

## **Projekt Brenner-Nordzulauf**

### **Zur Kritik der Bahn am Konzept der Bürgerinitiativen (Artikel im OVB vom 30.11.2023):**

1. „Die Ideen seien angeblich ungeeignet, um die verkehrlichen Ziele des Bundesverkehrswegeplans umzusetzen“:

*Das ist falsch.*

*Das Alternativkonzept kann das Ziel, den prognostizierten Verkehr der kommenden Jahrzehnte aufzunehmen, besser erfüllen als das NBS-Konzept. Es werden der zweigleisige Engpass München-Graing und der Knoten München weniger belastet. Außerdem wird durch den Ausbau der Strecken München-Mühldorf-Freilassing und Rosenheim-Mühldorf-Landshut eine ganze Region besser durch die Bahn erschlossen.*

*Lediglich ein Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen München und Kufstein ist nicht möglich. Dieser ist aber auch relativ nutzlos, weil er auf Kosten der Anbindung Rosenheims und vieler weiterer Mittelstädte geht und wichtiges Reisendenpotential verliert.*

2. „Das Beharren auf der bestehenden Strecke löse das Hauptproblem nicht: noch mehr Güterverkehr, der sich durch die Ortschaften wälzt“.

*Auch das verkennt die Situation: Auch beim NBS-Konzept müssen viele Güterzüge auf den bestehenden Strecken fahren, ohne Anspruch auf höherwertigen Schallschutz nach NBS-Standard.*

*Das Argument der Bahn leugnet die Tatsache, dass auf einer Ausbaustrecke mit hochwertigem Schallschutz die meisten Anlieger trotz höherer Zugzahlen eine niedrigere Schallbelastung haben. Die Neubaustrecke ist ein zusätzliches Verkehrsband und zerschneidet und verlärmte bisher nicht betroffene Bereiche.*

3. „Die ergänzende Idee eines Tunnels unter Rosenheim lasse die bekannten geologisch schwierigen Verhältnisse im Seeton außer Acht“

*Antwort:*

*Die geologischen Verhältnisse im Seeton sind bekannt, sie sind zugegebenermaßen schwierig, aber eine Untertunnelung ist nicht unmöglich zu realisieren. Es gibt hierzu im Detail viele mögliche*

*Planungsansätze, die zu untersuchen wären und zu einem Erfolg versprechenden Ergebnis kommen können. Es wurden von qualifizierten Ingenieuren schon schwierigere Bauwerke geschaffen.*

Mit dem Alternativkonzept wird das Ziel, Schienenwege bereitzustellen, die auch in den kommenden Jahrzehnten noch Verkehr aufnehmen können, mindestens genauso gut erreicht wie mit der NBS-Planung.

Der Stellungnahme der Bahn fehlt eine fundierte Auseinandersetzung mit dem Alternativkonzept. Dadurch ist auch eine sachliche Abwägung der Vor- und Nachteile nicht möglich. Völlig daneben und unverständlich ist das Argument, dass die Führung des Güterverkehrs zwischen München und Salzburg nur eine Problemverlagerung sei.

Insbesondere fehlen Aussagen zu folgenden Vorteilen des Alternativkonzepts:

- Der verkehrliche Nutzen steht schon ab Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels vsl. in 2032, nicht erst 10 Jahre später zur Verfügung
- Der Zugverkehr der Strecken von Salzburg, von Kufstein und zusätzlich der Zugverkehr von der Neubaustrecke soll im Abschnitt Grafing-München auf nur zwei Gleisen abgewickelt werden. Das kann nicht funktionieren und wird durch das Alternativkonzept vermieden!
- Der Bahnknoten München wird nicht zusätzlich überlastet, weitere teure Folgemaßnahmen werden vermieden
- Rosenheim wird nicht vom Personenfernverkehr Richtung Süden abgekoppelt

**Schlussbemerkung:**

**Ein derartiges Großprojekt ist nur genehmigungsfähig, wenn es in erheblichem öffentlichem Interesse ist!**

**Die damit verbundenen Eingriffe in Privateigentum, Natur und Landschaft sind nicht genehmigungsfähig, wenn es schonendere Alternativen gibt. Diese Alternativen müssen dargestellt, erläutert und bewertet werden, um eine nachvollziehbare Abwägung zu ermöglichen.**