

Positionspapier Brenner-Nordzulauf

Nach aktueller Planung wird der Brenner-Basistunnel (BBT) 2027 in Betrieb gehen. Damit treten auch die Planungen für den Aus- und Neubau einer Zulauftrasse über Rosenheim und Kiefersfelden bis zur Bundesgrenze nach Österreich in ein neues Stadium ein. Die Ausbau- bzw. Neubaustrecke München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (- Kufstein) ist im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung.

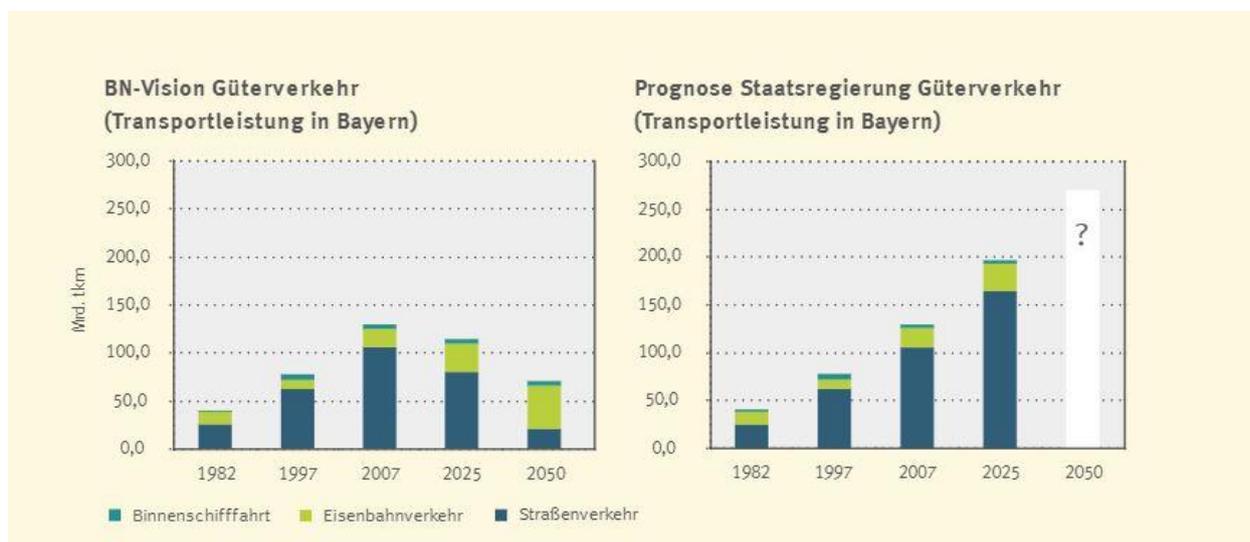
Der BUND Naturschutz Bayern hat in seinem Positionspapier „Bessere Mobilität“ folgende Ziele aufgestellt:

Natur- und Klimaschutz

- Die Lebensqualität in Stadt und Land muss verbessert werden.
- Die Treibhausgase müssen bis 2030 um 40%, bis 2050 um 95% gegenüber 1990 reduziert werden, um die vereinbarten Klimaschutzziele zu erreichen.
- Die Luftqualität muss deutlich verbessert werden.
- Der Verkehrslärm muss halbiert werden.
- Der Flächenverbrauch durch Siedlungs- und Verkehrsflächen muss gestoppt werden.
- Lebensräume und Arten dürfen nicht weiter beeinträchtigt werden.

Güterverkehrsentwicklung

- Verkehrsvermeidung: Reduktion des Güterverkehrs um ca. 45% in etwa auf den Stand des Jahres 1997
- Verkehrsverlagerung: bayernweite Verdoppelung des Eisenbahn-Güterverkehrs bis 2050; dabei kommt dem überregionalen Güterverkehr wie dem Alpentransitverkehr eine besondere Bedeutung zu. Um die gesamt-bayerischen Ziele zu erreichen, muss im Alpentransit deutlich mehr als eine Verdoppelung erreicht werden.



Wege, um diese Ziele zu erreichen:

1. Verkehrsvermeidungs- und Verlagerungspolitik

Die bayerische und bundesdeutsche Verkehrspolitik haben sich bisher einer konsequenten und verbindlichen Verkehrsvermeidungs- und Verkehrsverlagerungspolitik widersetzt. Um den Alpentransit nachhaltig zu gestalten muss diese aber Vorrang vor der Infrastrukturpolitik haben. Erst wenn die Verkehrsvermeidungs- und Verlagerungsziele und –politiken verbindlich zwischen den Alpenstaaten festgelegt sind, kann die notwendige Infrastruktur darauf ausgelegt werden.

Verkehrsvermeidungspolitik

Verkehr muss teurer und der Straßenraum real bepreist werden, z.B. durch Einbeziehung von Umwelt- und Gesundheitskosten. Eine nachhaltige Infrastrukturentwicklung ist ohne Veränderung der ökonomischen Anreize nicht möglich. Das Verkehrswachstum ist vor allem bedingt durch umweltschädliche Subventionen, wie z.B. für Diesel-Kraftstoff. Diese Anreize zum „Vielfahren“ müssen eingedämmt werden. Speziell im Güterverkehr kommt hinzu, dass Kosten mit Hilfe von Sozialdumping abgesenkt werden.

Des Weiteren kann Verkehr durch die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe durch absatzmarktnahe Produktion erzielt werden.

Eine Effizienzsteigerung von Transportprozessen – beispielsweise durch Senkung des Leerfahrtenanteils – führt ebenfalls zu einem Verkehrsrückgang.

Speziell auf den Alpenraum bezogen sollte auch der Ausgangspunkt für die großen Güterverkehrsströme betrachtet werden. Da sich dieser an den großen Seehäfen an der Nordsee befindet, müssen hier die Hafeninfrastrukturen ausgebaut werden. Ein Stopp zusätzlich an den Mittelmeerhäfen könnte die Transportwege im Hinterland massiv verkürzen und Verkehre vermeiden.

Verlagerungspolitik

Zwischen den Alpenstaaten und der EU muss völkerrechtsverbindlich festgelegt werden, mit welchen Instrumenten LKW-Verkehre auf die Bahn verlagert werden soll. Es gibt bereits eine europäische Zusage bezüglich Kapazität (Auslegungsfall von 400 Zügen täglich am Querschnitt Brenner), jedoch liegen keine Konzepte vor, wie dies umgesetzt werden soll.

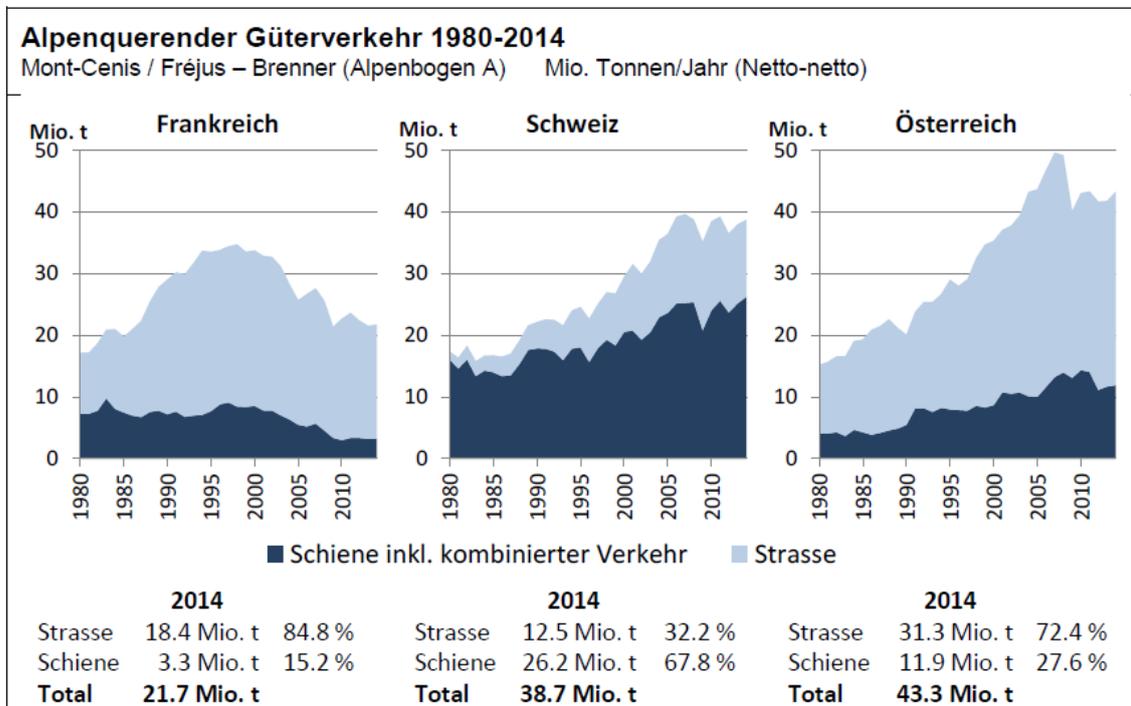
Alpentransitbörse

Um eine Verlagerung zu erreichen, fordert der BUND Naturschutz die Einführung einer Alpentransitbörse. Dabei wird eine begrenzte Zahl von LKW-Durchfahrtsrechten für einen bestimmten Zeitraum vergeben. Somit ließe sich für jede Transitstrecke eine eigene Grenze festlegen.

Maut

Bis eine Alpentransitbörse eingeführt ist, muss als kurzfristige Maßnahme für den Straßengüterverkehr eine deutlich höhere Korridor-Maut an der Brenner-Achse als heute eingeführt werden, die zu relevanten Verlagerungseffekten führt. Zusätzlich tritt der BUND Naturschutz für eine Erhöhung der LKW-Maut in ganz Deutschland ein.

Die Schweiz macht uns vor, dass relevante Anteile des alpenquerenden Güterverkehrs mit einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe auf die Schiene verlegt werden können (siehe nachfolgende Grafik des Schweizer UVEK – Bundesamt für Verkehr).



Verkehr auf mehrere Alpenübergänge verteilen

Circa 30% des LKW-Transitverkehrs am Brenner sind heute Umwegfahrten.

Die Schweiz hat mit dem Gotthard-Basistunnel leistungsfähige Bahntransitstrecken geschaffen. Auch am Tauerntunnel sind noch Kapazitäten frei. Ein Ausbau des Lötschberg-Basistunnels wird in der Schweiz geplant. Hier sind noch erhebliche Kapazitäten vorhanden.

Die Verlagerung des LKW-Verkehrs am Brenner auf die Schiene bedeutet nicht, dass das entsprechende Güterverkehrsaufkommen auch eins zu eins auf der Schiene am Brenner transportiert werden muss. Eine Verteilung auf die freien Kapazitäten in den Alpen muss forciert werden.

2. Infrastrukturpolitik

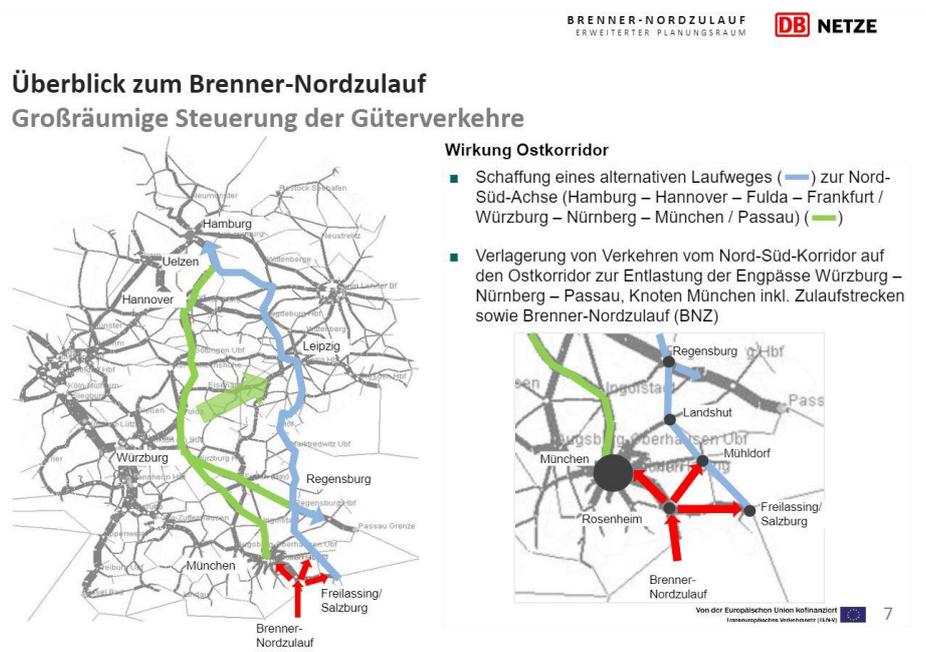
Strecken für längere Güterzüge ertüchtigen

Bisher sind die Bahnstrecken auf Güterzüge mit einer Länge von 500m konzipiert. Eine Erhöhung der Zuglänge auf 740m führt automatisch zu einer Kapazitätserhöhung der Strecke bzw. zu weniger Zügen.

Entlastung des Streckenabschnitts München – Rosenheim

Durch die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke **München – Mühldorf – Freilassing** wird die Brennerzulaufstrecke im Abschnitt München – Rosenheim erheblich entlastet.

Der geplante **Güter-Ost-Korridor**, der in Bayern über Hof – Regensburg - Rosenheim und Freilassing führt, kann den Streckenabschnitt München-Rosenheim entlasten. Dazu ist eine Elektrifizierung der gesamten Bahnachse in Bayern notwendig. Entlang der Trasse sind entsprechende Güterverlade-Einrichtungen einzurichten. Für den Ost-Korridor ist zu prüfen, auf welcher Trasse die benötigten Trassenkapazitäten unter den geringsten Umweltauswirkungen zu realisieren sind. Hierzu ist eine Diskussion über die Alternativtrassen nötig.



Mit diesen Maßnahmen kann auch eine deutliche Entlastung auf der bestehenden B15 zwischen Landshut und Rosenheim erreicht werden. Dies bestärkt die Position des BUND Naturschutz, dass ein Bedarf für den Neubau der B15 nicht gegeben ist.

Damit ist aus Sicht des BUND Naturschutz eine wie im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene zweigleisige Neubaustrecke zwischen Grafing und Rosenheim nicht notwendig.

Ausbau Rosenheim – Kufstein

Heute fahren täglich auf der Bahnstrecke Rosenheim – Kufstein 180 Züge (davon ca. 80 Güterzüge im Jahr 2014). Ein maximaler Ausbau der Bestandsstrecke kann eine Kapazität von über 300 Zügen ermöglichen (European Train Control System (ECTS) Level 2-Signalsystem). Damit ist in etwa eine Verdreifachung des Güterverkehrs auf der Bestandsstrecke möglich. Somit kann die Hälfte der heutigen LKW-Fahrten über den Brenner auf die Bahn verlagert werden.

Die Kapazitätssteigerung der Bestandsstrecke ist mit umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen auszustatten.

Fazit:

Der BUND Naturschutz lehnt den Bau einer neuen Trasse für den Brennernordzulauf München – Rosenheim – Kufstein derzeit ab, da auf der Bestandstrasse genügend Kapazitäten für eine Verkehrsverlagerung vom LKW auf die Schiene vorhanden sind. Der Lärmschutz auf der gesamten Bestandsstrecke zwischen München und Kiefersfelden muss auf den Stand einer Neubaustrecke angehoben werden. Der BN verschließt sich aber nicht einer Debatte über eine Neubau-Trasse im Inntal, falls mit verbindlichen verkehrspolitischen Maßnahmen (Maut etc.) nachgewiesen werden sollte, dass ein Bedarf von deutlich über 300 Zügen pro Tag bestehen sollte oder die Belastung der Anwohner an der Bestandsstrecke zu hoch wird. Daher nimmt der BN weiter am Planungsdialog teil.