Für Klimaschutz und Verkehrswende: Ausbau des Brenner-Nordzulaufs zügig voranbringen

Um die Pariser Klimaschutzziele zu erreichen, muss die Verkehrswende möglichst schnell umgesetzt werden. Schließlich verzeichnet der Verkehrssektor weiterhin wachsende CO2-Emissionen. Spätestens in 30 Jahren dürfen wir keine fossilen Treibstoffe mehr verwenden. Die Bahn ist die Form der Elektromobilität, die heute schon in großem Stil funktioniert. Zusammen mit der Energiewende ist die Bahn für uns der zentrale Baustein klimaneutraler Mobilität. Deswegen müssen Personen- und Güterverkehr in sehr großem Umfang verbindlich von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das gilt besonders für den alpenquerenden Verkehr und ebenso für den Flugverkehr auf kurzen und mittleren Distanzen wie von Bayern nach Italien.

Die GRÜNEN kritisieren die Bundesregierung, dass sie:

- bis heute keine Strategie vorgelegt hat, wie eine massive Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs bundesweit und international auf die Schiene erfolgen kann,
- kein Gesamtkonzept vorgelegt hat, wie ein das Schienennetz bundesweit ausgebaut werden muss, um eine massive Zunahme des Eisenbahnverkehrs zu ermöglichen,
- keine Ansätze zu einer adäquaten Einpreisung der Folgekosten des Verkehrs oder anderer Strategien zur Verkehrsvermeidung verfolgt,
- mit den Planungen für den Brenner-Nordzulauf viel zu spät begonnen hat, obwohl die Zulaufstrecke in Tirol seit vielen Jahren fertig ist und der Brenner-Basistunnel 2030 in Betrieb gehen soll,
- keine Planungen verfolgt, wie der Mehrverkehr auf der Schiene infolge des Brenner-Basistunnels jenseits des Planungsabschnitts Staatsgrenze-Rosenheim-Grafing Bahnhof in Richtung Knoten München bzw. von Rosenheim nach Mühldorf-Landshut-Regensburg bzw. von Rosenheim via Freilassing weitergeführt werden soll und dass keine für alle Abschnitte des Brenner-Nordzulaufs konsistenten Prognosehorizonte und Prognosen zugrunde gelegt werden.

Ferner kritisieren die GRÜNEN, dass weder die Bundesregierung noch die Bayerische Staatsregierung ein Maßnahmenpaket entwickelt haben, das der vom Schienenausbau betroffenen Region Rosenheim spürbare Vorteile im Nahverkehr, beim Lärmschutz und anwohner- und naturverträglicher Bauweise entgegenkommt. Damit haben Bundes- und Staatsregierung Widerstand gegen den Schienenausbau entfacht, anstatt gemeinsam mit der Region eine bestmöglichen Lösung zu finden, die den nötigen Kapazitätsausbau dieser internationalen Schienenachse mit größtmöglichen Nutzen für die Region vereint.

Deshalb verfolgen die GRÜNEN folgende Ziele:

- **Für den öffentlichen Nahverkehr**: Ein umfassend verstärkter und verbesserter öffentlicher Personennahverkehr mit einem S-Bahn-ähnlichen Angebot für den Linienstern Rosenheim. Dazu ein engmaschiger und dicht getakteter Bus- und Bedarfsverkehr in der Region Rosenheim mit Stundentakt in jedem Ort von früh um 5:00 Uhr bis 24:00 Uhr und Anschluss an den Schienenverkehr.

Dadurch erreichen wir eine deutliche Entlastung des Straßenverkehrs. Die beiden vorhandenen S-Bahn-Gleise zwischen Grafing und Trudering bleiben gemäß den Zusagen des BMVI aus dem Jahr 1994 dauerhaft ausschließlich S-Bahnen und regionalem Personennahverkehr vorbehalten, um einen attraktiven und insbesondere zuverlässigen Nahverkehr sicher zu gewährleisten.

- **Für den Personenfernverkehr:** Erheblich ausgeweitete und beschleunigte Reiseverbindungen im Fernverkehr sowie Nachtzugverbindungen zwischen Deutschland, Österreich und Italien, eingebunden in den deutschlandweiten Taktfahrplan „Deutschlandtakt".
- **Für den Güterverkehr:** Massive und zwingende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene durch wirksame Maßnahmen wie eine Korridormaut von München bis Verona oder eine internationale Alpentransitbörse. Eine adäquate Bepreisung des Güterverkehrs durch den hochsensiblen Alpenraum hilft, unnötige Verkehre zu vermeiden. Der vervielfachte Güterverkehr auf der Schiene wird eingebettet in ein Gesamtkonzept zur Weiterführung der Züge über Rosenheim hinaus. Deshalb wollen wir den Ausbau der Schienenkapazitäten koordiniert in allen Teilabschnitten für den gesamten Nordzulauf auf der Grundlage von Langfristprognosen zügig realisieren. Damit erreichen wir eine tiefgreifende Verringerung der Staus und des LKW-Aufkommens.
- **Für mehr Lärmschutz:** Sowohl auf der Bestandsstrecke von München-Trudering bis Kiefersfelden als auch auf der Neubaustrecke realisieren wir Lärmschutz nach den höheren Grenzwerten der Lärmvorsorge und fordern besonders hohe Lärmschutzstandards wie im österreichischem Unterinntal oder am Oberrhein. Dabei fordern wir, dass dieser Lärmschutz an der Bestandsstrecke spätestens bis zur Inbetriebnahme von ETCS (European Control System) realisiert ist.
- **Für den Schutz der Bevölkerung und der Natur**: Die sensible Topographie des Alpenvorlands und der Alpenregion berücksichtigen wir durch eine landschafts- und anwohnerfreundliche Trassierung, die wie im Tiroler Inntal in weiten Teilen im Tunnel oder in Trögen verläuft. Die unterirdische Führung minimiert den Flächenverbrauch und sichert wertvolle landwirtschaftliche Flächen im engen Inntal sowie ökologisch wichtige Biotope.
- **Für die Bahn als Rückgrat der Verkehrswende:** Die Eisenbahn wird zum Rückgrat der Verkehrswende. Güter gehören auf die Bahn, dafür sorgen wir. Eine gut ausgebaute Bahn kann mehr als doppelt so viele Passagiere pünktlicher und schneller befördern als heute. Das Reisen mit der Bahn wird komfortabel und macht Freude. Der vorgesehene Ausbau der Autobahn und weiterer Fernstraßen wie der B15neu in der Region wird überflüssig.

Die zwei bestehenden Gleise von Grafing bis Rosenheim und im Inntal bis Kiefersfelden reichen auch mit technischer Aufrüstung nicht aus, um den zusätzlichen Bahnverkehr nach Fertigstellung des Brenner-Basistunnels aufzunehmen. Dazu brauchen wir die notwendige Infrastruktur. Deshalb wollen wir den Ausbau der Schienenkapazitäten auf vier Gleise zügig realisieren. Dies entspricht dem gesetzlich festgestellten Bedarf und ist Grundlage des derzeitigen Raumordnungsverfahrens.