

Stellungnahme BI Brennerdialog auf den Bescheid zur Petition Brenner-Nordzulauf

Antwortschreiben

Mit der Petition wird gefordert, den Planungsumfang zum Brenner-Nordzulauf im Bundesverkehrswegeplan 2030 so zu erweitern, dass als Alternative zum Neubau auch der bedarfsgerechte Ausbau der Bestandsstrecke mit Immissionsschutzmaßnahmen nach Neubaustandard erwogen werden kann.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 30.435 Mitzeichnungen (online: 4101, offline: 26.334) und 49 Diskussionsbeiträge sowie weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung zugeführt werden.

Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass konsequenter dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ gefolgt werden müsse, um für das Projekt Brenner-Nordzulauf im Abschnitt zwischen Grafing und der Landesgrenze bei Kiefersfelden eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Lösung des Verkehrsproblems zu erreichen.

Es liege eine aussagekräftige Untersuchung der Kapazität auf der Bestandsstrecke vor, die zeige, dass diese technisch veraltet sei. Durch insoweit angezeigte Modernisierungsmaßnahmen sei es zudem möglich, die Kapazität des Bestandsgleises kurzfristig um weitere 15 Prozent zu steigern. Ein weiteres Gutachten belege, dass der infolge der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels zu erwartende Verkehr auch bei ansteigendem Regionalverkehr auf der Bestandsstrecke zu bewältigen sei. Hingegen stehe der Nachweis des Bedarfs für den Bau eines zusätzlichen dritten und vierten Gleises bis heute aus. Die vom damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellten Szenarienstudien bis 2050 seien sehr umstritten.

Stellungnahme/Anmerkungen

Es sind 5000 Unterschriften mehr als angegeben: „... beschäftigte sich der Ausschuss anlässlich mehrerer Eingaben rund um den geplanten Brenner-Nordzulauf. Ein Petent forderte unterstützt durch 35.440 Mitzeichnungen (online: 4.101, offline: 26.334), dass der diesbezügliche Planungsumfang im Bundesverkehrswegeplan 2030 erweitert werden solle. Dahinter stand das Begehren, statt des Neubaus von Bahntrassen...“

(Zitat aus: Drucksache 19/29900 – 66 – Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode vom 9.6.2021)

Darüber hinaus sei die Auslegung der Neubautrasse für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h angesichts der zu erwartenden überwiegend durch Güterzüge geschehenden Nutzung nicht nachvollziehbar. Eine solche Trasse bedeute für die Region, namentlich für die Bereiche Tourismus und Landwirtschaft sowie für den Erhalt von FFH-Schutzgebieten, eine besondere Belastung. Insgesamt wird vor diesem Hintergrund erbeten, umweltfreundlichere Erhaltungsmaßnahmen in die Planungen zum Brenner-Nordzulauf einzubeziehen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss hebt hervor, dass die deutsche Eisenbahnstrecke München — Kiefersfelden — Grenze D/A der wichtigste nördliche Zulauf für die Alpenquerung über den Brenner nach Italien ist. Sie bedient den im Bau befindlichen Brenner-Basistunnel nach seiner voraussichtlichen Fertigstellung im Jahr 2032.

Bereits 1994 haben Deutschland, Österreich und Italien gemeinsam im Memorandum von Montreux beschlossen, dass der Ausbau der Achse München—Verona schrittweise über das Inntal und Rosenheim erfolgt und in den jeweiligen nationalen Verkehrsplanungen fixiert wird. Deutschland und Österreich haben im Abkommen von Rosenheim 2012 vereinbart, am Brenner-Nordzulauf die Variantenuntersuchung für die Streckenführung für ein drittes und viertes Gleis durchzuführen und die Schienenstrecke München — Kiefersfelden — Grenze D/A entsprechend den kapazitiven Erfordernissen viergleisig auszubauen.

Es handelt sich hier **nicht** um das Jahr der voraussichtlichen Fertigstellung, sondern um das Jahr der aus heutiger Sicht **frühestmöglichen** Fertigstellung.

Die kapazitiven Erfordernisse sind laut des Vertrages von Rosenheim „etwa alle 5 Jahre“ zu prüfen und zu aktualisieren (Vertrag von Rosenheim, Seite 3 letzter Absatz). Die aktuellen Prognosen der Brenner Corridor Platform (BCP) vom Oktober 2021 widersprechen jedoch der Forderung nach einem Neubau.

Anmerkung: Der Vertrag von Rosenheim ist mit 3-monatiger Frist kündbar.

International hat sich Deutschland zum bedarfsgerechten Ausbau des Brenner-Nordzulaufes zudem durch die förmliche Unterzeichnung des Memorandum of Understanding und des Brenneraktionsplans 2018 am 12. Juni 2018 in Bozen verpflichtet.

Die gemeinsame, von Herrn Andreas Scheuer unterschriebene Absichtserklärung von Bozen (Vertrag ohne Datum), hebt bereits im ersten Satz der Präambel hervor, dass es sich **nicht** um einen rechtlich bindenden Vertrag, sondern lediglich um eine Einladung an die Anrainerstaaten handelt nach gemeinsamen Lösungen zu suchen („This memorandum is not a legal document, nor is it intended that it should be legally binding.“). Die obige Stellungnahme ist auch unter großzügiger Auslegung des Wortes „verpflichtet“ faktisch unwahr.

§14 des Dokumentes hebt den „bedarfs- und ... termingerech(en)“ Ausbau der Zulaufstrecken hervor. Die Forderung nach einer Neubaustrecke mit 230 km/h Befahrbarkeit wird an keiner Stelle erhoben. Aus dem o.g. Dokument lässt sich weder eine rechtliche Verpflichtung im Allgemeinen noch eine Neubaustrecke im Speziellen ableiten.

Auch der sogenannte 10-Punkte-Plan vom 25. Juli 2019, der zwischen Deutschland, Tirol und Österreich vereinbart wurde, hat das Ziel, die Bevölkerung am Brenner-Korridor vom gewerblichen Schwerlastverkehr zu entlasten und die Verlagerung von der Straße auf die Schiene am Brenner-Nordzulauf in Deutschland und Österreich zu verbessern.

Im genannten „10-Punkte-Plan“ wird an keiner Stelle eine Neubaustrecke gefordert. Anstelle einer linearen Fortführung von gestrigen Lösungen werden in §6 innovative Konzepte wie neue „...Antriebstechnologien (...)“ angesprochen. Eine Referenzierung des 10-Punkte-Planes als Begründung für eine Neubaustrecke ist grob irreführend.

Keines der o.g. Dokumente beinhaltet eine rechtlich bindende Verpflichtung zum Bau einer Neubaustrecke. Bei allen referenzierten Dokumenten handelt es sich lediglich um Absichtserklärungen. Die Begründung des Petitionsausschusses ist grob irreführend.

Ein Ausbau dieser Strecke ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege verankert. Zum langfristigen Ausbau des Brenner-Nordzulaufs gehört der Neubau einer zweigleisigen Mischverkehrsstrecke in den Abschnitten von Grafing — Großkarolinenfeld, Großkarolinenfeld — Brannenburg (Umfahrung Rosenheim und Brannenburg — Grenze D/A [Kufstein]) sowie der Ausbau der bereits viergleisigen Strecke im Abschnitt München — Trudering — Grafing.

Die Aufnahme des Projekts in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene durch Beschluss des Deutschen Bundestages erfolgte in Kenntnis des Hinweises im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, dass die Maßnahme nach Ermittlung einer Vorzugstrasse noch im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung zu bewerten sein würde. Das Vorbringen der Petition dahingehend, dass der Nachweis des Bedarfes im Sinne eines für die Maßnahme ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisses derzeit noch nicht vorliegt, ist daher zutreffend.

Die in der Vereinbarung von Rosenheim (2012) vorgesehenen „Variantenuntersuchungen für die Streckenführung für ein drittes und viertes Gleis“ sind weitgehend abgeschlossen. Dabei hat sich gezeigt, dass die im BVWP 2030 vorgesehene Planung (1.320,8 Mio. € Investitionssumme, Westumfahrung Rosenheim, Vmax 230 km/h) nicht realisierbar ist. Die derzeitige Planung der DB sieht vielmehr eine großräumige Ost-Umfahrung von Rosenheim vor mit zwei Inn-Querungen, sehr hohen Tunnelanteilen, vielen regionalen Problemen, wie der Durchschneidung unverzichtbarer Wasserschutzgebiete und einer Investitionssumme von 7.000 bis 10.000 Mio. €, also mehr als dem Fünffachen der Summe im BVWP 2030.

Damit erfolgt die jetzige Planung nicht mehr auf Basis des BVWP 2030!

Auf welcher Basis „Zum langfristigen Ausbau des Brenner-Nordzulaufs...“ der „Neubau einer zweigleisigen Mischverkehrsstrecke“ gehört bleibt offen. Es handelt sich hier um eine unbegründete Tatsachenbehauptung.

Die geplante Neubaulösung entspricht weder der im BVWP festgelegten geographische Lage „Westumfahrung von Rosenheim“ noch den veranschlagten Kosten. Die jetzige Planung ist nicht durch den BVWP gedeckt.

Die Bestandsstrecke ist die Grundlage für die Betrachtung der Kapazität des Brennerzulaufs. Zunächst wird diese auch kapazitiv ausgebaut, soweit die örtlichen Gegebenheiten dies erlauben. Die Lage für zwei neue Gleise hingegen wird unter Berücksichtigung der existierenden Zerschneidung durch die Bestandsstrecke unter Beteiligung der Region in einem transparenten Verfahren und wie im Folgenden kurz dargestellt ermittelt.

Das Projekt befindet sich derzeit noch in einer frühen Planungsphase. Anhand eines mit den Dialogforen abgestimmten Kriterienkataloges wurde für den Abschnitt Ostermünchen – Grenze D/A – Schafteu im April 2021 bzw. für den Abschnitt Grafing – Ostermünchen im Juli 2022 die Auswahltrasse ermittelt.

Die Tatsachenbehauptung, es gäbe einen „mit den Dialogforen abgestimmten Kriterienkatalog(es)“, ist unzutreffend. Die Teilnehmer der sog. „Dialogforen“ hatten lediglich die Möglichkeit einer marginalen Gewichtung der von den Planern der DB vorgegebenen Kriterien. Letztendlich wurde selbst dieser Minimalprozess ad absurdum geführt, da die vier, nach dem Kriterienkatalog ermittelten, mathematisch zweifelsfrei besseren Varianten per order de mufti gestrichen wurden, womit nur noch die von den Planern der DB favorisierte Lösung übrigblieb.

In den sog. „Dialogforen“ bestand keine Möglichkeit auf die Wahl der von den Planern favorisierten Trasse Einfluss zu nehmen. Die objektiven Ergebnisse der Beurteilung wurden bei der Variantenauswahl nicht berücksichtigt.

Diese werden im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphase 2) bis voraussichtlich 2025 zu einer Vorzugstrasse ausgearbeitet. Nach Abschluss der Vorplanung wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse informieren. Bestandteil des Berichts sind neben der Vorzugstrasse auch die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung mit den wesentlichen Forderungen der Region.

Es ist zutreffend, dass aktuell kein Engpass auf dem Brenner-Nordzulauf besteht. Für den Schienenverkehr ist die Brennerbahn mit großen Steigungen von bis zu 25 Promille ein stark limitierender Faktor. Mittel- und langfristig ist jedoch mit einem Anstieg des Schienenverkehrs auf dem Brennerkorridor nach Eröffnung des Brenner-Basistunnels im Jahr 2032 zu rechnen. Er ermöglicht zwischen München und Verona eine durchgängige Flachbahn, von der auch der Schienengüterverkehr profitieren wird.

Aufgrund der zeitlichen Begrenzung des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege auf den Planungshorizont 2030 hat das BMDV eine Szenarienstudie 2050 mit dem Fokus auf den Güterverkehr erstellen lassen. Die Studie „Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr“ (<https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-brenner-zu-lauf.html>) stellt dar, dass es wahrscheinliche Entwicklungen gibt, die den Güterverkehr so steigen lassen, dass die Kapazitätsgrenze der Strecke erreicht wird. Anzumerken ist hierbei, dass diese Aussage vom Gutachter getroffen wurde, ohne dass die Entwicklung im Personenverkehr in die Bewertungen dieser Studie einfluss. Die Einschätzung des Petenten aufgrund der Untersuchung der Kapazität auf der Bestandsstrecke durch ein Planungsbüro (<https://brennerdialog.de/2019/03/fakten/>), dass die Bestandsstrecke durch mögliche Ausbauvarianten und Ergänzungen auch bei einem zu erwartenden Verkehrszuwachs im Güter- und Nahverkehr kapazitativer erweitert werden könne, wird aufgrund dieser gutachterlichen Einschätzungen zum Planungshorizont 2050 angezweifelt.

Die referenzierte Studie vom 19.12.2022 ist unter dem genannten link nicht abrufbar. Der korrekte link lautet

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/studie-brenner-nordzulauf.html>.

Im Dezember 2021 veröffentlichte die trilaterale BCP Verkehrsstudien für die Brennerachse (https://www.bcplatform.eu/fileadmin/user_upload/BCP/gueterverkehrsstudie/BCP_GVS_Zusammenfassung_NB.pdf, https://www.bcplatform.eu/fileadmin/user_upload/BCP/personenverkehrsstudie/BCP_PTS_Summary_Report_DE_JJA.pdf). Die durch die BCP erarbeiteten Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrsstudien betrachten künftige Verkehrsmarktentwicklungen für den alpenquerenden Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr. Sie zeigen die Potentiale für die Zeithorizonte 2030 (zugrunde gelegte Fertigstellung Brenner-Basistunnel) sowie 2040 (Ausbau der Zulaufstrecken) auf. Zum ersten Mal beruhen die Ergebnisse auf einer grenzübergreifend anerkannten Datengrundlage und für diese Studie abgestimmten Methodik. Damit liegen erstmals zwischen Deutschland, Österreich und Italien hinweg abgestimmte Studien zu möglichen mittel- und langfristigen Verkehrsentwicklungen für die Brennerachse zwischen Deutschland, Österreich und Italien vor. Allen betrachteten Szenarien verdeutlichen das verkehrliche Potenzial für den Schienenverkehr über die Brennerachse.

Die BCP-Studie von 2021 prognostiziert für 2040 auf der Strecke Rosenheim – Wörgl insgesamt 370 Züge pro Tag, davon nur ca. 10% Personenfernverkehrszüge, welche die hohe Geschwindigkeit von 230 km/h theoretisch nutzen könnten. Tatsächlich können nur Züge ohne Halt zwischen München und Innsbruck diese hohe Geschwindigkeit nutzen. Dabei vernachlässigt diese Studie, dass nicht der gesamte prognostizierte Mehrverkehr über den Brenner fließen wird, z.B. vom Mittelmeerhafen Triest, der deutlich kürzer über die Tauern oder der Verkehr aus Richtung Mailand durch die Schweiz geleitet werden kann. Damit ist die Prognose von 370 Zügen im Inntal deutlich überhöht.

Schon bei dem von der **DB geplanten Ausbau der Bestandsstrecke** (siehe unten: erste Stufe ETCS) kann die Bestandsstrecke aber Zugzahlen von ca. 350 bis 400 bewältigen. Ein Neubau mit enormen Kosten, massivem Schaden für Natur und Umwelt und niemals kompensierbaren CO₂-Emissionen durch den geplanten Tunnelbau ist also unnötig.

Zum Schutz der Bevölkerung ist wegen des weiter betriebenen Bestandsgleises mit starker Güterzugbelastung in jedem Fall (mit oder ohne Neubaustrecke) eine massive Verbesserung des Lärmschutzes nach Neubaustandards erforderlich.

Die Art des „bedarfsgerechten Ausbaus des Bestandsgleises“ wird in der Petition nicht festgelegt. Die Abweisung darf sich also nicht auf die Abweisung der Vorschläge von Vieregge/Rössler stützen, da die Studie Vieregge/Rössler weder Grundlage noch Gegenstand der Petition ist.

Ziel der Petition ist es, den „bedarfsgerechten Ausbau des Bestandsgleises ... als mögliche Alternative in die Entscheidung“ einzubeziehen.

Die Bestandsstrecke ist nachweislich in der Lage den Brenner-Mehrverkehr aufzunehmen. Die detaillierte planerische Festlegung der nötigen Optimierungen obliegt nicht dem Bürger, sondern den hierfür bezahlten Planern der DB.

Den Ausbau der Bestandstrasse hat die DB Netz AG im Auftrag des BMDV geprüft. Die Untersuchung erfolgte in drei Ausbaupaketen mit

- einer maximalen signaltechnischen Ertüchtigung der bestehenden Gleise,
- zusätzlichen partiellen Ortsumfahrungen im Richtungsbetrieb sowie
- einem durchgängigen dreigleisigen Ausbau zwischen Grafing und Kiefersfelden.

Im Bereich Oberaudorf - Kiefersfelden müsste zur Weiterführung nach Kufstein (Bestandsstrecke) bzw. ins österreichische Schafteuau (Neubaustrecke) eine Verknüpfungsstelle errichtet werden. Umfangreiche Umbauten in Rosenheim wären zudem notwendig und erhebliche Eingriffe in Siedlungsstrukturen die Folge.

Nach Einschätzung der DB Netz AG wäre bei allen drei Optionen im Personenverkehr eine Verdichtung des Angebots bei gleichzeitiger hoher Qualität und Pünktlichkeit langfristig kaum mehr möglich. Die Möglichkeit, in Zukunft attraktive Personenfernverkehrsangebote bereitzustellen zu können, wäre durch die fahrbare Geschwindigkeit auf der Bestandsstrecke (maximal 160 km/h) stark eingeschränkt.

In Folge könnten die Ausbauziele des Bundesverkehrswegeplans sowie die Ziele des Deutschlandtaktes nicht erreicht werden.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb attraktive Fernverkehrsangebote nur mit einer Fahrzeiteinsparung von sehr wenigen Minuten zu erreichen wären, mit Zügen in die man fast nirgends einsteigen kann und die grösstenteils Tunnelstrecken befahren. Vor dem Hintergrund, dass in der Schweiz überlegt wird, in Tunneln auch mit Personen-Fernverkehrszügen nur 160km/h zu fahren um Energie einzusparen: <https://www.nau.ch/news/schweiz/schnellzuge-sollen-tempo-in-tunneln-drosseln-66280156>

..ist es grotesk, einen Tunnel für 230km/h zu planen, ihn dann künftig möglicherweise mit 160km/h zu betreiben. Auf der Bestandsstrecke wäre dies ebenfalls möglich, mit kürzerer Wegstrecke an der Oberfläche und damit energie- und zeitsparender.

Die Relevanz für den Deutschlandtakt ist in keiner Weise nachvollziehbar. - Wo ist der entsprechende Fahrplan-Entwurf?

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb attraktive Fernverkehrsangebote nur mit einer Fahrzeiteinsparung von sehr wenigen Minuten zu erreichen wären - mit Zügen in die man fast nirgends einsteigen kann und die grösstenteils Tunnelstrecken befahren.

Für den bereits heute hoch belasteten Knoten Rosenheim läge auch in der Zukunft keine Entlastung vor.

Unabhängig von dieser Bewertung des Ausbaus der Bestandsstrecke („3. Gleis“) hat die DB Netz AG die im o.g. Gutachten des Planungsbüros enthaltenen konkreten Vorschläge zum Ausbau und zur Erweiterung der Bestandstrasse fachlich untersucht. Die dezidierte Bewertung (<https://www.brennernordzulaufeu/newsreader/2019-12-16-bahn-weist-aus-baukonzept-der-vieregg-roessler-gmbh-zurueck.html>) offenbarte eine Reihe planerischer Fehler.

Die Möglichkeit im Bahnhof Rosenheim verschiedene Linien zu kuppeln und zu flügeln ergibt sich aus dem Vorhandensein von niveaugleichen Kreuzungen (Weichen) östlich des Bahnhofs. Es ist nicht ersichtlich, weshalb der Bau von Überwerfungsbauwerken westlich des Bahnhofs künftig die Existenz von Weichen östlich des Bahnhofs ausschließt. Kuppeln und flügeln sollte also weiterhin möglich sein. Sonst wäre der Bahnhof Rosenheim vermutlich der einzige Bahnhof Deutschlands bei dem die Möglichkeit zum Gleiswechsel nur auf einer Seite des Bahnhofs bestünde.

Der Vorschlag des Planungsbüros umfasst auf deutschem Gebiet eine Strecke von 32 km, wovon 18 km neu trassiert werden müssten. Hinzu kämen der Bau einer Güterzugumfahrung Raubling mit einer Länge von 8 km und eine viergleisige Weiterführung in den Bahnhof Rosenheim von rund 3 km. Trotz dieses hohen Aufwandes und hoher Kosten zum faktischen Neubau von 29 km Strecke würden zwischen Rosenheim und Kufstein nach wie vor 23 km Zweigleisigkeit bestehen bleiben. Durch fehlende signifikante Kapazitätssteigerungen und weiterhin geringen Geschwindigkeiten lassen sich mit dem Ausbaukonzept die Ziele des Bundesverkehrswegeplans nicht erreichen.

Die Kapazitätssteigerung durch eine Hochgeschwindigkeitsumfahrung von Rosenheim beträgt weniger als 20 Züge/d (wegen der Zweigleisigkeit zwischen Trudering und Grafing) und ist damit ebenfalls nicht signifikant.

Darüber hinaus wären mehrjährige massive Einschränkungen des Bahnverkehrs während der Bauphase gegeben.

Der Ausbau des Brenner-Nordzulaufs erfolgt international abgestimmt in einem gestuften Vorgehen, welches auch den Ausbau der bestehenden Strecke berücksichtigt. In einer ersten Stufe werden im Rahmen des im BVWP enthaltenen Projekts „Digitale Schiene Deutschland“ die bestehenden Gleise zwischen München und der Grenze D/A bei Kiefersfelden mit dem Europäischen Zugsicherungssystem „European Train Control System“ (ETCS) ausgerüstet. Damit wird am gesamten nördlichen Zulauf zum Brenner-Basistunnel eine einheitliche Leit- und Sicherungstechnik bereitgestellt. In einer zweiten Stufe wird bis 2032 von der Republik Österreich eine zweigleisige Neubaustrecke im Abschnitt Schafteuau — Knoten Radfeld realisiert. Hierfür wurden im Sommer 2019 von der ÖBB-Infrastruktur AG die Planungsunterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eingereicht. Als dritte Stufe sieht das Konzept die vollständige Realisierung der Neubaustrecke gemäß BVWP 2030 auf deutschem Staatsgebiet vor. Damit wird stufenweise ein kapazitätsgerechter Ausbau sichergestellt..

"Die Kategorie „Überlastung“ wird nach der Verkehrsprognose 2030 auf dem Streckenabschnitt Rosenheim-Kiefersfelden nicht erreicht. Somit ist ein bedarfsgerechter Ausbau angemessen."
https://www.bahnausbau-muenchen.de/files/downloads/ABS36/ScanMed_Alpenraum_DT_WEB.pdf

Zusammenfassend stellt der Petitionsausschuss fest, dass dem Anliegen der Petition, den Planungsumfang zum Brenner Nordzulauf im Bundesverkehrswegeplan so zu erweitern, dass als Alternative zum Neubau auch der bedarfsgerechte Ausbau des Bestandsgleises erwogen werden kann, aufgrund der Befunde aus der Trassenprüfung überwiegend nicht gefolgt werden kann. Allerdings bildet die kapazitive Erweiterung der Bestandsstrecke ein Element der gegenwärtigen Aufwertung der betreffenden Infrastruktur.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die derzeit geplante Hochleistungs-Neubaustrecke bei bedarfsgerechtem Ausbau der Bestandsstrecke nicht erforderlich ist und völlig unverhältnismäßige Kosten und erhebliche Schäden an Natur und Umwelt verursachen würde.

Die Argumentation der Bahn (s. letzten Abschnitt) ist nicht Gegenstand unserer Petition. Die Entlastung des Brenner Nordzulaufs durch die ABS 38 München-Mühldorf-Freilassing (Salzburg) ist in der Planung der Bahn nicht berücksichtigt.

Die BI Brennerdialog Rosenheimer Land hat mit Unterstützung von Fachexperten der DB eine Alternativplanung vorgelegt, die zu weit geringeren Kosten eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Lösung im Einklang mit den Klimaschutzziele ermöglicht.