

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2021



München ist wichtiger Handels- und Industriestandort, doch die Infrastruktur bei der Bahn wurde systematisch zerstört: früher waren in der Nähe des Fotoortes beim Heimeranplatz mehrere Anschlüsse, heute fährt der Zug nur noch durch. Die Politik könnte dies ändern. Bild: N. Moy

- Kurznachrichten – Seite 2
- „Wahlfreiheit“ – ein großes Versprechen – Seite 3
- Schienengüterverkehr: Ist da noch was, außer BMW? – Seite 4
- Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel forcieren – Seite 6
- Ilztalbahn: Perfides Ränkespiel um die Potenzialanalyse – Seite 8
- Brennerbasistunnel und Nordzulauf – Seite 8

Kurznachrichten

Sonderbuslinie zum Impfzentrum München

Da das Corona-Impfzentrum München recht weit von den U-Bahn-Stationen entfernt liegt, hat die MVG die Sonderlinie 99 zwischen den U-Bahn-Stationen Messestadt West/Ost und dem Impfzentrum eingerichtet (<https://www.mvg.de/dam/mvg/elemente/hygiene/mvg-shuttle-impfzentrum.pdf>).

Öfficon – Nahverkehr neu denken

„Zukunft & Finanzierung nachhaltiger Mobilität nach Corona“ ist das Motto der Nahverkehrskonferenz Öfficon, die vom 18. bis 21. März 2021 online stattfindet (<https://oefficon.eu/>). Vertreter von Politik, Initiativen, Verbänden und Wissenschaft diskutieren, wie Öffentlicher Nahverkehr zum zentralen Baustein einer umfassenden Verkehrswende werden kann. Zur Teilnahme ist eine Anmeldung über die oben genannte Webseite notwendig. Die Initiative „Einfach Einsteigen“ als Initiator der Konferenz ist u.a. Fördermitglied bei PRO BAHN.

Europäisches Jahr der Schiene

Die EU hat 2021 zum europäischen Jahr der Schiene erklärt. PRO BAHN fordert, diesen Marketingbegriff im Sinne der Fahrgäste sinnvoll zu nutzen und schlägt in einer Pressemitteilung konkrete Maßnahmen im Bereich internationaler Bahnreisen vor (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=399).

Wintereinbruch: „Die DB redet zu viel vom Wetter“

In einer gemeinsamen Presseerklärung ziehen das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) und PRO BAHN eine verheerende Bilanz des Wintereinbruchs Anfang Februar, der in weiten Teilen Deutschlands zeitweise zum Stillstand des Bahnverkehrs führte. Die beiden Verbände nennen Forderungen, wie die Verlässlichkeit des systemrelevanten Schienenverkehrs schnell gestärkt werden kann (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=400). U.a. wird ein Organisationsversagen beim Infrastrukturbetreiber DB Netz festgestellt, aber auch bei der Bundesregierung, die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB Netz den Winterdienst anscheinend nicht ausreichend geregelt hat.

Güterbahn gegen Lieferengpässe

Die Allianz pro Schiene weist in einer Pressemitteilung auf den gerade bei Corona-bedingten Grenzschließungen wichtigen Beitrag des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zur Versorgungssicherheit hin (<https://bit.ly/3bsYG3n>). Von Vorteil sei momentan auch der geringere Bedarf an Corona-Tests wegen des im Vergleich zum Straßengüterverkehr niedrigeren Personaleinsatzes.

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell>.

Verkehrsministerin Kerstin Schreyer ein Jahr im Amt

„Wahlfreiheit“ – ein großes Versprechen

Seit einem Jahr ist nun MdL Kerstin Schreyer für die Verkehrspolitik in Bayern verantwortlich. In einer Pressekonferenz hat sie Bilanz über ihre Amtszeit gezogen und auch ihre Ziele für die Zeit nach Corona dargelegt. Sie wird dabei zwar nicht sehr konkret, aber ein paar Aussagen lassen dann doch aufhorchen: Zum einen ist es ihr Ziel, dass die Menschen in Bayern unabhängig von ihrer Lebenssituation in ihrer Region wohnen, arbeiten aber auch mobil sein können. Dabei hat sie zum wiederholten Mal betont, wie wichtig ihr die „Wahlfreiheit“ bei der Benutzung der Verkehrsmittel ist. Das kann man durchaus ambivalent interpretieren: geht es nur darum, dass Fußgängerzonen verhindert werden, damit die Autofahrer möglichst keine Einschränkungen vorfinden? Der dazu meist nachgeschobene Satz, sie stünde nicht für Verbote, könnte diese These stützen.

Oder sollen auch den Menschen, die nicht auf einen Pkw angewiesen sein können oder wollen, gleichwertige Alternativen zur Verfügung stehen, auch in den ländlich geprägten Regionen? In diesem Fall stünde der Ministerin eine Mammutaufgabe ins Haus: Denn eine einigermaßen akzeptable Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl gibt es in Bayern außerhalb der Ballungszentren nur entlang der Schienenstrecken. In vielen Landkreisen fahren abseits der Schiene nur ein paar Schulbusse, für den Normalfahrgast stellt dieses Angebot allenfalls einen „Totalausfall“ einer Alternative dar. Die Lebensbedingungen sind in Bayern eben alles andere als gleichwertig.

Bislang hat das Bayerische Verkehrsministerium in dieser Frage noch wenig Einsatz gezeigt. Während andere Bundesländer längst schon umfangreiche Programme zur Reaktivierung von Bahnstrecken auflegen, werden in Bayern sogar alle Initiativen in dieser Richtung im Keim erstickt. Das Landesbuskonzept, noch von Schreyers Vorgänger angestoßen, steht bislang nur auf dem Papier. Verkehrsminister kommen und gehen schneller als ihre Vorhaben auch nur in die Nähe einer Realisierung gelangen können. In diesem Bewusstsein lebt wohl auch ein Teil der Ministerialbürokratie und wollte kurz nach dem Weggang von Klaus Holetschek im Sommer die Gunst der Stunde nutzen, um der ungeliebten Bahnstrecke nach Viechtach den Garaus zu bereiten. Nach den heftigen Protesten aus der Region griff die Ministerin ein und rief ihre eifertigen Stilllegungsbeamten wieder zur Ordnung. Ein bemerkenswerter Vorgang, bei dem Frau Schreyer Durchsetzungsvermögen bewies. Der erhoffte Durchbruch für den Ausbau des Schienennetzes war es jedoch noch nicht.

PRO BAHN wünscht Frau Schreyer, dass es ihr in ihrer Amtszeit gelingt, im Sinne der propagierten „Wahlfreiheit“ vielleicht doch die eine oder andere Verbesserung für die Fahrgäste umzusetzen.

Wirtschaftsstandort München und Schienengüterverkehr

Ist da noch was, außer BMW?

PRO BAHN kümmert sich als Fahrgastverband hauptsächlich um den Personenverkehr. Als wichtiger Nutzer der Infrastruktur liefert aber auch der Güterverkehr einen Beitrag zur Rentabilität des Schienennetzes, von dessen Erhalt und Ausbau wiederum die Fahrgäste profitieren. Betrachtet man die öffentliche und politische Diskussion in München, so entsteht oft der Eindruck, Schienengüterverkehr wird nur als Last betrachtet. Ein Beispiel dafür sind die Planungen zum Bahnausbau zwischen Trudering, Riem, Daglfing und Johanneskirchen.

Andererseits bekennt sich die Rathauskoalition explizit zum Wirtschaftsstandort München. Der Münchner Wohlstand hängt an BMW, die IAA wird als Wirtschaftsförderung in die Stadt geholt, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit gilt als wirtschaftsfeindlich, notfalls werden auch schon verworfene Tunnelprojekte reaktiviert, damit BMW-Mitarbeiter nicht so oft im Stau stehen. Auto, Auto über alles? Hoffentlich wissen die Leute im Rathaus auch, dass in Allach Loks gebaut werden, dass z.B. Knorr-Bremse nicht nur im Automobilsektor Zulieferer ist, sondern auch für die Bahnindustrie, oder dass Bauelemente wie sie beispielsweise Infineon im Raum München entwickelt, nicht nur in Computern und Autos stecken, sondern auch in großer Stückzahl in modernen Loks und Stellwerken.

Die Güterzüge stören, die LKW sind irgendwo draußen auf dem Autobahnring? Ganz so ist es nicht. München ist ein wichtiger Industrie- und Logistikstandort. Güterzüge kann man nicht aus der Stadt verbannen, auch weil sie hier rangiert und neu zusammengestellt werden, und weil es in Riem ein wichtiges Terminal für den Kombinierten Verkehr gibt. Und die Industrieunternehmen in der Stadt werden massenweise von LKW angefahren. Sogar städtische Betriebe wie die Markthallen lassen zu, dass alles via Straße abgewickelt wird; die Eisenbahnlogistik hat man jahrelang vernachlässigt und ausbluten lassen.

Ebenso wie man sich mit den LKW auf dem Mittleren Ring und anderswo arrangiert hat, da ja der Wirtschaftsverkehr auch durch eine Verkehrswende möglichst unangetastet bleiben soll, muss auch die politische Akzeptanz für Güterzüge da sein. Statt sie irgendwo hinter Mühldorf oder tief in die Erde verbannen zu wollen, muss die Stadt München die Schienenlogistik fördern. Anders ist ein zukunftsfähiges Verkehrs- und Logistiksystem kaum vorstellbar. Wer das anders sieht, kann auch direkt aufhören, über den Klimawandel und seine Folgen nachzudenken.

Die Region Frankfurt hat die Probleme erkannt, die dadurch entstehen, dass zu viel Logistik per LKW abgewickelt wird, und zu wenig mit der Bahn. Ein dort initiiertes Lösungsansatz ist die Einrichtung eines „Schienencoachs“, der dabei helfen soll mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Er soll Unternehmen und

Kommunen bei Fragen rund um das Thema Schiene beraten und unterstützen. In Frankfurt handelt man in dem Bestreben, durch Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene das Bahnsystem insgesamt zu stärken, und damit letztlich auch bessere Angebote im Personenverkehr zu ermöglichen.

Auch überregional gibt es durchaus Hoffnung auf eine Trendumkehr. Dank vieler privater Betreiber von Güterzügen nimmt der Schienengüterverkehr zu. Selbst DB Cargo scheint mit der neuen Chefin eine kleine Kehrtwende zu vollziehen. Der Einzelwagenverkehr soll gestärkt werden, und es wird ernsthaft versprochen, neue Kunden für die Schiene zu gewinnen. Erst kürzlich war von Minister Scheuer zu hören, dass der Zugang von Unternehmen zur Schiene verbessert werden solle. Unter anderem will das BMVI Gleisanschlüsse und Umschlagpunkte in Städten und Gemeinden stärker fördern.

Geld ist also da – was tun, damit es auch zu Ergebnissen führt? Ohne Initiative vor Ort droht das alles zu verpuffen. Wer die fortwährende Erhöhung der LKW-Dichte in unseren Städten stoppen will, muss jetzt handeln. Ein lokaler Kümmerer wäre dazu ein wichtiges Element, auch für den Raum München. Ein solcher „Schienencoach“ steht andererseits nicht alleine da. Beispielsweise Programme des Fachverbands europäischer Gütereisenbahnen ERFA oder die Frachtbörse „Freit-One“ liefern Werkzeuge und Unterstützung. Beim ERFA-Programm ist sogar das bayerische Verkehrsministerium mit einer Anschubfinanzierung dabei.

Wie schaffen wir es, dass die Saat einer Wiedererweckung regionaler Schienelogistik auch in München Früchte trägt? Bisher ist hier ein Ende des Niedergangs nicht zu erkennen. Von den ehrgeizigen Zielen der 1990iger-Jahre mit einem dezentralen Güterverkehrskonzept wurde nichts umgesetzt. Das negative Fazit einer städtischen Studie zu Gleisanschlüssen im Jahr 2012 führte zu keinen Aktivitäten. 2015 schrieb die Süddeutsche Zeitung im Zusammenhang mit dem Wegfall der letzten innenstadtnahen Verladestelle an der Friedenheimer Brücke: „Der Zug ist abgefahren“. Im Februar 2020 fiel bei einer Präsentation im Bezirksausschuss Sendling unangenehm auf, dass in den Plänen für die neue Großmarkthalle kein Gleisanschluss vorgesehen ist. Dass die Stadt dort kein umweltgerechtes Logistikkonzept vorsieht, war allerdings schon Jahre vorher beschlossen worden. Die misslungene Vorbildfunktion Münchens strahlt natürlich auch aufs Umland ab, wo DB Netz seit vielen Jahren Anschlussgleise und Ladestellen zurückbaut (bekannte Beispiele: Neufahrn, Lohhof, Weilheim u.v.m.).

Ist also auch für München noch Zeit zum Umsteuern? Letztlich wissen wir alle: der Klimawandel lässt uns keine andere Chance, als aktiv zu werden. Wenn der zuletzt viel beschworene Wirtschaftsstandort München in irgendeiner Form erhalten bleiben soll, geht das nur mit anderen Konzepten als heute. Wenn Unternehmen weiterhin für den Wohlstand der Region sorgen sollen, kann die Basis nicht immer mehr LKW-Verkehr sein. Wir brauchen sehr bald eine neue Initialzündung an der Schnittstelle zwischen Bahn und Unternehmen vor Ort. Ein

Güterverkehrszentrum als Basis für Schienenlogistik abseits des Containerumschlags wäre ein guter Start, und der „Schienencoach“ ist ein Weg, Dinge anzuschieben. Aber egal wie – München muss beginnen, Probleme zu lösen, statt in Form der Großmarkthalle neue zu schaffen, oder einfach den Schienengüterverkehr an den Rand der Wahrnehmung zu drängen.

Eine Liste mit Quellen und weiteren Artikeln zum Thema findet man unter <http://www.myway.de/e.lauterbach/publik/2021-2023/schienencoach.html>.

Edmund Lauterbach

Nahverkehrsplan München

Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel forcieren

Die Öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) in München sollen deutlich verbessert werden. Kilometermäßig größtenteils durch den Bau neuer Tram-Strecken, kostenmäßig frisst weiterhin die U-Bahn den größten Teil der städtischen Gelder. Für zwei bis drei neue Tram-Strecken soll kurzfristig eine Vorplanung erstellt werden. Beim Thema Tram-Betriebshöfe wird zwar die Notwendigkeit ab 2026/2030 erkannt. Die erheblichen Probleme ab 2023 kommen aber erst langsam in den Fokus. Der ÖV soll ab 2030 mindestens 30 Prozent des Verkehrsanteils abdecken, an diesem Ziel wird festgehalten. Dies bedeutet: Kapazität um 50 Prozent zu erhöhen. München will auch weiterhin klimaneutrale Stadt ab 2035 werden.

Dies ist die Kurzfassung des Beschlussvorschlags der Stadtverwaltung und der Diskussion im Mobilitätsausschuss des Münchner Stadtrats im Februar. Die abschließende Beschlussfassung soll Anfang März erfolgen. Dieser Artikel geht daher von der Beschlussvorlage inklusive des Änderungsantrags der Rathauskoalition aus.

Als erster Schritt muss allerdings das Busangebot verbessert werden, da bis 2030 selbst bei einer Fokussierung auf den Tramausbau nicht ausreichend viele neue Strecken eröffnet werden können. Selbst wenn die Stadt München es schafft, ab 2025 jedes Jahr etwa zehn Kilometer fertig gebaut zu haben und zu eröffnen (und das wäre weitaus mehr als in der Vergangenheit), so könnten erst ab 2035 viele der wichtigsten Strecken eröffnet sein – an einigen Stellen dauert es auch noch länger. Daher ist beispielsweise der vom Stadtrat unlängst beschlossene Expressbus Westendstraße – Freiham so wichtig, die einstimmige Forderung vom Bezirksausschuss Aubing nach weiteren Linien ebenso. Denn wichtig ist nicht nur das Zielnetz, sondern mindestens ebenso wichtig die Realisierungsgeschwindigkeit: anstelle über 30 Jahre (Tram-Westtangente) muss jetzt in 10 Jahren das Oberflächen-Schienennetz mehr als verdoppelt werden. Daher muss der Bus aushelfen wo die Schiene noch nicht hinkommt.

Kurzfristig muss der Trambau eine deutlich höhere Priorität erhalten als in der Vergangenheit: Betrachtet man nur eine einzelne konkrete Strecke isoliert, so spart eine U-Bahn meist mehr CO₂ ein als eine Tram auf gleicher Strecke. Bezogen auf die Menge an investiertem Geld jedoch kann mit der Tram bei den in München derzeit diskutierten Strecken etwa 2,5 bis 3 mal soviel CO₂ eingespart werden wie mit dem Bau von U-Bahnen, wenn nur die Baukosten betrachtet werden. Zudem werden mit dem gleichen investierten Geld weitaus höhere Fahrgastzahlen erreicht werden. Verschärft wird die Problematik noch durch die Planungs- und Bauzeiten, so dass Stand 2021 neue U-Bahn-Strecken bis 2035 in größerem Maßstab nicht nur komplett illusorisch, sondern auch bestenfalls nur beschränkt klimawirksam sind. Dass für die konkret diskutierten Tramstrecken der Bund wohl den allergrößten Teil der Planungs- und Baukosten zahlt, für die U-Bahn jedoch nach aktueller Lage nicht, verschärft die Situation nochmal.

Bei den Betriebshöfen für Bus und Tram steuert München auf eine selbstverschuldete Krisensituation ab etwa 2023 hin: Dann stehen schlichtweg nicht mehr ausreichend Plätze für alle Fahrzeuge zur Verfügung. Bei den Bussen sind Behelfs-Abstellmöglichkeiten, z.B. auf Großparkplätzen noch mit viel Fantasie vorstellbar aber bestenfalls begrenzt betriebstauglich. Für die Tram ist derzeit ein Übernachten von Fahrzeugen auf freier Strecke geplant. Damit wird es nicht nur zu deutlich mehr Fahrzeugstörungen durch erschwerte Wartung kommen. Sondern häufig kann auf Strecken in der Früh der Betrieb nicht mehr beginnen, da sie durch Fahrzeugstörungen blockiert sind. Dieses Thema wurde zwar an diskutiert, aber die Brisanz war zum Zeitpunkt der Sitzung noch nicht allgemein bewusst. Die Verwaltung wird beauftragt, bis Ende September einen Grundsatzbeschluss über Betriebshöfe herbeizuführen. Spätestens da muss es auch belastbare Aussagen für die Zeit bis zur Eröffnung der neuen Betriebshöfe geben.

Nicht Teil des Nahverkehrsplans aber erfreulicherweise trotzdem im Mobilitätsausschuss angesprochen ist die Situation der Münchner S-Bahn: Sie ist nicht nur ein wichtiges innerstädtisches Verkehrsmittel, für Verkehre über die Stadtgrenze hinaus und deren Verlagerung auf den ÖV ist sie das wichtigste Verkehrsmittel. Die erheblichen Mängel und das mittlerweile vollkommen unzureichende Angebot (u.a. nur 20-Minuten-Takt selbst tagsüber) fügen dem Nahverkehrssystem erheblichen Schaden zu. Ein konsequenter Ausbau der S-Bahn, ein besseres Angebot und eine verlässlichere Qualität würden vielerorts deutlich einfachere, günstigere und bessere Lösungen ermöglichen.

Weitere Informationen zur Beschlussvorlage und dem Streckennetz sind unter https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=6278313 (inklusive Änderungsanträgen), die Stellungnahme von PRO BAHN im Vorfeld der Beschlussfassung ist unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202102-nvp.pdf> verfügbar.

Andreas Barth

Ilztalbahn: Perfides Ränkespiel um die Potenzialanalyse geht weiter

Der Streit um die Zukunft der Ilztalbahn geht in die nächste Runde. Beim Förderverein Ilztalbahn ist die Verärgerung groß, nachdem bekannt wurde, dass eine Grundlagenstudie zum Mobilitätskonzept der Region die Ilztalbahn ausklammert. In einem offenen Brief übt der Vorsitzende Michael Liebl dabei Kritik am Passauer Landrat Raimund Kneidinger. Denn dessen Verkehrsausschuss hatte zwar die Potenzialanalyse nicht direkt abgelehnt, verweigert aber die vom bayerischen Verkehrsministerium geforderte „vorbehaltlose und bedingungslose Anerkennung“ der Reaktivierungskriterien. Laut der Passauer Neuen Presse versichert Kneidinger, dass der Landkreis der Ilztalbahn aufgeschlossen gegenüberstehe, und verweist in einem Schreiben auf den Freistaat Bayern, der die Durchführung der Potenzialanalyse verweigere.

Die Wahrheit ist dabei vermutlich ganz einfach: Weder der Freistaat noch der Landkreis Passau wollen wirklich eine objektive Untersuchung der Ilztalbahn vornehmen. Auf der anderen Seite will aber auch keiner als Verhinderer dastehen. Mit seinen merkwürdigen Reaktivierungskriterien hat der Freistaat nun die Grundlage für ein perfides Schwarzer-Peter-Spiel zwischen den Beteiligten geschaffen, mit dem Ziel, die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs zu verhindern. Die Grundregel bei diesem politischen Ränkespiel scheint zu sein, dass bereits die erstbeste, auch sachlich unbegründete Äußerung eines Bedenkenträgers zum sofortigen Abbruch des Spiels, sprich zur Ablehnung der Reaktivierung führen soll. Der Förderverein erweist sich mit seinen hartnäckigen Hinweisen „pro Bahn“ insofern zunehmend als Spielverderber.

Vor diesem Hintergrund erklärt sich, warum der Landrat so empfindlich auf die Kritik reagiert und sich dabei nicht scheut, den Förderverein öffentlich hart zu attackieren und ihm Irreführung und unrichtige Behauptungen zu unterstellen. Man kann dem Förderverein Ilztalbahn mit seinem hervorragenden bürgerlichen Engagement und seinem Vorsitzenden Michael Liebl hier nur weiter viel Ausdauer und Mut wünschen.

Norbert Moy

Brennerbasistunnel und Nordzulauf

Nach der Entscheidung für den Nordzulauf zum Brennerbasistunnel (BBT) durch das Inntal erarbeitete die DB in einem Dialog mit Bürgerbeteiligung fünf Grobtrassen, siehe auch die Berichte von Günther Polz im Septemberheft der PRO BAHN Post und im Heft 1/2021 von „der Fahrgast“. Im Vorfeld der kommenden Planfeststellung prüfte die Regierung von Oberbayern in einem Raumordnungsverfahren diese auf ihre Raumverträglichkeit. Kürzlich hat sie dieses Ver-

fahren abgeschlossen und eine 182 Seiten umfassende landesplanerische Beurteilung vorgelegt (<https://bit.ly/3bptxx0>, „Landesplanerische Beurteilung“). Das Rauschen im Blätterwald, insbesondere in der Region, war erheblich.

PRO BAHN war im Verfahren zur Stellungnahme aufgefordert und beurteilte nach Abwägen der verkehrlichen Erfordernisse sowie der Interessen der Fahrgäste und Anwohner nur die Varianten östlich des Inns als „raumverträglich“ (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/20200724-rov-brenner.pdf>). Die Regierung hingegen hat alle westlichen Trassen als raumverträglich beurteilt und eine der beiden östlichen Trassen abgelehnt.

Wie kommt es zu dieser unterschiedlichen Bewertung? Die Bezirksregierung prüfte das überörtliche Vorhaben im Rahmen ihrer Zuständigkeit, mit bahnstrategischen Fragen befasste sie sich nicht. Überörtliche Gesichtspunkte flossen aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) Bayern, dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und den Rechtsakten der Europäischen Union ein. Diese sehen den TEN-V-Kernnetzkorridor Skandinavien–Mittelmeer (ScanMed) durch den BBT vor.

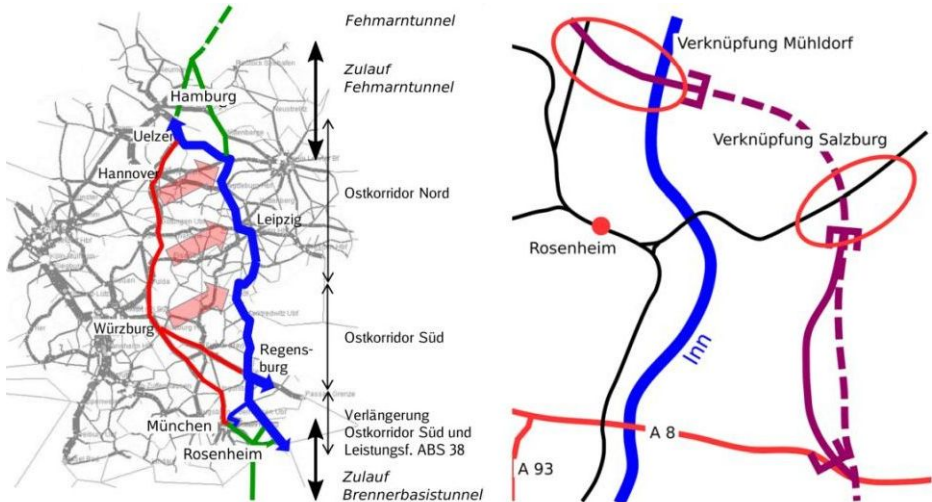
Als etwa vor 50 Jahren erste Ideen für den BBT auftauchten, wetterten Verbände gegen den „unnötigen Tunnel“. Das ist aus der damaligen Sicht gut nachvollziehbar, aber heute? Welcher Verkehr ist zukünftig zu erwarten? Nur die Akten der EU benennen ein längerfristigeres strategisches Ziel, der LEP Bayern gilt bis 2023, der BVWP bis 2030. Zu diesem Zeitpunkt soll auch der Fehmarn-tunnel als Teil des TEN-Korridors schon betriebsfertig sein, der Nordzulauf zum BBT aber erst gegen 2040 seinen Betrieb aufnehmen.

Wer hätte vor zwanzig Jahren gewagt, regelmäßige Containerverbindungen auf der Schiene zwischen China und Westeuropa zu prognostizieren? Schließlich erreichte ein erster Testzug den Hamburger Hafen erst am 6. Oktober 2008, also vor gut 12 Jahren. Trotz des Rückgangs der globalen Verkehre in der Coronakrise stieg das Frachtaufkommen der neuen Seidenstraße auf der Schiene. Kann aus der Entwicklung des Ost-Westverkehrs in weniger als 15 Jahren auf den Nord-Süd-Verkehr in 20, 50 oder 100 Jahren geschlossen werden?

Es gibt immer wieder Ansätze, strategisch in die Zukunft zu blicken. Vor etwa zwei Jahren hat die DB den Ostkorridor und seine Verlängerung zum Brenner ins Gespräch gebracht. Die Verlängerung ist aus dem potentiellen Bedarf des BVWP wieder verschwunden. Andreas Schulz betrachtete den Nordzulauf zum Brenner in der PRO BAHN Post vom September 2020 mit Blick auf das Ballungsgebiet München und im Januar 2021 mit Blick auf Schwaben.

In der wohl auf 100 Jahre zu veranschlagenden Lebensdauer des BBT wird sich vieles ändern, was wir heute nicht voraussehen können. Deshalb gilt es, für die Entwicklung offen zu sein und die Leistungsfähigkeit des ScanMed nicht unnötig einzuschränken. Mit der möglichen Entwicklung des ScanMed von Fehmarn bis zum BBT im Hinterkopf schauen wir uns die Planung der nördlichen Zu-

laufstrecke genauer an. Die beiden Karten zeigen die überregionale Bedeutung des Ostkorridors und die Situation des Brennerzulaufs im südlichen Oberbayern. Die von PRO BAHN als einzig sinnvolle bezeichnete Trasse, die Variante „violett“, wurde auch im Raumordnungsverfahren am positivsten beurteilt. Sie stößt wegen ihres hohen Tunnelanteils auf den geringsten Widerstand. In der Region fordern viele einen noch höheren Anteil an Tunneln.



Links: Brennerzulauf mit Ostkorridor (Karte aus einem Fachvortrag der DB Netz AG in Rosenheim am 14.05.2019 mit eigenen Ergänzungen). Rechts: Zu berücksichtigende Verknüpfungspunkte der Trassenvariante violett mit den Strecken von Mühldorf und Salzburg.

Die heutigen westlichen Hauptverkehrslinien sind in der linken Karte rot eingezeichnet. Der geplante Ostkorridor und seine faktische Verlängerung blau. Grün dargestellt sind die möglichen Zulaufstrecken zum Fehmarntunnel und zum BBT. Sie zeigen die Optionen auf, mit dem ScanMed die Ballungsräume Hamburg und München zu umfahren. Diese Optionen müssen offengehalten werden. Was hierzu im Raum Rosenheim notwendig ist, zeigt die rechte Karte.

Der alternative Weg über Mühldorf zum BBT könnte das Ballungsgebiet München vermeiden. Zur direkten Strecke Mühldorf - Rosenheim stellt der BVWP fest: „Eine Elektrifizierung zwischen Mühldorf und Rosenheim wäre nur bei Verzicht auf Maßnahmen im Knoten München (Ostring) gesamtwirtschaftlich vorteilhaft.“ Zur Erinnerung: Diese Aussage gilt bis 2030, also etwa bis zur Inbetriebnahme des Fehmarntunnels. Aber wird der Ostring München bei Inbetriebnahme des Nordzulaufs 2040 schon ausgebaut sein? Einiger Verkehr kann aus Mühldorf über die Ausbaustrecke nach Salzburg und eine Verbindungskurve bei Freilassing laufen. Ab dort kollidiert er mit dem innerösterreichischen Ver-

kehr, der zwischen Salzburg und Kufstein Richtung Rosenheim, über eine Verbindungskurve und die Bestandsstrecke im Inntal verläuft. Bereits heute herrscht dort Konkurrenz zum Nahverkehr und ein Zuwachs ist zu erwarten.

Gäbe es eine Verknüpfungsstelle am Kreuzungspunkt der Salzburger Strecke mit der violetten Trasse, würde der innerösterreichische Verkehr die Neubaustrecke anstelle der Bestandsstrecke nutzen. Die Lärmbelastung der Anwohnergemeinden säne, gleichzeitig wäre ein besserer Nahverkehr als Daseinsvorsorge möglich. Sollte die Salzburger Strecke zum Engpass werden, könnte später die direkte Verbindung Mühldorf–Rosenheim ausgebaut werden. Nach der Durchfahrt durch den Bahnhof Rosenheim liefe dieser Verkehr allerdings über die Bestandsstrecke. Mit einer Verknüpfungsstelle vor Rosenheim könnte die violette Trasse in Richtung Brenner genutzt werden.

Diese Maßnahmen sind noch nicht dringlich, leistungsfähige Verknüpfungen müssen aber jetzt vorgesehen werden. Insbesondere bei der von der Region geforderten großzügigeren Erstellung von Tunnelstrecken sollte daran gedacht werden und die violette Trasse in den Verknüpfungsbereichen am besten im Einschnitt geführt werden.

Es ist zu hoffen, dass bei der Detailplanung über den kurzfristigen Horizont des BVWP hinausgedacht wird. Sicher verursachen Vorhaltungsmaßnahmen Mehrkosten. Sie dürften angesichts der Gesamtkosten für die Zulaufstrecken nicht merklich ins Gewicht fallen, im Gegensatz zu den üblichen zu erwartenden Kostensteigerungen. Der Brennerbasistunnel sollte sich positiv von bisherigen Milliardengräbern der Verkehrsplanung abheben. Für eine zukunftsweisende Integration Europas und für eine klimagerechte Entwicklung müssen heute Weichen gestellt werden.

Rudi Barth

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion derzeit frei verfügbar.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Termine anderer Veranstalter

Mi. 03.03. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land u. Rupertiwinkel** als Telefon/Videokonferenz; Weitere Informationen und Zugangsdaten: <https://verkehrsforum-bgl.de/>.

PRO BAHN-Termine

Mi. 03.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 17.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.22.03. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: Thema „Fahrgastinformation bei der S-Bahn München“; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 07.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 09.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Alle PRO BAHN-Treffen finden als Videokonferenz statt (auch Telefonwahl möglich). Weitere Informationen und Termine finden Sie unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Mitmachen bei PRO BAHN

Mitmachen bei PRO BAHN ist immer möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen:

- Bezirksverband Oberbayern: oberbayern@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de
- Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

<https://www.pro-bahn.de/beitritt>