

Position des VCD-Landesverbandes Bayern zum Ausbau der Brennerzulaufstrecke

Präambel

Die Mobilitätswende erfordert einen grundlegenden Ausbau der Infrastruktur der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schienenverkehr, öffentlicher Nahverkehr, Radverkehr und Fußverkehr. Ein bloßer Rückzug auf die Maßnahmen „Verkehrsvermeidung“ und „technische Optimierung“ hilft nicht, um auf einen Ausbau der bereits jetzt stark ausgelasteten Brennerachse verzichten zu können. Da die Nutzungen „Fernverkehr“, „Nahverkehr“ und „Güterverkehr“ durch unterschiedliche Geschwindigkeitsprofile gekennzeichnet sind, ist ein Ausbau der Strecke auf vier Gleise notwendig. Dies umso mehr, als die Brennerstrecke zwischen Kufstein und Verona nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels über vier Gleise verfügen wird, so dass der deutsche Streckenteil dann umso mehr als Engpass wirken würde.

Es sollte angestrebt werden, für die Neubaustrecke einen möglichst hohen Tunnelanteil zu realisieren, da dadurch der Flächenverbrauch in sensiblen Regionen verringert wird und die Bevölkerung vom Verkehrslärm abgeschirmt werden kann. Für den Schienenausbau sollten ähnliche Standards wie beim Straßenausbau gelten, wo z.B. beim Kramertunnel in Garmisch-Partenkirchen Baukosten von mehreren hundert Millionen Euro in Kauf genommen werden, um Straßenverkehr aus der Ortslage heraus zu verlagern.

Forderungen des VCD zur Planung

Zusammengefasst positioniert sich der VCD Landesverband Bayern wie folgt zur derzeitigen Planung „Brennerbasistunnel“:

1. Grundlegendes Ziel einer ökologischen Mobilitätspolitik ist die Vermeidung von Verkehrsaufkommen. Um für die künftigen Verkehrsströme Richtung Brenner über ausreichende Kapazitäten zu einer relevanten Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf die umweltfreundliche Schiene zu verfügen, sehen wir den Neubau einer zweigleisigen Bahnstrecke im Abschnitt Rosenheim – Kufstein als notwendig an.
2. Die neue Trasse sollte maximal mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h geplant sein. Dies ermöglicht eine landschaftsgerechtere Planung.
3. Es ist unverzüglich eine Planung zum Ausbau der Bahnstrecke Landshut – Rosenheim anzugehen. Da die Trassierung der jetzigen Strecke durchaus recht kurvig ist, kann auch hier über einen partiellen Neubau oder eine Kapazitätserhöhung mittels zusätzlicher Kreuzungspunkte oder zweigleisiger Begegnungsabschnitte nachgedacht werden. Unumgänglich ist eine Elektrifizierung der Strecke Landshut – Rosenheim.

4. Um den Güterverkehr, welcher die Brennerstrecke nutzen wird, um das überlastete Stadtgebiet von München herumzuführen, ist der Neubau einer Bahnstrecke zwischen Ingolstadt und Landshut notwendig. Dieses Projekt ist zusammen mit dem Ausbauprojekt Regensburg – Landshut – Rosenheim zu entwickeln. Die neue Strecke zweigt bei Neustadt an der Donau von der Strecke Ingolstadt – Regensburg ab. Um einen Fahrtrichtungswechsel in Landshut zu vermeiden, ist der Bau einer Westspange zur Umfahrung des Bahnhofes Landshut notwendig.
5. Die freiwerdenden Kapazitäten sollten genutzt werden, um auf den Strecken im Raum Rosenheim nach Grafing, Holzkirchen, Kufstein und Wasserburg einen S-Bahnähnlichen Halbstundentakt einzurichten.
6. Sinnvoll ist die Einführung eines Halbstundentaktes im Regionalexpressverkehr zwischen München und Rosenheim. Dort verzweigen sich die RE-Züge Richtung Innsbruck, Landshut und Salzburg. Bewährt hat sich der Einsatz von Flügelzügen, um möglichst viele Direktverbindungen anbieten zu können.
7. Mit dem Fahrzeitgewinn durch die Beschleunigung der Strecke von der jetzigen Streckengeschwindigkeit 160 km/h auf 200 km/h sollte es möglich sein, stündliche Fernzüge Richtung Brenner über Rosenheim zu führen.
8. Bei der Planung sind die Interessen der Bürger vor allem hinsichtlich des Lärmschutzes über das gesetzliche Maß hinaus zu gewährleisten. Hier sollte man sich – um Akzeptanz zu gewinnen – nicht hinter rechtliche Regelungen zurückziehen.
9. Die Vorteile des umweltfreundlichen Bahnverkehrs sollten den Bürgern stärker vermittelt werden. Es sollte eine Kommunikationskampagne gestartet werden, welche die Bürger mitnimmt und nicht mittels Hochglanzbroschüren versucht, die Position der DB zu vertreten. Ehrliche Kommunikation wird sich deutlich akzeptanzfördernd auswirken.

Begründung aus Sicht des Konzeptes „Deutschlandtakt“

Wir haben die vorliegenden Planungen zum Ausbau der Bahnstrecke München – Rosenheim – Kufstein auf Grundlage der vorliegenden Planung zum Deutschlandtakt geprüft und darauf unsere Position erarbeitet.

Grundlage ist das veröffentlichte Konzept Deutschlandtakt vom Mai 2019. Dieses sieht für die Bahnstrecke Rosenheim – Kufstein sieben Zugfahrten je Stunde und Richtung vor. Diese summieren sich aus zwei Regionalbahnfahrten, zwei Fernverkehrsverbindungen und drei Güterzugfahrten je Richtung. Von den vier Fernverkehrsverbindungen in zwei Stunden hält nur eine in Rosenheim. Bei 16 Betriebsstunden ermitteln sich somit 110 Zugfahrten je Richtung und summiert 220 Fahrten am Tag.

Im Vergleich ist die geplante Verkehrsleistung für die vorgesehene Neubaustrecke Nürnberg – Würzburg zu nennen: Auf der Bestandsstrecke bleiben dann immer noch elf Zugfahrten (fünf Nahverkehrszüge und sechs Güterzüge) auf dem am stärksten belasteten Abschnitt zwischen Fürth und Siegersdorf. Somit verbleiben dort trotz Neubaustrecke (auf der dann vier Zugfahrten je Stunde und Richtung stattfinden) 360 Zugfahrten auf der Bestandsstrecke. Dies zeigt den Bedarf

auf dieser stark ausgelasteten Strecke und dokumentiert, dass auf der Strecke Rosenheim – Kufstein nach Umsetzung des Deutschlandtakts zwar viele Züge fahren, aber nicht so viele wie auf anderen Strecken.

Gleichwohl erscheint es für uns als ökologischen Verkehrsverband als fragwürdig, wenn man mehr Verkehr auf die Schiene verlagern muss, aber die Kapazitäten nicht ausbaut. Meint man es ernst mit der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, so muss man deutlich ambitionierter planen als es im Konzept „Deutschlandtakt“ geschehen ist. Verwundert sind wir über die Diskrepanz zwischen der offiziellen Planung des „Deutschlandtaktes“ und den von DB Netz veröffentlichten Werten, dass auf der Brennerzulaufstrecke 400 Züge verkehren würden. Dann würde man auf dem Niveau der Strecke Nürnberg – Würzburg liegen und der Ausbau wäre zu rechtfertigen.

Die neue Trasse soll auf eine Geschwindigkeit von 230 km/h trassiert werden. Im Deutschlandtakt ist als Fahrtzeit für einen Fernzug zwischen München und Kufstein eine Fahrtzeit von einer Stunde geplant worden. Dies bedeutet für eine Strecke von 99 Kilometern eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h. Dies ist deutlich zu langsam, da bei einem Ausbau der Strecke München – Kufstein auf 230 km/h eine Fahrtzeit von ca. 45 Minuten möglich wäre. Dann wäre eine wiederum ITF-gerechte Fahrtzeit von 90 Minuten zwischen den Großstädten München und Innsbruck machbar. Um ITF-gerecht fahren zu können, hilft es wenig, nur die kurze Strecke zwischen Rosenheim und Kufstein auf 230 km/h auszubauen, da dies nur dazu führt, dass sich der Knoten Kufstein verschiebt. Wichtig wäre es darüber hinaus, die deutlich längere Strecke zwischen Rosenheim und München auszubauen, was aber nicht geplant ist. Dann wäre es auch möglich, Rosenheim regelmäßig anzudienen und die Kantenzzeit von 90 Minuten zwischen München und Innsbruck zu erreichen.

Um die Mobilitätswende zu ermöglichen, dürfte es unumgänglich sein, für eine Ausweitung des Güterverkehrs einen viergleisigen Ausbau zu realisieren, da die derzeit zweigleisige Bahnstrecke mit den im Deutschlandtakt geplanten Zugzahlen bereits stark ausgelastet sein wird. Problematisch ist für die Bestandsstrecke der Mischverkehr zwischen Fernzügen, Güterzügen und Regionalzügen, so dass es bei Verspätungen immer dazu kommen wird, dass die Regionalzüge behindert werden. Somit sollte die Schaffung neuer Gleise für den Fernverkehr dazu genutzt werden, das Regionalverkehrsangebot auf der Bestandsstrecke zuverlässiger zu gestalten. Denkbar wäre es, die Kapazitätsreserven durch den wegfallenden Fernverkehr dazu zu nutzen, einen Regionalexpressverkehr z.B. von Kufstein über Rosenheim nach München oder bei Ausbau der Bahnstrecke Rosenheim – Landshut nach Landshut oder Regensburg einzurichten.

Verwundert sind wir, dass beim Konzept „Deutschlandtakt“ die sinnvolle Weiterführung des Güterverkehrs-Ostkorridors Hamburg – Halle – Leipzig – Hof – Regensburg – Rosenheim – Brennertunnel ab Landshut nach Rosenheim mittels der Bahnstrecke Landshut – Rosenheim nicht berücksichtigt wird. Der Güterverkehrs-Ostkorridor verliert seine Wirkung, wenn die Güterzüge nach München über die bereits stark überlastete Bahnstrecke Freising – München einfahren müssen. Wir fordern daher ein umfassendes Güterverkehrskonzept, welches dem Brennerbasistunnel unter Umfahrung des Knotens München möglichst viele Güterzüge zuführt. Dabei sollte man durchaus darüber nachdenken, für Güterzüge eine Bahnstrecke von Ingolstadt nach Landshut zu schaffen.