



PRO BAHN, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Regierung von Oberbayern
Sachgebiet 24.1
per Mail beteiligung.rov-bnz@reg-ob.bayern.de

PRO BAHN
Bezirksverband Oberbayern e.V.
Agnes-Bernauer-Platz 8
80687 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
oberbayern@pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 24. Juli 2020

Raumordnungsverfahren Brenner-Nordzulauf Abschnitt Gemeinde Tuntenhausen – Gemeinde Kiefersfelden

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Aufforderung, im Rahmen des laufenden Raumordnungsverfahrens zum Brenner-Nordzulauf Stellung zu nehmen.

Als Fahrgastverband vertreten wir das öffentliche Belang eines funktionsfähigen und für jedermann attraktiven öffentlichen Verkehrs. Unsere Stellungnahme fokussieren wir uns daher auf diese Themenfeld.

Bedarf

Der Ausbau der Eisenbahnverbindung München – Verona als Teil des TEN-V-Kernnetzkorridors Skandinavien – Mittelmeer ist seit etlichen Jahren beschlossen und auch in den – grundsätzlich auch als raumordnerisches Ziel zu wertenden – Rechtsakten der Europäischen Union hinterlegt. Während Österreich die Verbindung bereits im Wesentlichen auf vier Gleise ausgebaut hat, ist der weitere Verlauf zwischen der Grenze und München noch nicht geklärt und soll unter anderen mittels dieses Verfahrens konkretisiert werden. Dadurch dass bereits ein großer Teil der Gesamtstrecke deutlich weiter im Baufortschritt oder gar eröffnet ist, ergibt sich auch der Fokus auf eine effektive Nutzung der gesamthaft vorhandenen Infrastruktur. Unsere Stellungnahme nimmt dabei einen gesamteuropäischen Blick ein, d.h. wir betrachten die Auswirkungen entlang der gesamten Strecke.

Die vorgestellten Planungen sehen vor, dass die Neubaustrecke ausschließlich für den Durchgangsverkehr vorgesehen ist, und Bahnhöfe und weitere Zugangseinrichtungen an der Bestandsstrecke verbleiben. Zum Wechsel zwischen den Strecken sind Verknüpfungsstellen vorgesehen. Dies entspricht auch der Vorgehensweise in Österreich und ist grundsätzlich nicht zu beanstanden.

Eine Planung, wie die Kapazität der Bahnstrecke westlich angrenzend bis München erhöht werden kann, fehlt bislang, ist aber nötig.

Die Erhöhung der Streckenkapazität auf vier Gleise im hier betrachteten Abschnitt ist auch aus raumplanerischen Gründen zwingend nötig. Dies gilt nicht nur aufgrund der zitierten europäi-

schen Rechtslage, die unmittelbar auch in Deutschland gilt. Sondern auch, da durch die hohe Kapazität, die derzeit mittels des Brennerbasistunnels geschaffen wird, die erhebliche Gefahr besteht, dass der Regionalverkehr in Deutschland zugunsten internationaler Verkehre zur Seite gedrängt wird. Dies widerspricht aber sämtlichen Zielen, siehe z.B. G/Z 3.2 des Regionalplans Südostoberbayern [RP18Z]. Erst recht die Ziele der Verbesserung des Verkehrsangebots sowie das Ziel, den überregionalen Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern (z.B. [RP18Z] G1.4), werden ohne vier Gleise nicht zu realisieren sein.

Wichtig ist aber: die zu bauende Trasse darf keine Verschlechterungen über das zwingend nötige Maß hinaus bedeuten, wobei wesentliche Mehrkosten durchaus auch zwingende Gründe sein können.

Bahnhöfe / Haltepunkte

Bahnhöfe und Haltepunkte (nachfolgend zusammen: Stationen) sind der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Ihre Lage kann die Nutzung erleichtern oder auch fast unmöglich machen. Daher ist dies wichtig.

Während es bundesweit viele Projekte gibt, wo zu Gunsten einer verbesserten Erschließung Trassen und Station dichter an die Siedlungsgebiete heranlegt werden, gefährden manche der vorgeschlagenen Grobtrassen die Erreichbarkeit. Sobald die Fahrgäste gezwungen werden, ein Auto zu nehmen, um die Bahn zu erreichen, brechen Fahrgastzahlen ein: denn wenn das Auto erstmal da ist, dann wird es für eine möglichst weite Fahrt genutzt. Daher hat die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad oberste Priorität, auch wenn der optische Eindruck aufgrund des hohen Platzbedarfs des Autoverkehrs und von Park+Ride-Anlagen oftmals anders ist.

Innerösterreichischer Verkehr / Verbindungskurve Richtung Salzburg

Der Zug Salzburg – Innsbruck (über das deutsche Inntal) fährt künftig zweimal pro Stunde und Richtung. Dies ist damit der häufigste Fernverkehr im hier betrachteten Abschnitt des Inntals (siehe Deutschland-Takt [D-Takt]). Da bislang keine direkte Verknüpfung zwischen der Neubaustrecke und der Bahnstrecke nach Salzburg geplant ist, bedeutet das: nördlich der südlichen Verknüpfungsstelle und Rosenheim wird die bisherige Strecke durch Züge von/nach Salzburg weiter genutzt. Dies kostet nicht nur Streckenkapazität und verlangsamt den Zug, was an sich schon ein Verstoß gegen die verkehrlichen Ziele der Raumordnungsplanungen mit einem attraktiven Schienenverkehr darstellt.

Zudem wird auch die mögliche Lärmreduzierung für Raubling und Rosenheim nicht realisiert, ohne dass dies einen relevanten Nutzen hat. Es sei hier auch daran erinnert, dass eine Neubaustrecke weitaus höheren Anforderungen an den Lärmschutz unterliegt als eine Bestandsstrecke. Zudem führen die deutlich großzügigeren Kurvenradien zu einer erheblich weniger Lärm. Es sei jedoch auch daran hingewiesen, dass eine Bahnstrecke (auch im Bestand) erheblich weniger belästigend ist als der PKW-/LKW-Verkehr.

Daher ergibt sich zwingend: Eine Verbindung zwischen der Neubaustrecke und der Strecke nach Salzburg, ohne dass dabei Rosenheim berührt wird, ist nötig. Diese ist durchgängig zweigleisig und kreuzungsfrei auszubauen, bereits die aktuellen Planungsgrundlagen [D-Takt] rechtfertigt dies. Damit sind die Streckenvarianten Türkis, Gelb und Oliv ausgeschlossen, da sie dies nicht ermöglichen. Unsere weitere Stellungnahme zu diesen Varianten erfolgt daher nur hilfsweise.

Zusätzlich wäre perspektivisch eine Verbindungskurve westlich von Rosenheim sinnvoll, die insbesondere die Strecke nach Mühldorf anbindet und eine Einfahrt in den Bahnhof Rosenheim von Westen ermöglicht. Perspektivisch sollte die Verknüpfung sowohl in Richtung Mühldorf als auch Rosenheim und mit zwei kreuzungsfreien Gleisen realisiert sein. Kurzfristig wären auch andere Varianten denkbar, soweit dies aufwärtskompatibel erfolgt. Eine Trassenfreihaltung wäre die Minimalanforderung.

Verknüpfungsstellen

Bei allen Verknüpfungsstellen zwischen Alt- und Neubaustrecke ist darauf zu achten, dass die Verkehrsbeziehungen unabhängig voneinander genutzt werden können, d.h. ohne Gleiskreuzungen und ohne Einschränkungen der jeweiligen Streckengeschwindigkeit. Zudem ist auch eine Möglichkeit des Wechsels auf das jeweils andere Streckengleis vorzusehen.

Gegen die Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB bestehen keine Bedenken.

Die Verknüpfungsstelle Breitmoos widerspricht den Zielen der Raumordnung. Aus den Unterlagen des ROV (0-02 Anhang 2/Seite 4) geht hervor, dass der Bau dieser Verknüpfungsstelle die Verlegung der Bestandstrecke zur Verknüpfungsstelle an die Autobahn A93 zur Folge hat (0-02 Anhang 2/Seite 14 und 19).

Die Ersatzbauten wandern dadurch in eine siedlungsferne Gegend und verlängern für viele den Weg bis zum Bahnhof. Für eine Mobilitätswende müssen die Einstiegshürden hin zum Öffentlichen Personenverkehr niedrig gehalten werden. Durch eben diese Verlegung verlängert sich der Weg für Fußgänger in Brannenburg um ca. 1,2 - 1,5 km (ca. 15 Minuten) und in Flintsbach um ca. 1 km (ca. 10 Minuten). In beiden Fällen liegen die Haltestellen schon heute am Siedlungsrand und würden so noch weiter an Attraktivität verlieren.

Dies widerspricht beispielsweise direkt [RP18Z] G 1.3.1, der ja einen Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs fordert und hier eine massive Verschlechterung geplant wird.

Gegen die Verknüpfungsstelle Reischenhart bestehen aus unserem Belang keine Bedenken. Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs sehen wir jedoch gesamthaft die Sinnhaftigkeit dieser Stelle dennoch in Frage gestellt.

Aus den von uns vertretenen Belangen wäre eine Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld akzeptabel, soweit der Zielzustand keine Einschränkungen des Zugverkehrs vorsieht. Dies bedeutet im Ergebnis sechs Gleise: je ein Außengleis für den Bahnsteig, sowie je ein Durchfahrtgleis für jede Strecke. Wir befürchten, dass dies in anderen legitime Belange deutlich zu stark eingreift.

Verknüpfungsstelle Riederbach / Aubenhausen / Ostermünchen: Aus den von uns vertretenen Belangen heraus sind alle Varianten ähnlich zu bewerten. Soweit der heutige Bahnhof Ostermünchen beibehalten wird, bestehen keine Bedenken. Soweit der heutige Bahnhof Ostermünchen verlegt wird, ist darauf zu achten, dass die Erschließung der Besiedlung mindestens so gut ist wie heute, d.h.: die Anzahl der Einwohner, die im 500-Meter-Radius sowie im 1500-Meter-Radius erschlossen werden, darf sich nicht reduzieren. Zudem sind (für den 1500-Meter-Radius) ausreichend hochwertige Fahrradstellplätze vorzusehen. Bei einer Verlegung sind zudem am neuen Standort mindestens sechs Gleise vorzusehen (analog wie oben für Großkarolinenfeld beschrieben).

Die künftige Station für Ostermünchen kann auch woanders als die Verknüpfungsstelle errichtet werden.

Zusammenfassung

Bezogen auf die von uns vertretenen Belange sind die Strecken Blau und Violett mit folgenden Maßgaben als raumverträglich zu bewerten: Eine durchgängig zweigleisige Verbindungskurve im Bereich Stephanskirchen zwischen Süden und Osten. Offenhalten von (perspektivisch zweigleisigen) Verbindungskurven zwischen der Neubaustrecke aus östlicher Richtung mit der Bahnstrecke Rosenheim – Mühldorf in beide Richtungen. Erhaltung der Erschließungswirkung des Bahnhofs Ostermünchen und ausreichende Dimensionierung der Verknüpfungsstelle (siehe oben).

Die Strecken Türkis, Gelb und Oliv sind hingegen nicht raumverträglich, da sie die Nutzung eines signifikanten Teils der Neubaustrecke für den innerösterreichischen Verkehr unmöglich machen, und dadurch dauerhaft eine ansonsten mögliche Lärmentlastung von Rosenheim sowie des südlich davon gelegenen Inntals verhindern.

Darüber hinaus wäre auch die Verknüpfungsstelle Breitmoos für sich gesehen nicht raumverträglich, da sie die Erschließung von Brannenburg und Flintsbach wesentlich verschlechtert.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
(stellv. Vorsitzender)

Verweise

RP18Z: https://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/files/RP18_Text_PDF/RP18_Text_B_VII_Ziele.pdf

RP18B: https://www.region-suedostoberbayern.bayern.de/files/RP18_Text_PDF/RP18_Text_B_VII_Begr%C3%BCndung.pdf

D-Takt: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/4a1CIJy0z0LBDymEcyVjuK/3896e797066dbe7631381c9e2b70f491/Netzgrafik_3._Entwurf_Bayern.pdf