

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Brenner-Nordzulauf im Landkreis Rosenheim – Planungsalternativen prüfen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit dem Brenner-Basistunnel entsteht in den Alpen eines der wichtigsten Verkehrsprojekte Europas. Die nördliche Zulaufstrecke zwischen München und Innsbruck ist ein wesentlicher, aber auch räumlich sensibler Teil dieses europäischen Zukunftsvorhabens. Er führt durch das oberbayerische Inntal zwischen Rosenheim und der Landesgrenze bei Kufstein. Die betroffenen Gemeinden, Bürgerinitiativen, Landwirte und die politischen Mandatsträger fordern umweltverträgliche Lösungen. Schwerpunkte sind hier vor allem die geplante Verknüpfungsstelle Kirnstein zwischen den Gemeinden Flintsbach und Oberaudorf sowie die Forderung nach einer Innunterquerung bei Rosenheim. Sie sind auch Inhalt der Kernforderungen von Stadt und Landkreis Rosenheim im laufenden Planungsverfahren.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) beabsichtigt, in Kirnstein, zwischen den Gemeinden Flintsbach und Oberaudorf eine oberirdische Verknüpfungsstelle zu errichten. Für die Verknüpfungsstelle soll die bestehende Strecke im Bereich Niederaudorf bis Fischbach auf etwa 5 Kilometern in Richtung A93 verlegt werden. Die Bahnhöfe in Oberaudorf und Flintsbach sollen am bisherigen Standort bleiben. Diese Planungen sind hoch umstritten. Das Inntal zwischen Flintsbach und Oberaudorf ist hier besonders eng, belastet mit Autobahn, zweigleisiger Bestandsstrecke und zwei Pipelines. Dieser Abschnitt des Inntals ist reich an Naturlandschaft und geprägt von bäuerlichen Familienbetrieben, deren Höfe teilweise bereits seit Jahrhunderten und über mehrere Generationen bestehen. Von der Verknüpfungsstelle wären 25 Landwirte unmittelbar betroffen, die mindestens 50 und bis zu 90 Prozent ihrer Flächen verlieren würden. Ein Flächenausgleich ist in dieser engen Tallage nicht möglich.

Ob diese Verknüpfungsstelle erforderlich ist, wurde bis heute nicht hinreichend geklärt. Sieben betroffene Gemeinden, der Kreistag des Landkreises Rosenheim und politische Mandatsträger fordern, bei einer notwendigen Verknüpfungsstelle bei Kirnstein eine bergmännische Lösung zu realisieren und die Verknüpfungsstelle in den Wildbarren zu verlegen. Dazu hat die „Interessengemeinschaft Inntal2040“ bereits im Jahr 2023 eine Studie vorgelegt (vgl.: www.samerbergernachrichten.de/inntal-studie-zu-brenner-nordzulauf/ und Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 20/10518). Demnach ist die Umsetzung einer unterirdischen Verknüpfungsstelle möglich und genehmigungsfähig.

Zentrale Ergebnisse der Studie sind:

- Rechtlich steht einer unterirdischen Verknüpfungsstelle nichts entgegen. Von der europäischen Richtlinie Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln kann abgewichen werden, wenn auf anderem Wege die Sicherheit gewährleistet werden kann.
- In Deutschland gehen die Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes über die EU-Normen hinaus: Tunnel ab 1000 Metern Länge mit Mischverkehr müssen zwei Tunnelröhren haben. Es darf keinen Begegnungsverkehr im Regelbetrieb geben. Daher könnte ein Fahrplan so gestaltet sein, dass sich Personen- und Güterverkehr nicht begegnen. Abweichungen sind möglich, wenn die Sicherheit auf anderem Wege gewährleistet ist, und zusätzlich die Einhaltung einzelner Bestimmungen im Einzelfall unverhältnismäßig ist.
- Baulich ist eine unterirdische VKN möglich. Die Studie untersuchte 13 Varianten von unterirdischen VKN. Alle Varianten sind nach Ansicht der Gutachter umsetzbar. Viele Einzelmodule (z. B. Lüftungssysteme) werden bereits in anderen europäischen Eisenbahntunneln verwendet.

Die zweite offene Frage ist die der Innunterquerung bei Rosenheim. Dies betrifft den Planungsabschnitt Ostermünchen-Innleiten. Die DB AG beabsichtigt, eine Querung über den Inn, der westlich an der Stadt Rosenheim entlangführt, auf dem Gemeindegebiet Stephanskirchen zu errichten. Im weiteren Verlauf soll nördlich von Rosenheim die neue Strecke in Einschnitten, auf Dämmen und auf Brücken verlaufen. Im Bereich der geplanten Innbrücke bis Mintsberg ist eine Kombilösung aus Damm- und Brückenabschnitten geplant. Im Anschluss an die Innquerung beginnt der 8,5 Kilometer lange Innleitentunnel. Durch Erweiterung des Tunnels Innleiten würde nicht nur der Inn unterquert, sondern auch der Bereich im Planungsabschnitt Ostermünchen-Innleiten. Dadurch könnten eine landschaftliche Zerschneidung sowie Sichtbarrieren für die Anlieger vermieden werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. auf die geplante Verknüpfungsstelle bei Kirnstein südlich von Rosenheim zu verzichten und stattdessen Alternativen zu prüfen;
2. eine bergmännische Lösung im Wildbarren anstelle der geplanten oberirdischen Verknüpfungsstelle Kirnstein zu prüfen;
3. eine Innunterquerung nördlich von Rosenheim zu ermöglichen;
4. die Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen zwei Kilometer weiter nördlich zu verlegen;
5. die Auswirkungen einer oberirdischen Verknüpfungsstelle Kirnstein und einer oberirdischen Innquerung bei Rosenheim mit dem weiteren oberirdischen Verlauf der Bahnstrecke im Hinblick auf eine Zerschneidung und Versiegelung von Flächen, Lärmemissionen, die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe, das Landschaftsbild und die Lebensqualität von Anwohnern zu untersuchen.

Berlin, den 4. Juni 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion