

## **Gibt es doch eine Alternative zum neuen Brennernordzulauf?**

### **Dipl. Ing. Gerhard H. Müller stellt in Tattenhausen sein Konzept vor**

Der Saal beim *Bräu* in Tattenhausen war voll: Rund 200 Interessierte waren am 27. April gekommen, gespannt auf den Vortrag von Dipl. Ing. Gerhard H. Müller, Bundesbahndirektor a.D., zum vielversprechenden Thema *Brennernordzulauf – Alternativen zur Neubaustreckenplanung*.

Müller, der 40 Jahre lang selber als Ingenieur für die DB gearbeitet hat (davon 20 Jahre in der Projektleitung für Großprojekte) ist seit 2014 in Ruhestand. Das aktuelle Brennernordzulauf-Projekt findet er nach eigenen Angaben aber so unsinnig, dass er sich nun entschlossen hat, sich mit seiner Erfahrung in die öffentliche Diskussion einzubringen.

### **Kritik am aktuellen Projekt Brennernordzulauf**

Müllers Kritik an dem aktuellen Bahnprojekt bezieht sich v.a. auf die Vorgabe, eine Trasse zu realisieren, auf der für Personenfernzüge eine Geschwindigkeit von 230km/h fahrbar ist. Da die jetzigen Gleise nicht mehr als 160km/h zulassen, erfordere das zwingend den Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Der Fahrzeitgewinn für den Personenverkehr, so Müller, rechtfertige dies hier aber keinesfalls, zumal er zwischen München und Kiefersfelden weniger als 10 Minuten betrüge und nur 5 % der dort fahrenden Züge, nämlich die Personenschnellzüge, die 230 km/h überhaupt nützen könnten. Dies sei schlichtweg unwirtschaftlich.

Die prognostizierte höhere Zahl an Schnellzügen sei überdies fraglich, da die vielgepriesene Gesamtzeiterparnis von ca. 2 Stunden durch den Brenner-Basis Tunnel sich nur erreichen lasse, wenn die Schnellzüge alle mittelgroßen Orte auf der Strecke wie Trient, Bozen, Brixen, Jenbach, Wörgl, Kufstein und Rosenheim umfahren. Damit gehe aber wiederum beträchtliches Fahrgastpotential verloren, was eine zukünftige Erhöhung der Schnellzugzahl unrentabel mache. Und zusätzlich verlöre Rosenheim auch noch seine Anbindung ans Schnellverkehrsnetz Richtung Süden.

Die großen (und teuren) Tunnelanteile des geplanten Nordzulaufs machten sie für den erhofften Urlauberverkehr ohnehin leicht unattraktiv, während sie den Steuerzahler sehr teuer zu stehen kommen: Derzeit sind 10 Milliarden Euro als Kosten veranschlagt, dabei sei der Abschnitt Ostermünchen – Grafing noch nicht einmal eingerechnet. Der volkswirtschaftliche Nutzen des Projekts stehe damit in keinem Verhältnis zu den enormen Kosten und rechtfertige auch in keiner Weise die erheblichen Eingriffe in Landschaft und Siedlungsgebiete, unter denen Natur und Anwohner zu leiden hätten.

In Rosenheim selbst stehe laut Müller zu erwarten, dass mit Eröffnung des Brenner-Basistunnels eher mehr Güterzüge als jetzt die Bestandsgleise durch die Stadt nutzen werden. Denn zwischen den 230 km/h schnellen Zügen auf der Umfahrungsstrecke hätten die max. 120 km/h langsamen Güterzüge nur begrenzt Platz. Für die unveränderten Bestandsgleise gebe es aber keinen Anspruch auf Schallschutz. Neben dem Verlust der Anbindung an das Schnellverkehrsnetz ein weiterer Nachteil für Rosenheim.

## **Ausbaustrecke München – Mühldorf – Rosenheim schafft Platz auf der Brennerstrecke**

Dem gegenüber stellte Müller sein Alternativkonzept für einen sinnvolleren, d.h. kostengünstigen und landschaftsschonenderen Brennernordzulauf vor. Erste und wichtigste Stufe seines Konzepts bildet dabei die schon seit 30 Jahren geplante und derzeit im Bau befindliche Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing. Diese sollte, so Müller, zügig fertiggestellt werden, so dass sie möglichst zeitgleich mit der Eröffnung des Brennerbasistunnels wie vorgesehen die Gleise München – Rosenheim vom Güterverkehr Richtung Salzburg entlasten kann. Damit sei die Bestandsstrecke, mit moderner Signaltechnik ausgebaut, frei für das zunehmende Güteraufkommen über den Brenner. Die prognostizierten 400 Züge könnten auf der Strecke sehr wohl bewältigt werden.

Der volle Umfang des Mehrverkehrs werde allerdings ohnehin erst über den Brenner rollen, wenn die südliche Zulaufstrecke bis Verona durchgehend viergleisig ausgebaut ist. Das sei erst in Jahrzehnten zu erwarten. Diese Verzögerung liege aber an Italien, nicht an Deutschland, wie oft kritisiert.

Zum Thema Lärmbelästigung beruhigte Müller die Anwesenden, dass die Bestandsgleise als Ausbaustrecke Schallschutz nach Neubaustandard erhalten müssten (16. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung), was trotz höheren Zugaufkommens für die Anwohner eine geringere Lärmbelastung bedeuten würde als heute.

Ein Problem bilde allerdings der Knoten Rosenheim selbst, der mit dem voraussichtlichen Mehrverkehr überlastet sei. Abhilfe könne hier, so Müller, in einer nächsten Ausbaustufe ein 4 – 5 km langer Güterzugtunnel im Gleisbereich südlich der Miesbacher Straße bis nördlich auf der Höhe Egarten schaffen. Im Vergleich zu den mindestens 32km Tunneln des Neubauprojekts sei das ein überschaubares Unterfangen. Die Einwohner Rosenheims seien damit aber in der Folge auch vor dem Lärm der Güterzüge geschützt und weiter an den Personenfernverkehr angebunden.

Eine weitere Ausbaustufe wäre auch noch die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke Rosenheim – Mühldorf – Landshut, die dann in kleinem Umfang ebenfalls Güterzüge Richtung Norden aufnehmen könnte.

## **Alternativer Brennernordzulauf schneller fertig und deutlich billiger**

Die größten Vorteile des Alternativkonzeptes: Es könne stufenweise entsprechend der Verkehrszunahme und vor allem schneller verwirklicht werden, teilweise sogar schon bis zur Eröffnung des Brennerbasistunnels 2032. Es käme zudem ohne größere Eingriffe in Natur und Landschaft aus und wäre voraussichtlich 7-8 Mrd. Euro billiger als die Neubauvariante!

Diese Vorteile könnten, so Müller, aber nur unter einer Bedingung realisiert werden: Die Vorgabe von 230km/h müsste verworfen werden, eine Vorgabe, die weder von der EU noch von den Planern der Bahn kommt, sondern allein von den Entscheidungsträgern der deutschen Verkehrspolitik - ohne wirklich nachvollziehbaren Grund. Deshalb müsse man die Diskussion mit den Verantwortlichen in der Politik zu suchen. Denn leider, so Müller, wüssten bislang offensichtlich die wenigsten Politiker Bescheid, worum es beim Thema Brenner-

Nordzulauf betriebstechnisch wirklich gehe. Und doch werden sie 2025 im Bundestag über das Projekt entscheiden!

Bildunterschrift:

Dipl. Ing. Müller, Bundesbahndirektor a.D., stellte im vollen Saal beim Bräu in Tattenhausen sein Alternativkonzept zum Brennernordzulauf vor (Bild: Ch. Langer)