



Verein zum Schutz der Bergwelt e.V.

gegründet 1900, gemeinnütziger und nach § 63 BNatSchG anerkannter Naturschutzverein in Bayern

Verein zum Schutz der Bergwelt
Von-Kahr-Str. 2 - 4 80997 München Deutschland

**Regierung von Oberbayern
Sachgebiet 24.1 - Landes- und
Regionalplanung in den Regionen
Oberland (17) und Südostoberbayern (18)**

**Maximilianstraße 39
80538 München**

VzSB-Geschäftsstelle
Von-Kahr-Str. 2 - 4
80997 München
Deutschland

Ansprechpartner:
Michael Robert
Tel.: +49/(0)89/211224-55
Fax: +49/(0)89/14003-81827
E-Mail: info@vzsb.de
Internet: www.vzsb.de
Steuer-Nr.: 143/223/70580
Bürozeiten:
Di, Mi: 14-18 Uhr,
Fr: 9:00-16:00 Uhr
1. Vorsitzende
Dr. Sabine Rösler

Ihre Nachricht

Unser Zeichen

E-Mail

Datum

Lintzmeyer@aol.com

24.7.2020

per Fax: **089 2176-2914**
per E-Mail: beteiligung.rov-bnz@reg-ob.bayern.de

Stellungnahme zum ROV „Brenner-Nordzulauf für den Abschnitt Gemeinde Tuntenhäuser - Gemeinde Kiefersfelden (Staatsgrenze Deutschland/Österreich)“; Ihr AZ: 24.1-8257-1-18 vom 29.05.2020

Die Verfahrensunterlagen sind einsehbar unter:

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/oeffentlichkeit/andesentwicklung_verkehr/index.html#raumordnungsverfahren1

ROV-Frist bis: 24.7.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

der **Verein zum Schutz der Bergwelt** als anerkannter Naturschutzverein wurde am o.g. ROV beteiligt und übermittelt hiermit fristgerecht seine Stellungnahme.

Vorbemerkung:

Derzeit fahren auf dem bayerischen Zulauf ins Tiroler Inntal täglich 185 Züge auf der Bestandsstrecke. Durch den seit 2007 im Bau befindlichen Brennerbasistunnel sollen täglich bis zu 400 Züge passieren.

Konten Inland:
Postbank München
Kto.Nr. 99 05 808
BLZ 700 100 80
IBAN: DE66 7001 0080 0009 9058 08
BIC: PBNKDEFF

Konten Inland:
Hypovereinsbank München
Kto.Nr. 580 386 6912
BLZ 700 202 70
IBAN: DE59 70020270 5803866912
BIC: HYVEDEMMXXX

Konto Ausland:
Hypo Tirol Bank Innsbruck
Kto.Nr. 200 59 1754
BLZ 57000
IBAN: AT16 5700 0002 0059 1754
BIC: HYPTAT22

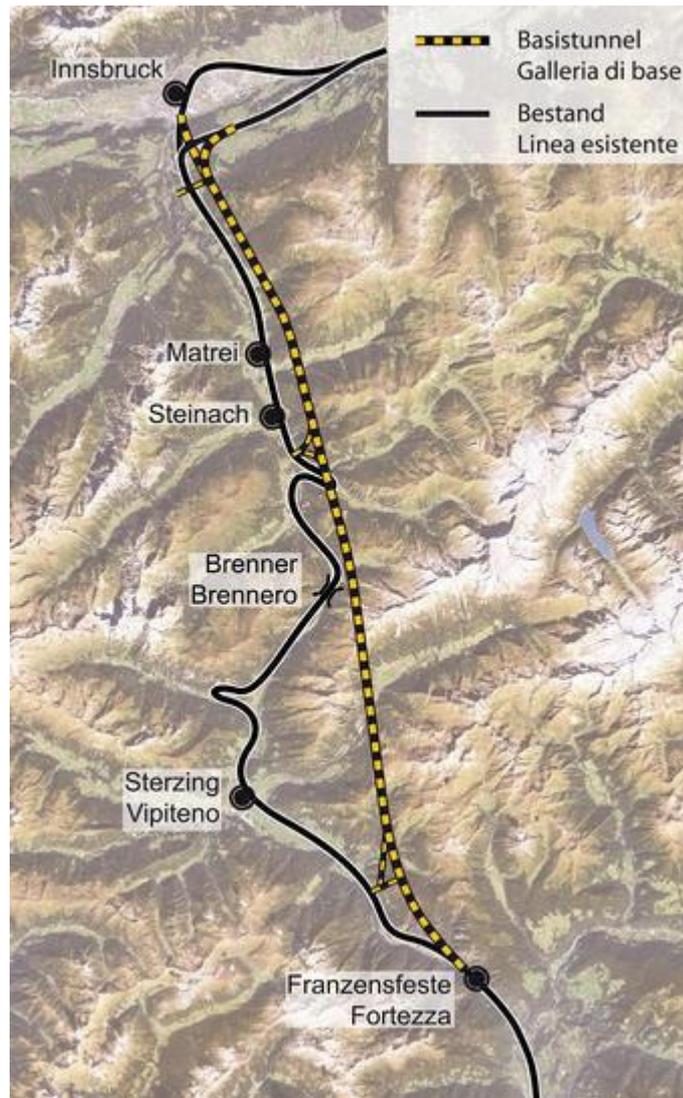


Abb. 1: Brennerbasistunnel. (Quelle: Internet).

Hinweis für diese und alle nachfolgenden Abb.: Die Abb. sind hier nur intern und zur Verdeutlichung aufgeführt. Die Copyrights sind zu beachten.

Nach Verlautbarungen der Tiroler Landesregierung (2020) soll der Brennerbasistunnel in ca. 8 Jahren in Betrieb gehen. Die nördliche Zulaufstrecke von Innsbruck durchs untere Inntal ist mittlerweile vierspurig ausgebaut, ist nicht als Hochgeschwindigkeitstrasse geplant. Die Inbetriebnahme des nördlichen Zulaufs aus Bayern zur Tiroler Inntalstrecke soll nach Verlautbarungen der DB (2020) erst ca. 2038, d.h. 10 Jahre später erfolgen.

Somit ist zu konstatieren, dass durch die bewusste Verschleppung der Planung durch die deutsche PKW-LKW-Bahn-Verkehrspolitik der Bau des Brennerbasistunnel und seiner nördliche Zulaufstrecke unkoordiniert verläuft.

Ohne durchgehend fertige Zulaufstrecke von Norden kann der Brennerbasistunnel seine Kapazität nicht ausspielen und verzögert eine Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene des Brennerbasistunnels unnötig, wofür einzig und allein die deutsche und bayerische Verkehrspolitik verantwortlich ist.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 vom August 2016 (www.bvwp2030.de) ist das Projekt „ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)“ unter der Projektnummer „2-009-V03“ „als vordringlicher Bedarf eingestuft“. Außerdem ist die Strecke nach dem Bundesverkehrswegeplan 2030 als Hochgeschwindigkeitstrecke auf 230 km/h geplant, allerdings ohne Vorlage einer

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und, obwohl die südliche Anschlussstrecke im Tiroler Inntal nicht als Hochgeschwindigkeitstrecke ausgelegt ist.

Im jetzt eingeleiteten Raumordnungsverfahren zum Ausbau der Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel überprüft die Regierung von Oberbayern die grundsätzliche Raumverträglichkeit der fünf von der DB Netz AG vorgelegten Grobtrassen im Landkreis Rosenheim zwischen der Gemeinde Tuntenhausen und der Gemeinde Kiefersfelden an der deutsch-österreichischen Staatsgrenze.

Laut DB Netz AG sind die Ziele des Projekts u.a.:

- Schaffung einer zukunfts-, leistungs- und konkurrenzfähigen Schieneninfrastruktur durch Verbesserung der Qualität und Erhöhung der Kapazität;
- Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, auch als Beitrag zur Erreichung der Klimaziele (umweltfreundliche Mobilität);
- Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und Schaffung einer Basis für die Entwicklung von internationalen Nahverkehrsangeboten;
- Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten im nationalen und internationalen Schienenpersonenfernverkehr (Verdichtung des Angebots, neue Angebote mit deutlich reduzierten und somit attraktiveren Fahrzeiten und Implementierung von Taktangeboten).



Abb. 2: Blick vom Kranzhorn auf den südl. Teil des oberbayerischen Inntals (re. Oberaudorf) und nach Tirol (li. im Vordergrund Erl). (Quelle: https://www.brennernordzulauf.eu/files/img/E5_Umwelt_Mensch/header.jpg).



Abb. 3: Blick auf den südl. Teil des oberbayerischen Inntals (re. im Mittelgrund Oberaudorf) und nach Tirol (li. Erl; Zahmer und Wilder Kaiser). (Quelle: https://www.brennernordzulauf.eu/files/img/E5_Umwelt_Mensch/header.jpg).



Abb. 4: Nördl. Inntal Richtung Rosenheim; li. Steinbruch südl. Flintsbach. (Quelle: Internet).



Abb. 5: Blick auf den nördl. Teil des oberbayerischen Inntals, im Vordergrund Brannenburg, jenseits des Inns Nußdorf a.I. und re. dem Steinbruch Überfilzen/Heuberg (Quelle: Internet).



Abb. 6: Blick auf das Inntal südl. Rosenheim; unten Inntal-Autobahndreieck Inntal und die Bundesautobahn A 93; Bildmitte Bundesautobahn A 8 und der Inn; unterhalb der Autobahnbrücke über den Inn Raubling und die Anschlussstelle Rosenheim; links unten die Rosenheimer Ortsteile Aising und Pang; Bildmitte oben Rohrdorf, die Anschlussstelle Rohrdorf und der Steinbruch Rohrdorf; rechts oberhalb des Inns Neubeuern. (Quelle: Internet).



Abb. 7: Blick auf das Inntal mit z.B. Rosenheim. (Quelle: Internet).



Abb. 8: Blick auf das oberbayerische Inntal südl. Raubling (im Vordergrund). (Quelle: Internet).

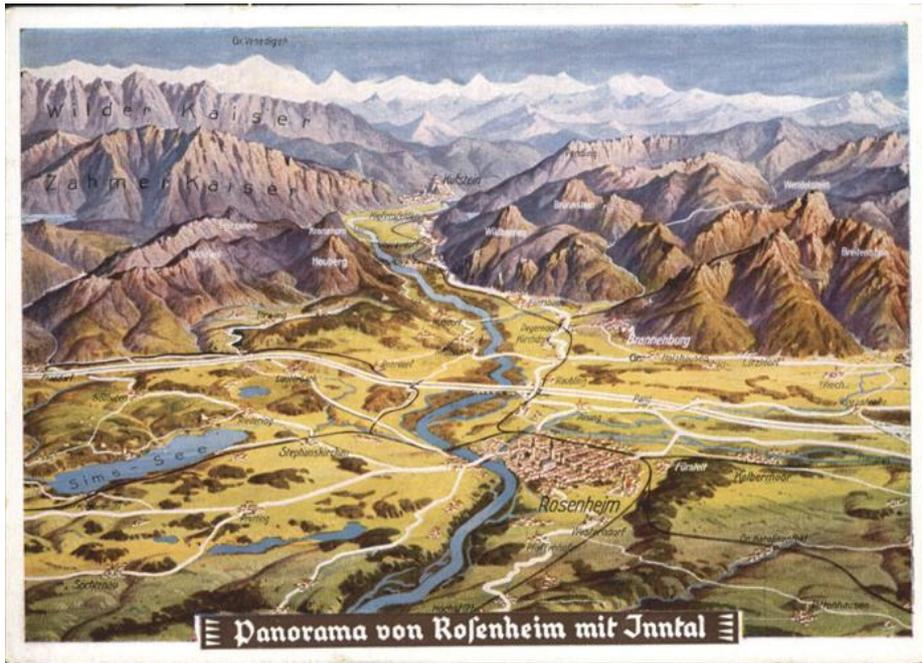


Abb. 9: Panoramablick auf den Bereich Rosenheim mit Inntal mit den Bahn-Bestandstrassen (Quelle: Internet).

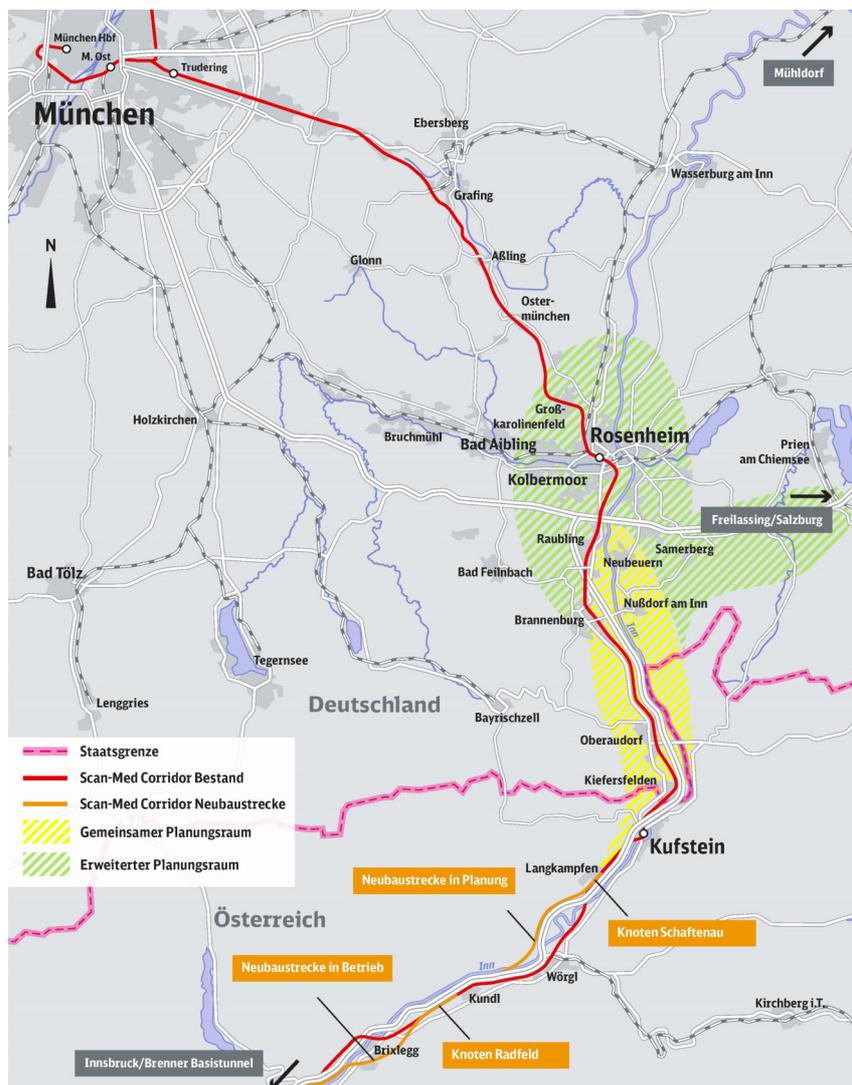


Abb. 10: Brenner-Nordzulauf Erweiterter Planungsraum, Stand: Oktober 2016. (Quelle: Internet).

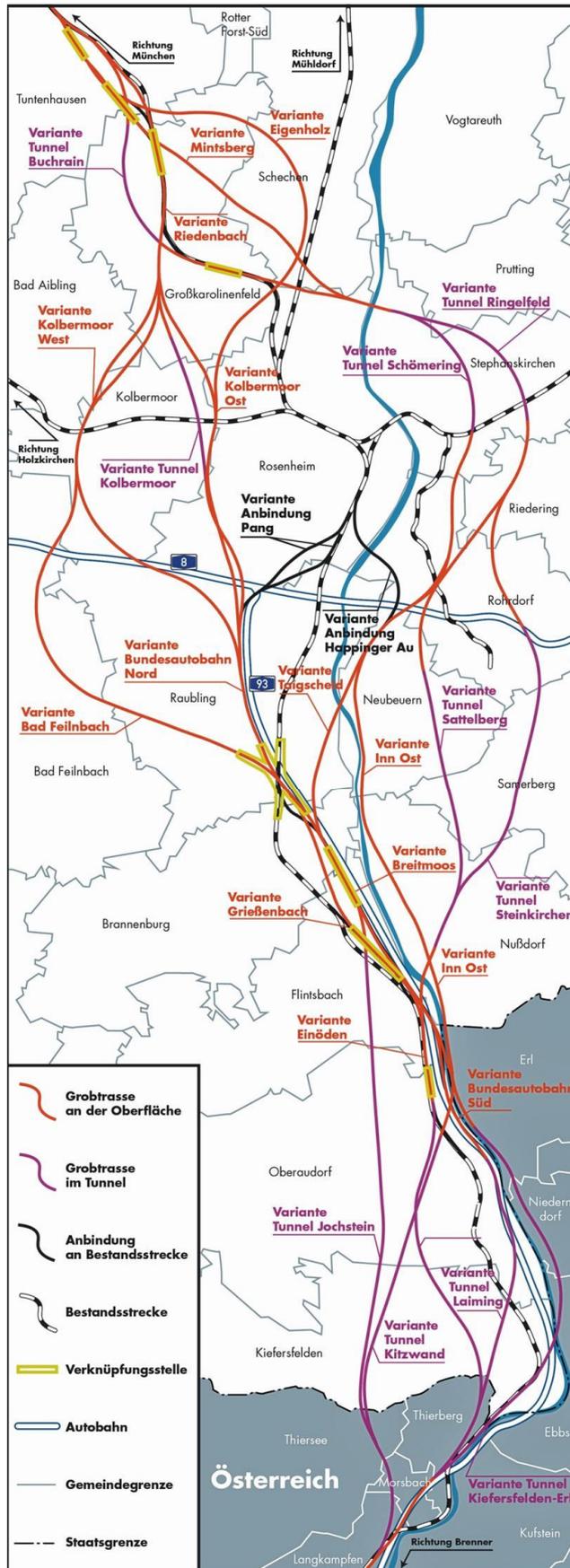


Abb. 11: Die Darstellung der Grobtrassen aus dem Sommer 2018: Auf dieser Basis erstellten die Planer die engere Trassenauswahl. (Quelle: Internet).

Stellungnahme des Vereins zum Schutz der Bergwelt:

1. Widerspruch zur Auffassung der Reg. v. Obb. in ihrem Begleitschreiben zum ROV: „Sollte bis zu diesem Zeitpunkt [24.7.2020] keine Äußerung vorliegen, wird angenommen, dass Einverständnis mit dem Vorhaben besteht und Hinweise nicht zu geben sind.“

Wir erheben ausdrücklich Widerspruch gegen diese Auffassung der Regierung v. Obb. Es fehlt ihr die Rechtsgrundlage.

Da die Öffentlichkeit an dem ROV beteiligt ist (gemäß Art. 25 Abs. 4 BayLplG i.V.m. § 15 Abs. 3 ROG), darf die Reg. v. Obb. daher nicht davon ausgehen, dass die Bürger Bayerns, die sich zum ROV nicht äußern, den vorgelegten ROV-Grobtrassen zustimmen.

2.1 Grundsätzliche Kritik an den Verfahrensunterlagen der Reg. v. Obb. wegen der fehlenden Prüfung der Raumverträglichkeit auch des Ausbaus und der Ertüchtigung der bestehenden Bahnhöfe und der bestehenden Bahnstrecke Rosenheim – Kiefersfelden.

Neben den im ROV genannten 5 Grobtrassen ist für die Raumverträglichkeitsprüfung natürlich auch die einfachste Trassenlösung relevant und raumbedeutsam, nämlich der Ausbau und die Ertüchtigung (mit Lärmschutzmaßnahmen und ggf. mit weiteren Gleisen neben oder unter der Bestandsstrecke) der bestehenden Bahnhöfe und der bestehenden Bahnstrecke Rosenheim – Kiefersfelden sowie nördlich von Rosenheim.

Aufgrund des bisherigen Fehlens dieser Alternativenprüfung werden die Verfahrensunterlagen des ROV als grob fehlerhaft eingestuft. Sie erfüllen nicht die Mindestanforderungen der Projektunterlagen.

Es wird daher gebeten, zeitnah in einem ergänzenden ROV zum o.g. Verfahren die Prüfung auf Raumverträglichkeit auf den Ausbau und der Ertüchtigung der bestehenden Bahnhöfe und der bestehenden Bahnstrecke Rosenheim – Kiefersfelden zu erweitern.

Sollte dies nachträglich nicht erfolgen, stufen wir das bisherige ROV als nicht ordnungsgemäß ein. Die Regierung von Obb. wird gebeten, hierzu ihre Auffassung zeitnah darzulegen.

2.2 Grundsätzliche Kritik an weiteren fehlenden Verfahrensunterlagen des ROV der Reg. v. Obb.

Auszug aus der BN-SN vom 24.7.2020:

„Mangelhafte und fehlende Unterlagen im Raumordnungsverfahren

Die Darstellung stützt sich hauptsächlich auf Erläuterungsbericht und Karten. Ergänzende Studien sind teilweise oberflächlich wie die Schalltechnische Stellungnahme. Sie fehlen ganz zu wichtigen Themen wie Erschütterungen, Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft (Grundwasser, Quellen, Trinkwasser), Auswirkungen auf den Boden, Auswirkungen auf die Landwirtschaft, Umweltverträglichkeit, Raumverträglichkeit. Weiter fehlen Aussagen über die Auswirkungen der Verlegung der Bestandsstrecke einschließlich der betroffenen Bahnhöfe.

Bei den Karten ist uns aufgefallen, dass die Grundlagenkarte Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt an manchen Stellen nicht mit der Biotopkartierung im Bayerischen Fachinformationssystem Naturschutz FIN-Web im Internet) übereinstimmt. Insbesondere sind in der Karte dargestellte Biotop manchmal erheblich kleiner als im FIN-Web, sodass der Eindruck einer geringeren Betroffenheit entsteht.“

Der VzSB schließt sich dieser Meinung und Forderung des BN vollinhaltlich an.

3. Grundsätzliche Kritik an den Verfahrensunterlagen der Reg. v. Obb. wegen der fehlenden textlichen und kartografischen Darstellung der Alpenkonvention.

Der gesamte Planungsraum der ROV-Grobtrassen Brennernordzulauf liegt im Landkreis Rosenheim und in der Stadt Rosenheim.

Der gesamte Landkreis Rosenheim und die Stadt Rosenheim als kreisfreie Stadt liegen in der Gebietskulisse der Alpenkonvention. Die Rahmenkonvention und die 8 Protokolle der Alpenkonvention haben Gesetzeskraft.

In Art. 2 des Bayerischen Naturschutzgesetzes hat der bayerische Gesetzgeber verankert:

Art. 2 Alpenschutz

(abweichend von § 1 Abs. 2 bis 6 BNatSchG)

Die bayerischen Alpen sind mit ihrer natürlichen Vielfalt an wild lebenden Tier- und Pflanzenarten einschließlich ihrer Lebensräume als Landschaft von einzigartiger Schönheit in ihren Naturräumen von herausragender Bedeutung zu erhalten. Der Freistaat Bayern kommt dieser Verpflichtung auch durch den Vollzug verbindlicher internationaler Vereinbarungen, insbesondere der Alpenkonvention, nach.

Sogar in den DB-Unterlagen zu den Grobtrassen Brennernordzulauf ist die Alpenkonvention mit dem Tourismus-Protokoll genannt.

Aus DB-Unterlagen:

„Alpenkonvention

Die Alpenkonvention ist ein Abkommen zwischen den Ländern Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, Schweiz und Slowenien sowie der EU für eine nachhaltige Entwicklung und den Schutz der Alpen.

...

Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Zieles werden die Vertragsparteien geeignete Maßnahmen insbesondere auf folgende[m] Gebiet[en] ergreifen:

Verkehr - mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität.“

Artikel 2 Satz 2 Buchstabe j Alpenkonvention“ [vgl.

<https://www.alpconv.org/de/startseite/konvention/rahmenkonvention/>]

„Die Alpenkonvention wurde durch verschiedene Zusatzprotokolle ergänzt. Im Jahr 2000 beispielsweise durch das Verkehrsprotokoll.

Fazit: Damit bei weiter steigendem Güterverkehr dieser menschen- und umweltverträglich abgewickelt werden kann, ist der Bau des Brenner-Nordzulaufs notwendig und sinnvoll. Durch die Alpenkonvention wird dem Ausbau der Schiene Vorrang eingeräumt.

Bedeutung für den Schienenverkehr

„Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.“

„Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schiffsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können“

Artikel 11 Satz 1 und 2 Verkehrsprotokoll“ [vgl. <https://www.alpconv.org/de/startseite/konvention/protokolle-deklarationen/>]

In den Unterlagen zum ROV-Grobtrassen Brennernordzulauf fehlt demgegenüber und entgegen Art. 2. BayNatSchG jeglicher Hinweis auf die Alpenkonvention.

Dieses Defizit der Verfahrensunterlagen der Reg. v. Obb. wird daher massiv kritisiert.

Die Reg. v.Obb. muss im o.g. ROV dennoch die Vorgaben der Alpenkonvention bei der „landesplanerischen Beurteilung“ berücksichtigen.

4. Grundsätzliche Zustimmung zu den o.g. Zielen der DB Netz AG

Grundsätzlich wird den o.g. Zielen der DB Netz AG zugestimmt, die grob die Einzelziele beinhalten: umweltfreundliche Mobilität im Klimawandel für den Güter- und Personenverkehr, Qualitätsverbesserung und Kapazitätserhöhung des Schienenverkehrs, Verbesserung des Taktangebots im nationalen und internationalen Schienenpersonenfernverkehr.

5. Grundsätzliche Ablehnung zu allen 5 Grobtrassen des ROV

Aufgrund der Unterlagen und unserer Ortskenntnis sind alle 5 Grobtrassen des ROV („Gelb“, „Türkis“, „Oliv“, „Blau“ und „Violett“) mit den nachfolgenden massiven und nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen/Schädigungen/Zerstörungen von Schutzgütern behaftet, natürlich in jeweils unterschiedlicher Ausprägung, aber keine Grobtrasse hat eine tolerable Beeinträchtigung und wäre ortsnah auszugleichen. Aus unserer Sicht ist daher keine der 5 Grobtrassen in der „landesplanerischen Beurteilung“ positiv bewertbar.

Die massiven und nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen/Schädigungen/Zerstörungen für jede der 5 Grobtrassen sind im Einzelnen:

- 5.1 umfangreicher Flächenverbrauch im betroffenen Inntal entgegen raumordnungsrechtlicher Vorgaben, den Flächenverbrauch zu verringern
- 5.2 Zerschneidung der Landschaft des Inntales und der betroffenen Gemeinden und Weiler entgegen der LSG-VO „Inntal-Nord“ und „Inntal-Süd“ vom 2.9.1950.
- 5.3 Zerstörung des Landschaftsbildes des Inntales entgegen der LSG-VO „Inntal-Nord“ und „Inntal-Süd“ vom 2.9.1950.
- 5.4 Zerstörung von geschützten Biotopen entgegen Bundesnaturschutzgesetz sowie von Wald entgegen der Waldgesetze sowie entgegen der LSG-VO „Inntal-Nord“ und „Inntal-Süd“ vom 2.9.1950 sowie der Lebensräume und Arten der betroffenen FFH-Gebiete.
- 5.5 Beeinträchtigung, Zerstörung geschützter und schützenswerter Tier- und Pflanzenarten nach der Bundesartenschutzverordnung sowie Rote Liste sowie entgegen der LSG-VO „Inntal-Nord“ und „Inntal-Süd“ vom 2.9.1950 sowie der Lebensräume und Arten der betroffenen FFH-Gebiete.
- 5.6 Beeinträchtigung der Entwicklung (Zerschneidung, Siedlung, Gewerbe) der betroffenen Gemeinden des Inntales und der Stadt Rosenheim in ihrer Planungshoheit
- 5.7 Beeinträchtigung/Zerstörung von Filzen und Niedermooren als Wasserspeicher/Retentionsraum als wasserabhängiges Ökosystem und als CO₂-Speicher entgegen der Wasserrahmenrichtlinie sowie naturschutzgesetzlicher Vorgaben
- 5.8 Beeinträchtigung/Schädigung von Wasserschutzgebieten entgegen dem Wasserhaushaltsgesetz
- 5.9 Beeinträchtigung/Schädigung bereits erfolgter Hochwasserschutzmaßnahmen entgegen einschlägigen Bestimmungen
- 5.10 Beeinträchtigung/Verlust der Naherholungsgebiete der betroffenen Gemeinden entgegen einschlägigen Bestimmungen
- 5.11 Beeinträchtigung/Schädigung des lokalen Tourismus und Gastgewerbes entgegen einschlägigen Bestimmungen

5.12 Über viele Jahre während der Baustellenphase Beeinträchtigung/Schädigung der lokalen Bevölkerung und Gäste durch Immissionen (Lärm, Staub), Materiallagerung, Verkehrsumleitungen etc. entgegen einschlägigen Bestimmungen

5.13 Dauerhafte Beeinträchtigung/Schädigung der Gesundheit der lokalen Bevölkerung durch Bahn-Lärm

5.14 Grundstücksminderung der betroffenen Flächen durch die o.g. Beeinträchtigungen/Schädigungen

5.15 Beeinträchtigung/Zerstörung/Verlust von landwirtschaftlichen Flächen der lokalen, kleinbäuerlichen Landwirtschaft

5.16 Die allermeisten genannten Beeinträchtigungen/Zerstörungen/Verluste widersprechen auch der Alpenkonvention und deren Protokolle, wie das PROTOKOLL RAUMPLANUNG UND NACHHALTIGE ENTWICKLUNG, das PROTOKOLL NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE, das PROTOKOLL TOURISMUS, das PROTOKOLL BODENSCHUTZ, das PROTOKOLL VERKEHR. (vgl. <https://www.alpconv.org/de/startseite/konvention/protokolle-deklarationen/>).

6. Grundsätzliche Zustimmung zur Alternativplanung des Ausbaus und der Ertüchtigung der bestehenden Bahnhöfe und der bestehenden Bahnstrecke Rosenheim – Kiefersfelden.

Wie oben bereits dargelegt muss in dem o.g. ROV auch die Alternativenprüfung des Ausbaus und der Ertüchtigung der bestehenden Bahnhöfe (u.a. Erhalt der bestehenden Bahnhöfe) und der bestehenden Bahnstrecke Rosenheim – Kiefersfelden durchgeführt werden.

Die o.g. und im Verfahren eingestellten Ziele der DB Netz AG, auch die Erhöhung der Zugfrequenz von bisher ca. 185 Züge/d auf bis zu 400 Züge/d sind mit dem Ausbau und der Ertüchtigung der bestehenden Bahnhöfe und der bestehenden Bahnstrecke Rosenheim – Kiefersfelden einschließlich zusätzlicher Gleise sowie notwendiger Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einhausung der Bahnstrecke in Siedlungsbereichen) erreichbar. Dadurch fallen für die Alternativplanung alle unter Punkt 5 genannten Beeinträchtigungen/Schädigungen/Zerstörungen bis auf die Beeinträchtigung/Schädigung während der Bauphase weg.

Vgl. hierzu die sog. „Dr. Martin Vieregg-Studie vom 10. März 2020 („Ermittlung der Kapazität der Bestandsstrecke im Bayerischen Inntal in drei Varianten abhängig von Signaltechnik und Ausbau Bahnknoten Rosenheim“) zum Planungsabschluss für einen bestandsorientierten Ausbau der Bahnstrecke Grafing-Rosenheim-Kufstein. Mit einer Kapazität von 396 Zügen und einer möglichen Zuggeschwindigkeit von bis zu 200 km/h erfüllt diese Trasse die Anforderungen an einen Brenner Nordzulauf. Der Gleisverlauf beachtet alle Raumwiderstände, geologische und topografische Bedingungen sowie bahntechnische Anforderungen“.

Hiermit ergibt sich auch kein Bedarf des Strecken-Neubaus der 5 Grobtrassen des ROV. Die 5 Grobtrassen des ROV sind unbegründet.

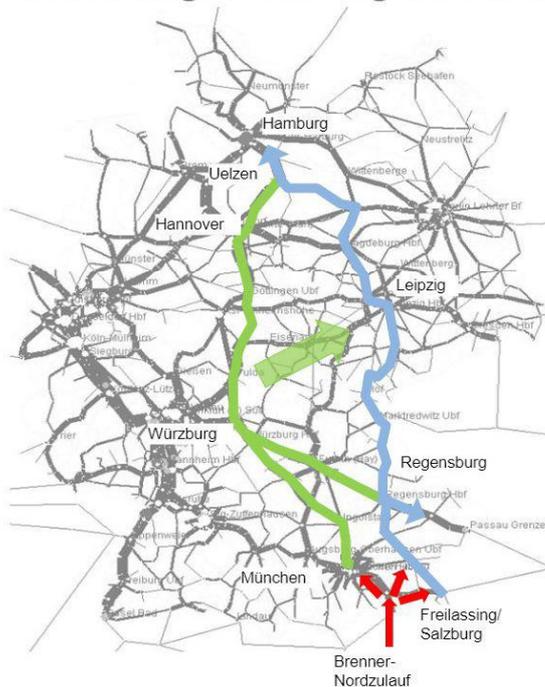
7. Zum mangelhaften Anschluss an den Ostkorridor

Auszug aus der BN-SN vom 24.7.2020:

„Mangelhafter Anschluss an den Ostkorridor

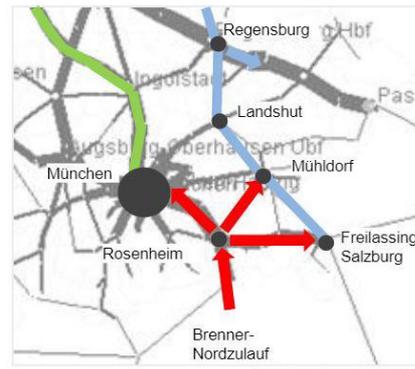
Ein zentrales Projekt zur Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr auf der Schiene in Deutschland ist der in der folgenden Grafik gezeigte Ostkorridor.

Überblick zum Brenner-Nordzulauf Großräumige Steuerung der Güterverkehre



Wirkung Ostkorridor

- Schaffung eines alternativen Laufweges (—) zur Nord-Süd-Achse (Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt / Würzburg – Nürnberg – München / Passau) (—)
- Verlagerung von Verkehren vom Nord-Süd-Korridor auf den Ostkorridor zur Entlastung der Engpässe Würzburg – Nürnberg – Passau, Knoten München inkl. Zulaufstrecken sowie Brenner-Nordzulauf (BNZ)



Von der Europäischen Union kofinanziert
Trans-Europeanisches Verkehrsnetz (TEN-T) 7

Abb. 12: Überblick zum Brenner-Nordzulauf. Großräumige Steuerung der Güterverkehre. (Quelle: DB-Netze).

Bisher gehen die Planungen offenbar davon aus, dass der Ostkorridor über München – Grafing an den Brenner-Nordzulauf angebunden wird. Wir halten dies nicht für sinnvoll, da der Knoten München ohnehin überlastet ist und eine solche Führung einen erheblichen Infrastrukturausbaubedarf in und um München nach sich zieht.

Eine Alternative bietet der zweigleisige Ausbau, zumindest aber die Elektrifizierung der Strecke Mühldorf – Rosenheim an; dies wäre eine kürzere Verbindung als die Umleitung über Freilassing. Eine weitere Entlastung der Strecke München – Rosenheim bringt der bereits begonnene Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing, dies auch für den Personenfernverkehr. Eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen Grafing und Rosenheim ist somit nicht notwendig. Der Ausbau der Strecke Mühldorf – Rosenheim brächte auch Verbesserungen für den Nahverkehr und eine Entlastung der B15 mit sich. Durch den Ausbau der Verbindungen vom Ostkorridor und aus München nach Freilassing wird auch die Tauernroute als Alternative zum Brenner besser bedient.“

Der VzSB schließt sich dieser Meinung und Forderung des BN vollinhaltlich an.

8. Im Rahmen des o.g. ROV schließt sich der Verein zum Schutz der Bergwelt vollinhaltlich der diesbezüglichen BN-Stellungnahme vom 24.7.2020 an.

Für die Vorstandschaft des Vereins zum Schutz der Bergwelt

Mit freundlichen Grüßen!

gez.

Dr. Klaus Lintzmeyer
Schriftführer