

Bahn: Viel Belastung, wenig Schutz

Welche Zugzahlen kommen mit Eröffnung des Brenner-Basistunnels tatsächlich auf den Landkreis Ebersberg zu? Die Suche nach einer Antwort ist schwierig.

Region – Die Bahnstrecke zwischen Aßling und Vaterstetten ist Teil des nördlichen Zulaufs des Brenner-Basistunnels. Die Brennerachse gehört zum wichtigen transeuropäischen Korridor für den Güterverkehr zwischen Skandinavien und dem Mittelmeer. Um sie auch auf deutschem Gebiet leistungsfähig zu machen, muss die DB Netz AG die notwendige Schieneninfrastruktur schaffen. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde das Projekt als vordringlich eingestuft.

Dabei sieht es immer mehr nach einem Horror-Szenario für die Anlieger aus. Denn während die Bahn im Münchner Stadtgebiet alles auf die Zahlen aus dem Bundesverkehrswegeplan runterspielt, agiert sie beim Raumordnungsverfahren für den Inntal-Abschnitt des Brenner-Nordzulaufs komplett anders. Der BVWP und seine Zugzahlen werden sogar als nicht geeignet bezeichnet. Weil die Verkehrsprognose nicht weiter als 2030 reiche.

Stattdessen wird auf die sogenannte Trimode-Studie verwiesen, die das Bundesverkehrsministerium selbst in Auftrag gegeben hat und die bis 2050 vorausblickt. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bezeichnet die Ergebnisse dieser Studie in einem aktuellen Brief an den Münchner OB als „Abschätzungen möglicher zukünftiger Entwicklungen“.

Sie könnten nicht als Planungsgrundlage verwendet werden. Darauf basierende Ableitungen wären „hochspekulativ und schlicht unseriös“, sagt auch die Bahn. Im Inntal-Verfahren hingegen wird die Studie als „schlüssige, kausal abgeleitete Erkenntnisse“ und als „geeignet, in eine ferne Zukunft zu



Wie viele Züge werden durch den neuen Zulauf für den Brenner-Basistunnel tatsächlich fahren? Dazu gibt es unterschiedliche Auffassungen.

Foto: PantherMedia / scanrail

schauen“ bezeichnet. Weshalb im dortigen Raumordnungsverfahren abweichend vom BVWP eine eigene Bezugsgröße von 400 Zügen pro Tag für beide Richtungen festgelegt wird.

Allerdings nur unter Berücksichtigung des Passverkehrs, so die Bahn in einem anderen Schreiben, in dem sie ausdrücklich auf die Trimode-Studie verweist, nach der es sogar bis zu 558 Züge täglich werden könnten. Davon über 450 Güterzüge, die mit bis zu 750 Metern Länge und mehr als 200 km/h täglich durch die Landschaft rasen. „Die meisten davon fahren weiter nach München.“ Und damit auch durch den Landkreis Ebersberg.

Denn laut Bahn werden derzeit rund zwei Drittel der Züge, die über den Brenner verkehren, im Knoten München zusammengestellt.

„Eine großräumige Umfahrmöglichkeit würde daher nicht zwangsläufig zu einer Verlagerung der Güterzüge im

Großraum München führen“, so Scheuer.

Doch Schall- und Erschütterungsschutz orientieren sich am BVWP. Die Bahn sieht bisher keine ausreichenden Lärmschutzmaßnahmen für die bereits bestehenden Gleise vor. Politiker wie der Ebersberger Bundestagsabgeordnete Andreas Lenz fordern deshalb Lärmschutz wie bei einer Neubaustrecke.

Das könnte eventuell Gräfining helfen, wo zwei zusätzliche Gleise verlegt werden sollen. Anschließend aber sollen die bestehenden vier Gleise nach München genutzt werden. Die Bürger von Kirchseeon, Zorneding und Vaterstetten könnten also trotz massiver Mehrbelastung in die Röhre schauen. die