

## **Position der IHK für München und Oberbayern zum Schieneninfrastrukturprojekt „Brenner Nordzulauf“**

### **Informationen zum Projekt**

Der Brenner Nordzulauf bindet den künftigen Brenner Basistunnel an das weiterführende Schienennetz nach Norden an. Der derzeit im Bau befindliche Tunnel benötigt leistungsfähige Zulaufstrecken, um sein Potenzial nutzen und ausschöpfen zu können. Die Brennerquerung ist Teil des sogenannten Skandinavien-Mittelmeer-Korridors, der den Kern des transeuropäischen Verkehrsnetzes bildet und als Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsstrecke im Nord-Süd-Verkehr konzipiert ist.

Der Ausbau der Zulaufstrecken in durchgängig viergleisiger Trassierung ist die Grundvoraussetzung dafür, Verkehre im Alpen transit von der Straße auf die Schiene verlagern zu können. Der Wechsel des Verkehrsträgers reduziert die Schadstoffemissionen und Lärmbelastungen im Transitverkehr und erhöht überdies die Verkehrssicherheit auf der hoch belasteten Brennerautobahn.

Vom transportierten Gütervolumen über den Brenner werden derzeit etwa 70% auf der Straße und 30% auf der Schiene abgewickelt. Nur zusätzliche Kapazitäten der Eisenbahn können die Verlagerung zum einen und das zu erwartende zusätzliche Gütervolumen zum anderen bewältigen. Folgende beispielhafte Modellrechnung veranschaulicht den Bedarf: Soll etwa ein Viertel der Lkw im Brenner transit von der Straße auf die Schiene verlagert werden, bedarf es dazu rund 60 zusätzlicher Trassenslots pro Betriebstag. Für das prognostizierte Güterverkehrswachstum von 40% bis 2030 werden darüber hinaus rund 100 zusätzliche Trassenslots pro Betriebstag benötigt. Zusätzliche Kapazitäten werden auch zur Stärkung des Personennahverkehrs, etwa des Pendlerverkehrs, benötigt. Darüber hinaus bedarf es zusätzlicher Terminal- und Umschlagkapazitäten, um den Zugang zur Schiene zu ermöglichen.

## **Bisherige Positionierung**

Bereits in der jüngeren Vergangenheit hat sich die IHK für München und Oberbayern mit dem Projekt befasst und sich mehrfach für dessen Realisierung ausgesprochen. So findet sich der Brenner Nordzulauf beispielsweise in der Position „Für ein leistungsfähiges Schienennetz“ (2012) als auch in der „Verkehrspolitischen Agenda“ (2016). Zur fachlichen Fundierung wurde 2015 eine verkehrswissenschaftliche Studie zum Brenner Basistunnel in Auftrag gegeben, die die Notwendigkeit des Nordzulaufs für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Bayern bestätigt/unterstreicht.

## **Aktueller Projektstand**

Die Deutsche Bahn ist derzeit mit der vom Bund beauftragten Trassenfindung des Brenner Nordzulaufs befasst. Nach mehrjähriger Prüfung der baulichen Gegebenheiten im Planungsraum und der frühzeitigen Bürgerbeteiligung liegen aktuell sieben Grobtrassenentwürfe vor, die 2018 der Öffentlichkeit zur Diskussion vorgestellt wurden. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat nun eine Beschleunigung des weiteren Verfahrens in Aussicht gestellt, im Juli 2019 sollen 5 konkrete Trassen vorgestellt werden. Bei seinem Besuch in Rosenheim im Januar 2019 lehnte er einen von Projektgegnern geforderten Planungsstopp klar ab. Die Notwendigkeit des Projekts ergibt sich aus internationalen Verpflichtungen mit den Nachbarländern Österreich und Italien als auch aufgrund der Bedarfsprognose für den alpenquerenden Schienengüterverkehr. Ein entsprechendes Gutachten, beauftragt durch das Bundesverkehrsministerium, wurde im Nachgang zu seinem Besuch Anfang 2019 veröffentlicht.

## **Abwägung**

Während der Nutzen neuer Schienenwege für den Gütertransport und die Personenbeförderung klar auf der Hand liegt, bedeuten deren bauliche Errichtung und verkehrliche Nutzung einen dauerhaften Eingriff in bisher verkehrlich nicht genutzte Flächen und Räume. Daher muss die IHK für München und Oberbayern bei ihrer Gesamtinteressenvertretung die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Vor- und Nachteile abwägen. Dazu gehören auch Aspekte der gesellschaftlichen Akzeptanz und Nachhaltigkeit. Damit in Summe die Vorteile für den Wirtschaftsstandort und die Bevölkerung überwiegen, sind die Art der Ausführung und die Art der späteren betrieblichen Nutzung entscheidend.

Um die Beeinträchtigung für Mensch und Umwelt in der Region so gering wie möglich zu halten, sollen Bauweisen – beispielsweise eine unterirdische Trassenführung – gewählt werden, die sowohl den Schutz der Anrainer vor Bahnlärm gewährleisten als auch das Landschaftsbild insgesamt möglichst wenig beeinträchtigen. Auf diese Weise können sowohl die verkehrlichen Erfordernisse der Gesamtwirtschaft als auch beispielsweise die Belange der Tourismusbranche in Einklang gebracht werden. Hotellerie und Gastronomie sind in besonderem Maße auf ein landschaftlich attraktives Umfeld mit hohem Freizeitwert angewiesen.

Angemessene Lösungen hierfür, die von der Bevölkerung akzeptiert werden, dürfen am finanziellen Aufwand nicht scheitern. Überdies kann der Bahnbetrieb mit entsprechend geräuscharmen Lokomotiven und Waggonen abgewickelt werden. Auch während der Bauphase müssen die Belastungen für Wirtschaft und Bevölkerung möglichst gering gehalten werden. Wir gehen davon aus, dass eine mit allen Interessen weitgehend im Einklang stehende Trasse auch die am schnellsten zu realisierende sein wird.

Der Erfolg der exportorientierten bayerischen Wirtschaft baut auf leistungsstarken Verkehrswegen am Standort selbst und natürlich zu den Absatzmärkten und Zulieferern in den europäischen Nachbarländern auf. Dazu zählt neben dem Straßennetz das Netz an Eisenbahnlinien, insbesondere wenn es um alpenquerende Verkehre geht.

## **Beschluss**

Der IHK-Regionalausschuss Rosenheim und der IHK-Verkehrsausschuss sprechen sich für den Bau eines dritten und vierten Gleises aus, um den Brenner Basistunnel an das nördliche Schienenfernverkehrsnetz anzubinden (Brenner Nordzulauf). Die zusätzlichen Kapazitäten werden benötigt, um neben dem aktuellen Transportvolumen das weiter steigende Güterverkehrsaufkommen bewältigen und insbesondere Verkehre von der Straße auf die Schiene in substantiellem Maße verlagern zu können. Deutschland muss hier die Bedeutung des Brenner Nordzulaufs auf bayerischem Gebiet erkennen und seine verkehrspolitische Verantwortung für die wirtschaftliche Entwicklung Bayerns, Deutschlands und Europas sowie die nachhaltige Sicherung des Lebensraumes in Oberbayern wahrnehmen. Wir fordern von der Landes- und Bundespolitik eine zügige Realisierung und die Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen. Die Beeinträchtigungen

der Bevölkerung in der Region bei Bau und Betrieb sind durch geeignete Maßnahmen z. B. für Lärmschutz so gering wie möglich zu halten.

Zugleich ist die Bestandsstrecke zeitnah umfassend zu ertüchtigen und mit Lärmschutz nach Neubaustandard nachzurüsten, da sie bis zur finalen Inbetriebnahme der Neubaustrecke den gesamten Verkehr aufnehmen muss.

Aufgrund der hohen Bedeutung dieses Schieneninfrastrukturprojekts werden sich die Gremien der IHK für München und Oberbayern, wie die IHK-Vollversammlung oder die IHK-Regionalausschüsse der Region, zukünftig fortlaufend damit befassen und die Projektentwicklung sowie den Verfahrensverlauf kontinuierlich verfolgen und beobachten (Monitoring).

München, den 27. März 2019