wegen der Neubaustrecke vernachlässigt?

Nein. Auf der Bestandsstrecke wird bereits unabhängig von Neubaustrecke investiert. Der Bund hat noch unter Bundesverkehrsminister Dobrindt ein umfangreiches Lärmschutzprogramm beschlossen. Dadurch wird mit Investitionen von 13,2 Millionen Euro und einem eigenen Pilotprojekt der Lärmschutz an der Bahnstrecke zwischen München und Kiefersfelden erheblich verbessert. Mit zusätzlichen Lärmschutzwänden in allen Orten an dieser Strecke, dem dauerhaften Schleifen der Gleise und dem Einbau von Schienenstegdämpfern erreichen wir eine deutliche Verbesserung beim Lärmschutz. Darüber hinaus fahren seit dem Jahr 2020 keine lauten Güterzüge mehr auf deutschen Gleisen. Alle Güterzüge wurden auf moderne Flüsterbremsen umgerüstet. Das Lärmschutzziel 2020 und damit die Halbierung des Schienenverkehrslärms – ausgehend vom Bezugsjahr 2008 – wurde erreicht!

Sind in unserer Region Verladestellen für den sogenannten kombinierten Verkehr geplant?

Nein. Die Verfrachtung der regionalen Güter ist nicht Ziel des Brenner-Nordzulaufs. Bei Strecken von weniger als 400 km zurückgelegter Entfernung ist eine Verladung auf die Schiene nicht wirtschaftlich.

Was passiert, wenn die Region die Trasse grundsätzlich ablehnt?

Es handelt sich nicht um ein regionales Verkehrsprojekt, das in Stadt und Landkreis Rosenheim entschieden wird. Es ist ein europäisches Projekt, das auch ohne das Zutun unserer Region verwirklicht werden kann. Durch einen intensiven Bürgerdialog und politische Intervention ist es bisher gelungen, die jetzige Trasse mit ihrer massiven Untertunnelung zu bekommen. Ohne aktiven Einsatz wäre das nicht passiert.

Wie geht es jetzt weitergehen?

Es gibt noch Streckenabschnitte, in denen Verbesserungen erforderlich sind. Das betrifft vor allem die Region nördlich von Rosenheim. Dort müssen weiterhin Tunnellösungen geprüft werden. Geklärt werden muss insbesondere die Innquerung und die Einfädelung auf die Bestandstrasse. Es laufen bereits Untersuchungen zur Möglichkeit einer Unterquerung des Inns sowohl zwischen Flintsbach und Nussdorf als auch zwischen Leonhardspfutzen und Langenpfutzen. Ebenso wird in eine Machbarkeitsstudie für eine bergmännische Verknüpfungsstelle investiert. Darüber hinaus setzt die DB AG den Planungsdialog fort.