

# **Brenner-Nordzulauf**

## **Alternativen zur Neubaustreckenplanung**

**Vortrag von:**  
**Dipl. Ing. Gerhard H. Müller**  
**Bundesbahndirektor a.D.**  
**Rosenheim**



# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

## Mein Informationsstand 2014 bei meinem Eintritt in den Ruhestand:

- Im BVWP ist der zweigleisige Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg vorgesehen, dieser ist bereits in Planung und Bau
- Dadurch kann der Abschnitt München-Rosenheim wesentlich vom Verkehr Richtung Salzburg entlastet werden.
- Der Abschnitt Rosenheim-Kufstein wurde bereits vor 20 Jahren für eine höhere Leistungsfähigkeit ausgebaut. Diese wurde bisher auch nicht nur annähernd ausgenutzt

Als sinnvolle Ergänzung zur weiteren Erhöhung der Leistungsfähigkeit wurde der Ausbau der bestehenden eingleisigen Strecke Rosenheim-Mühldorf-Landshut gesehen: Güterzüge in Richtung Nordosten können die Strecke Rosenheim-München und insbesondere den Knoten München entlasten

# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

## Prüfung des derzeitigen Bahnprojektes NBS:

- Die Verlagerung möglichst großer Teile des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene ist sinnvoll
- Die entscheidenden Projektanforderungen sind:
  - 400 Züge pro Tag ab Kufstein und  $V=230$  km/h für den Personenfernverkehr
- 400 Züge pro Tag können auf einer ausgebauten zweigleisigen Bestandsstrecke gefahren werden, Erläuterung Leistungsfähigkeit
- $V=230$  km/h ist nicht möglich.
- Absehbarer Konflikt:
  - Eingeschränkte Leistungsfähigkeit im Abschnitt München-Graing, hier sind zwei von vier Gleisen von der S-Bahn beansprucht.
  - Damit der Verkehr von vier Gleisen Richtung München weitergeführt werden kann, müsste wohl der Abschnitt Graing-München 6-gleisig ausgebaut werden.

# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Kritik an der derzeitigen Planung:

- die geplante Neubaustrecke von Grafing bis Kiefersfelden ist mit erheblichen Eingriffen in Landschaft und Siedlungsgebiete verbunden
- der umfangreiche Tunnelbau ist
  - sehr teuer, die unterirdische Betriebsführung ist sehr aufwendig
  - Tunnellösungen sind für den Personenverkehr unattraktiv
- Der durch die teure Neubaustrecke im Abschnitt Grafing-Kufstein erreichbare Fahrzeitgewinn für den Personenfernverkehr ist viel zu gering um hier den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zu rechtfertigen.
- Die für schnellen Personenfernverkehr wesentliche Verkürzung der Reisezeit wird durch den Brennerbasistunnel und die südliche Zulaufstrecke möglich

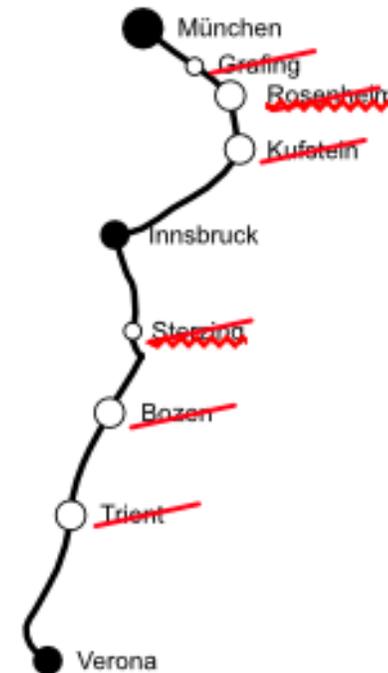
# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

## Kritik an der derzeitigen Planung:

- Der Fahrzeitgewinn wird nur erreicht, wenn die schnellen Züge weitgehend auf der Neubaustrecke bleiben.
  - Damit werden aber mittelgroße Städte und Orte wie Rosenheim, Kufstein, Wörgl, Jenbach, Brixen, Bozen, Trient und Rovereto umfahren und vom schnellen Personenfernverkehr abgekoppelt, es geht Reisendenpotential verloren



# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Kritik an der derzeitigen Planung:

- Für Rosenheim hätte dies die Auswirkung,
  - dass die Stadt weitgehend vom Personenfernverkehr Richtung Süden abgehängt wird,
  - dass dafür aber mehr Güterzüge durchfahren würden, denn:
- Durch das Konzept, schnelle Züge über die Neubaustrecke zur führen, werden viele Güterzüge auf der Bestandsstrecke bleiben müssen (Problematik Geschwindigkeitsunterschiede Personenschnellverkehr – Güterverkehr).
- Güterzüge brauchen keine HGV-Strecke

# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

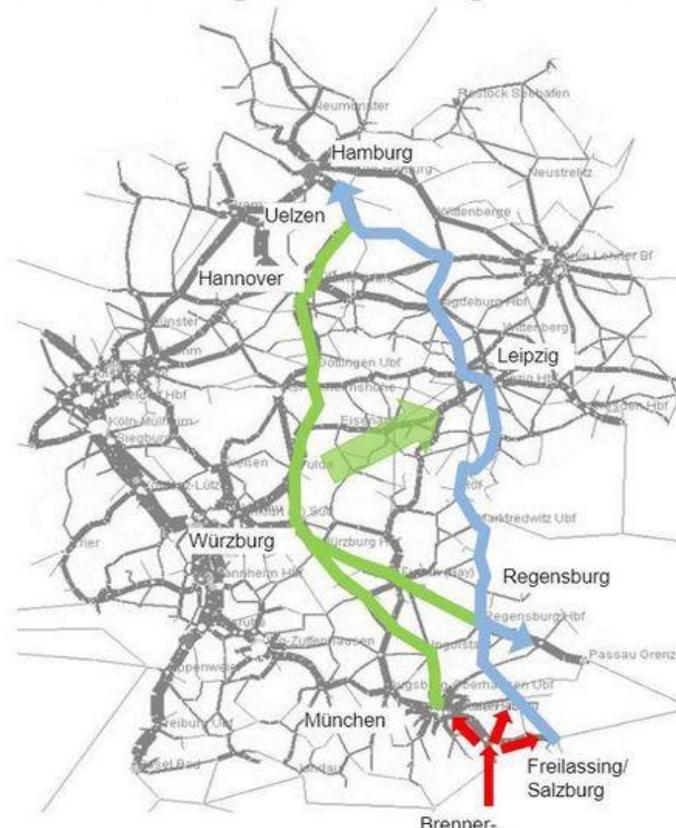
## Alternativkonzept, Übersicht:

- Realisierung des bereits in Planung und Bau befindlichen Projektes
  - ABS 38 München – Mühldorf-Freilassing (-Salzburg)
  - zur Entlastung des Abschnittes München- Rosenheim

BRENNER-NORDZULAUF  
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

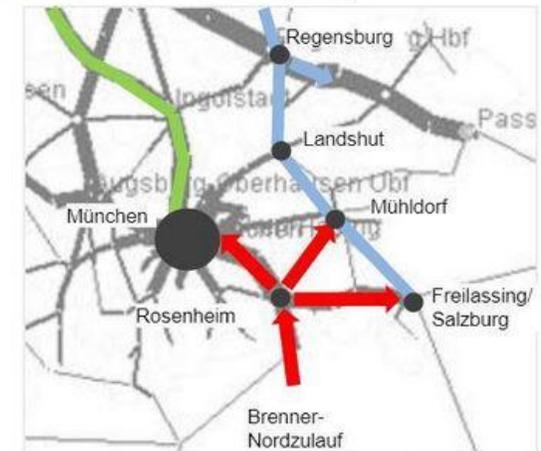


### Überblick zum Brenner-Nordzulauf Großräumige Steuerung der Güterverkehre



#### 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)

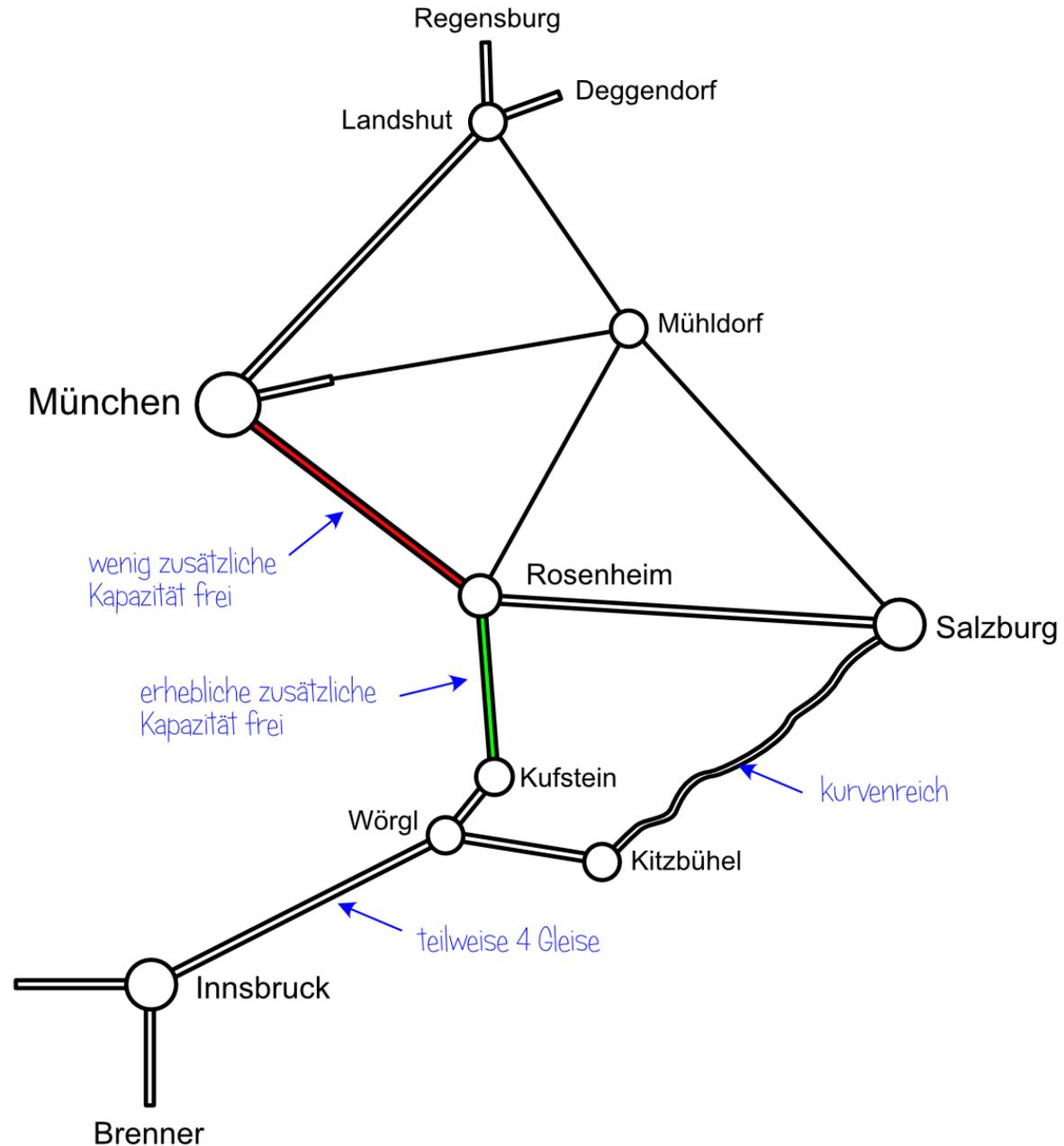


# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Alternativkonzept, Übersicht:

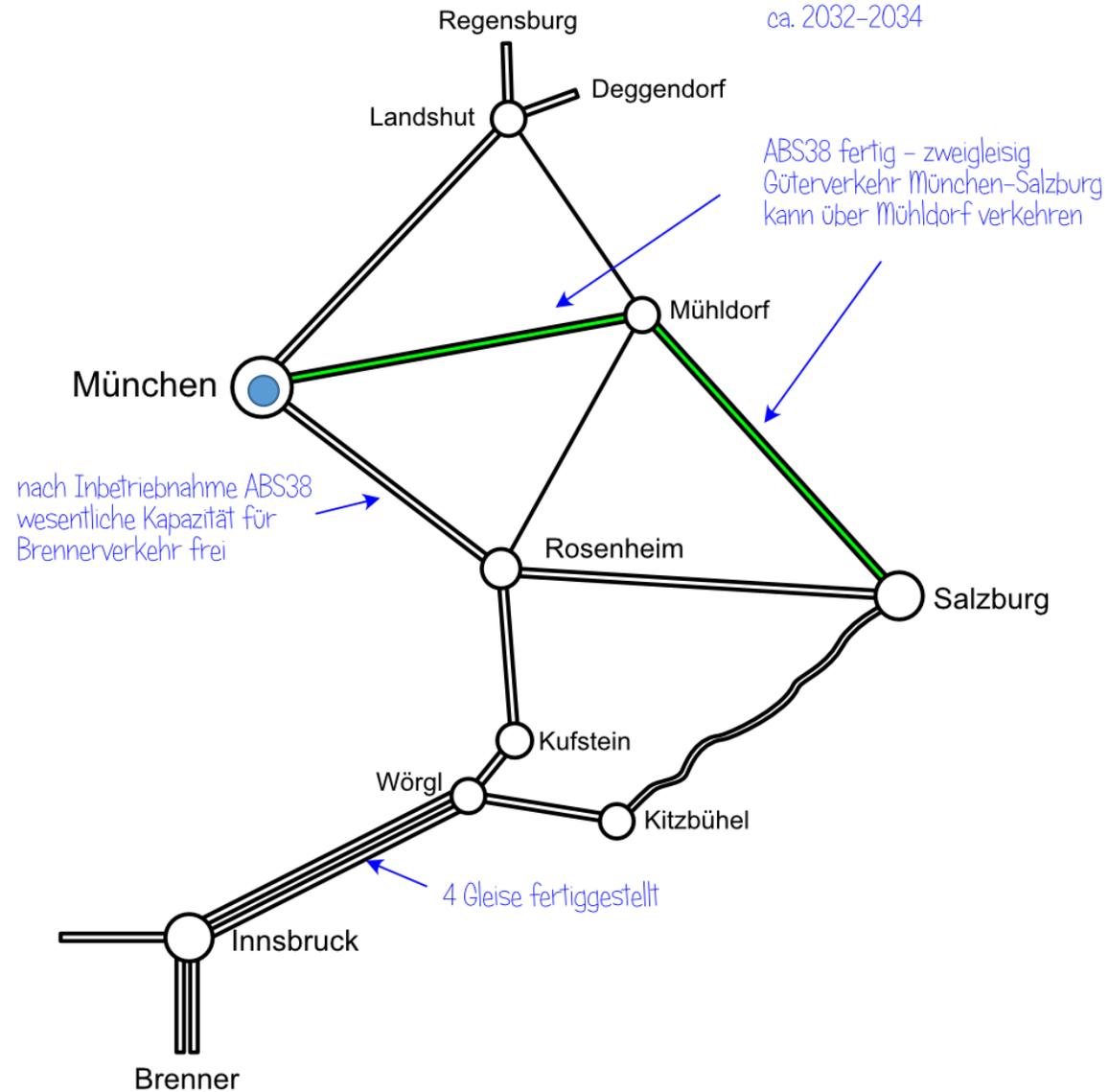


# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Alternativkonzept. Übersicht:



ca. 2032-2034

ABS38 fertig - zweigleisig  
Güterverkehr München-Salzburg  
kann über Mühldorf verkehren

nach Inbetriebnahme ABS38  
wesentliche Kapazität für  
Brennerverkehr frei

4 Gleise fertiggestellt

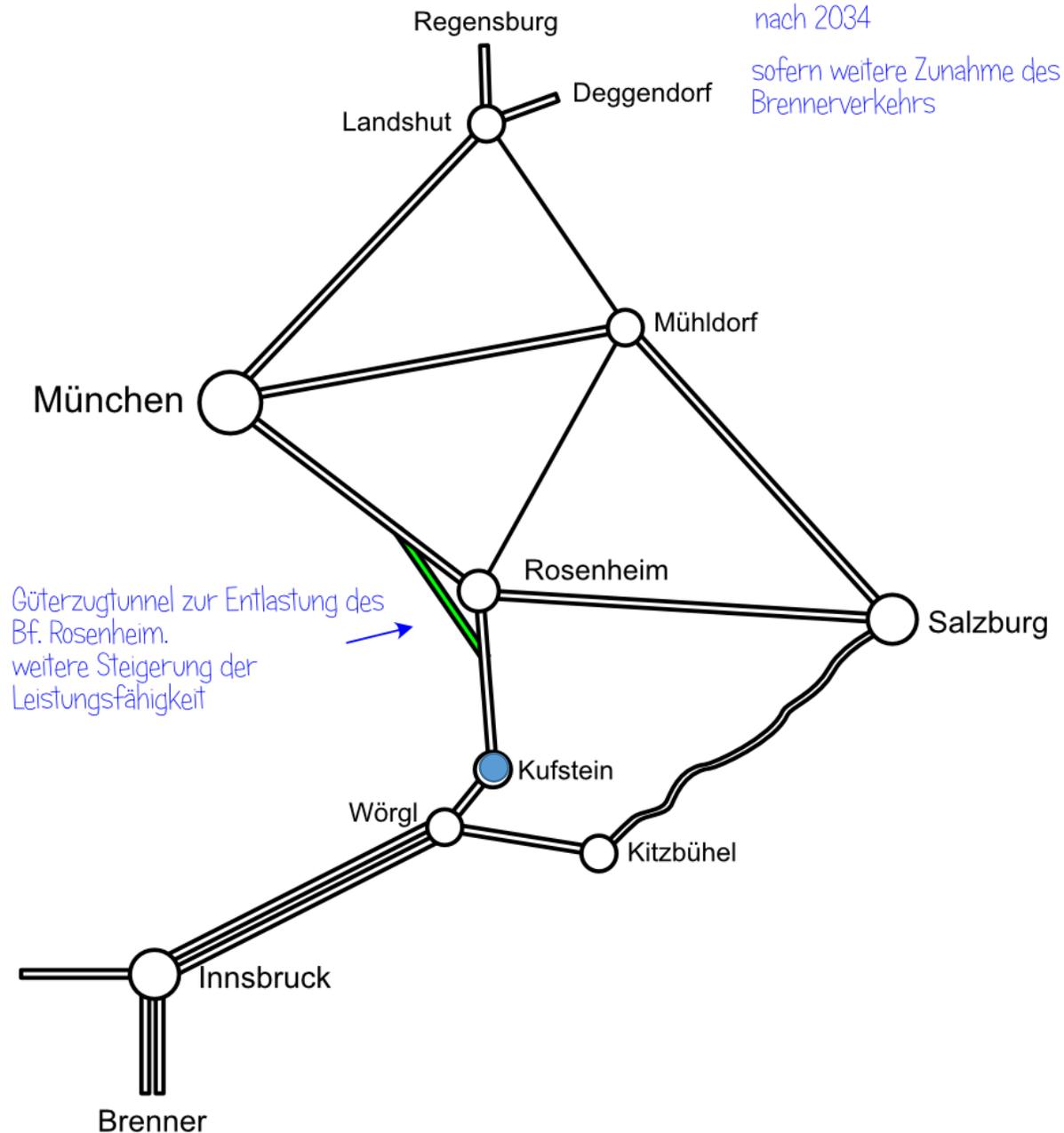
mit Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels insgesamt 4 Gleise.  
Beginn Brennerverkehr (Verkehrszunahme)

# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Alternativkonzept, Übersicht:



# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

## Weitere Möglichkeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit:

### Beseitigung des Engpasses Knoten Rosenheim:

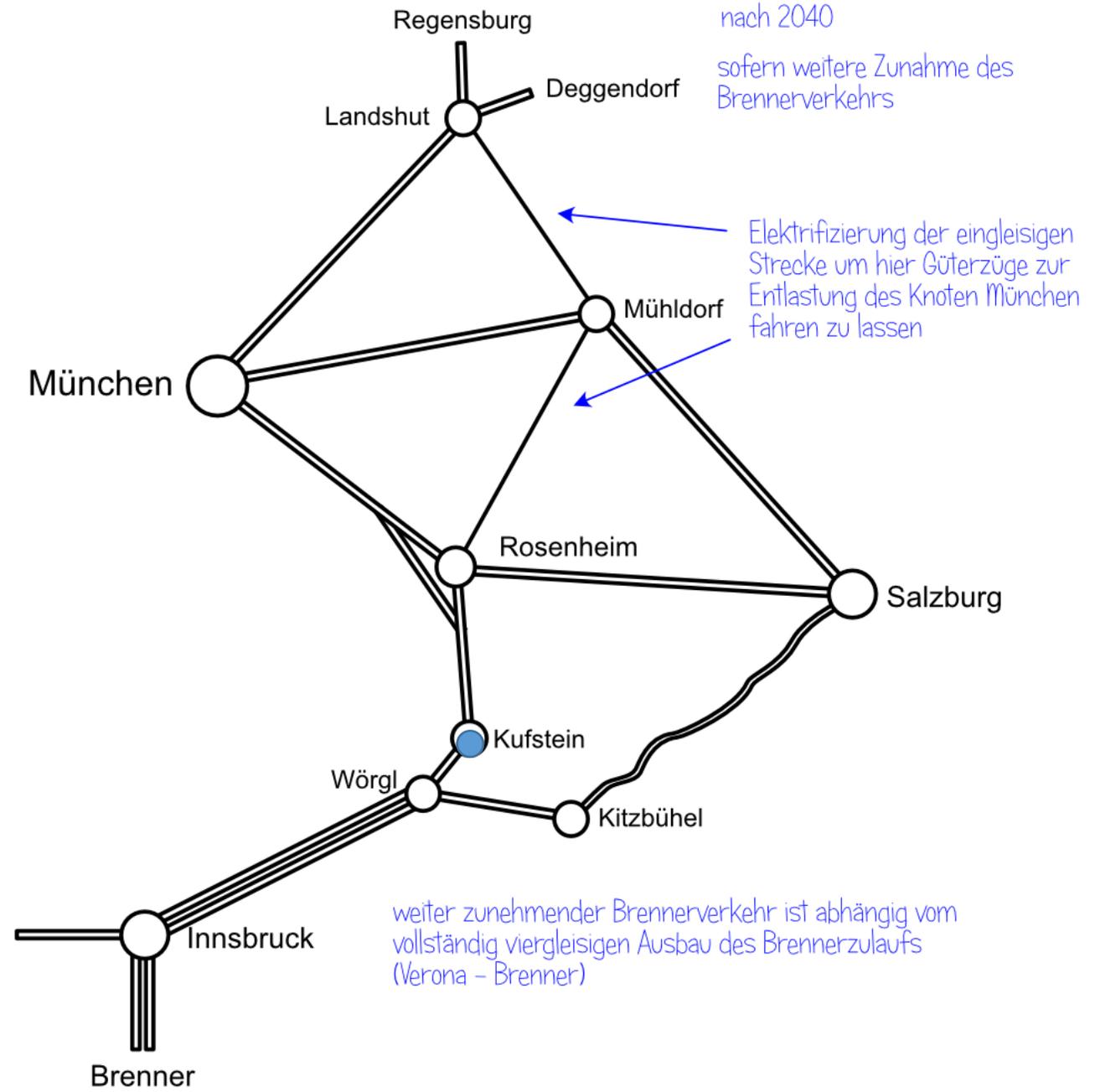
- höhenfreie (Durch-) Fahrmöglichkeiten durch 4 - 5 km langen Güterzugtunnel
- Entlastung der Stadt Rosenheim vom durchfahrenden Güterverkehr



# Brenner-Nordzulauf Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

## Alternativkonzept, Übersicht:



# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

## Weitere Möglichkeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit:

- **Verbesserung der Verbindungskurve Kufstein – Salzburg in Rosenheim für den Österreichverkehr.**
- **Beseitigung von Bahnübergängen**
- **Verbesserung der Signaltechnik**
- **Einzelmaßnahmen:**
  - **Z.B. zusätzliche und längere Überholgleise**

# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

## Weitere Gesichtspunkte:

- Schutz gegen Schall und Erschütterungen
  - Eine **Ausbaustrecke mit mehr Zugverkehr** und **gutem Schallschutz** verursacht für die meisten Anlieger **weniger Lärmbelastung** als eine nicht ausgebaute Strecke ohne Schallschutz und mit weniger Zügen.



Neubaustrecke mit Schallschutz

Bestandsstrecke ohne Schallschutz



Bestandsstrecke mit Schallschutz

# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

## Weitere Gesichtspunkte:

### Schutz gegen Schall und Erschütterungen

- ein Ausbau der Schutzmaßnahmen gegen Lärm und Erschütterungen ist bei Ausbau der Bestandsstrecken nach Neubaustandard erforderlich.
- Züge werden zukünftig durch besseres Wagenmaterial leiser.

# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Weitere Gesichtspunkte:

Die Kapazität für den Brennermehrverkehr kann stufenweise und bedarfsgerecht erhöht werden, und zwar nicht erst im Jahr 2040 oder später, sondern schon mit Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels

- **Kosteneinsparungen in Höhe von ca. 7-8 Mrd. €**
  - diese Mittel könnten zur Verbesserung bestehender Netze verwendet werden.
  - Zur Erinnerung: Diese hohen Kosten werden nur durch die Forderung  $V = 230$  km/h für den Personenfernverkehr erforderlich!
  - Dem steht ein nur marginaler Nutzen für sehr wenige Reisende gegenüber
  - Das Nutzen/Kosten-Verhältnis der zusätzlichen Projektanforderung  $V = 230$  km/h ist katastrophal

# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Weitere Gesichtspunkte:

- **Außerdem:**
- **wesentlich geringerer Flächenverbrauch**
- **wesentlich geringere Umweltbelastungen**



Kosten der Alternativtrasse



Kosten der geplanten Trasse

# Brenner-Nordzulauf

## Alternativen zur Neubaustreckenplanung

Vortrag von:  
Dipl. Ing. Gerhard H. Müller  
Bundesbahndirektor a.D.  
Rosenheim

### Was ist zu tun?

- **die Aufgabenstellung muss geändert werden!**
  - Nach den bisherigen Erfahrungen kann eine zielführende Diskussion über die Aufgabenstellung nur mit der Politik geführt werden, denn die Bahn arbeitet nur deren Aufgabenstellung ab.
- **Der Auftrag an die Bahn müsste sein:**  
**Mit Priorität das frühere Konzept weiterentwickeln, denn:**
  - Hochgeschwindigkeitsverkehr ist kein Selbstzweck, Reisezeiten (inkl. Umsteigezeiten) müssen optimiert werden. Dabei ist es wirkungsvoller, Langsamfahrstellen und Engpässe (z.B. den Knoten Bahnhof Rosenheim) zu beseitigen.
  - Durch den Ausbau mehrerer Strecken wird ein größerer Nutzen in der Region erreicht.

# Zusammenfassung

- Die Neubaustrecke wird nur erforderlich, um weitere ca 10 Minuten Fahrzeit für wenige Reisezüge einzusparen.
- Das ist völlig unverhältnismäßig und unwirtschaftlich.
- Ausbau und Kosten im Abschnitt Grafing – München sind noch gar nicht im Projekt enthalten.
- Der Fahrweg über die Neubaustrecke ist einige km länger.
- Entlastungsmöglichkeiten für den Bahnknoten München fehlen.
- Das Alternativkonzept kann schneller, stufenweise und damit zeitlich der Verkehrszunahme entsprechend verwirklicht werden, die prognostizierten Zugzahlen können gefahren werden.
- Dadurch wird auch die Region besser durch die Bahn erschlossen.

# **Brenner-Nordzulauf**

## **Alternativen zur Neubaustreckenplanung**

**Vortrag von:**  
**Dipl. Ing. Gerhard H. Müller**  
**Bundesbahndirektor a.D.**  
**Rosenheim**

