

## **Brenner-Nordzulauf**

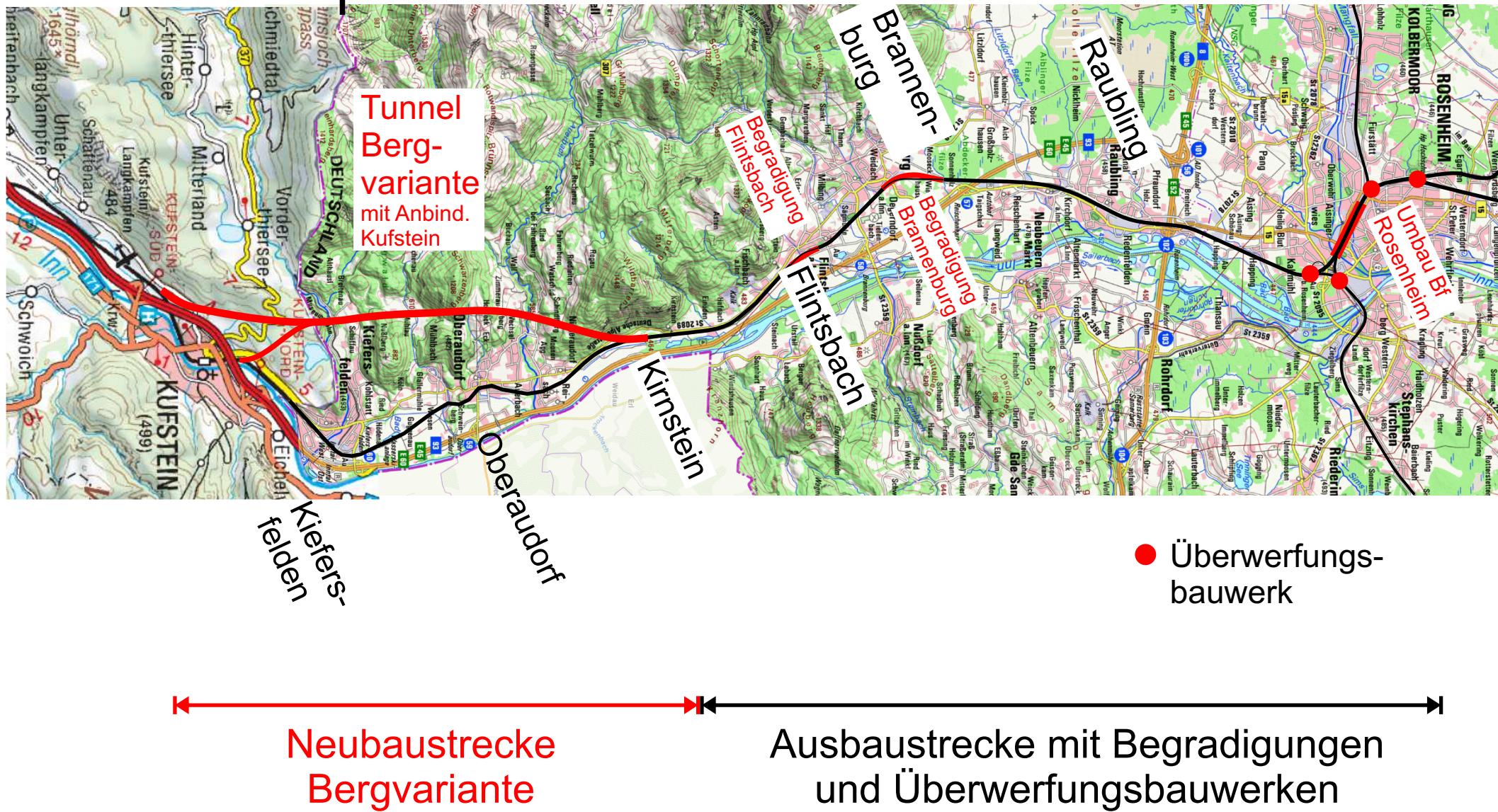
**Neue Bergvariante Kirnstein - Schaftenau  
plus  
Ausbaustrecke Rosenheim - Kirnstein**

**Präsentation Stand November 2025**

(kleine Überarbeitung 20.11.2025)

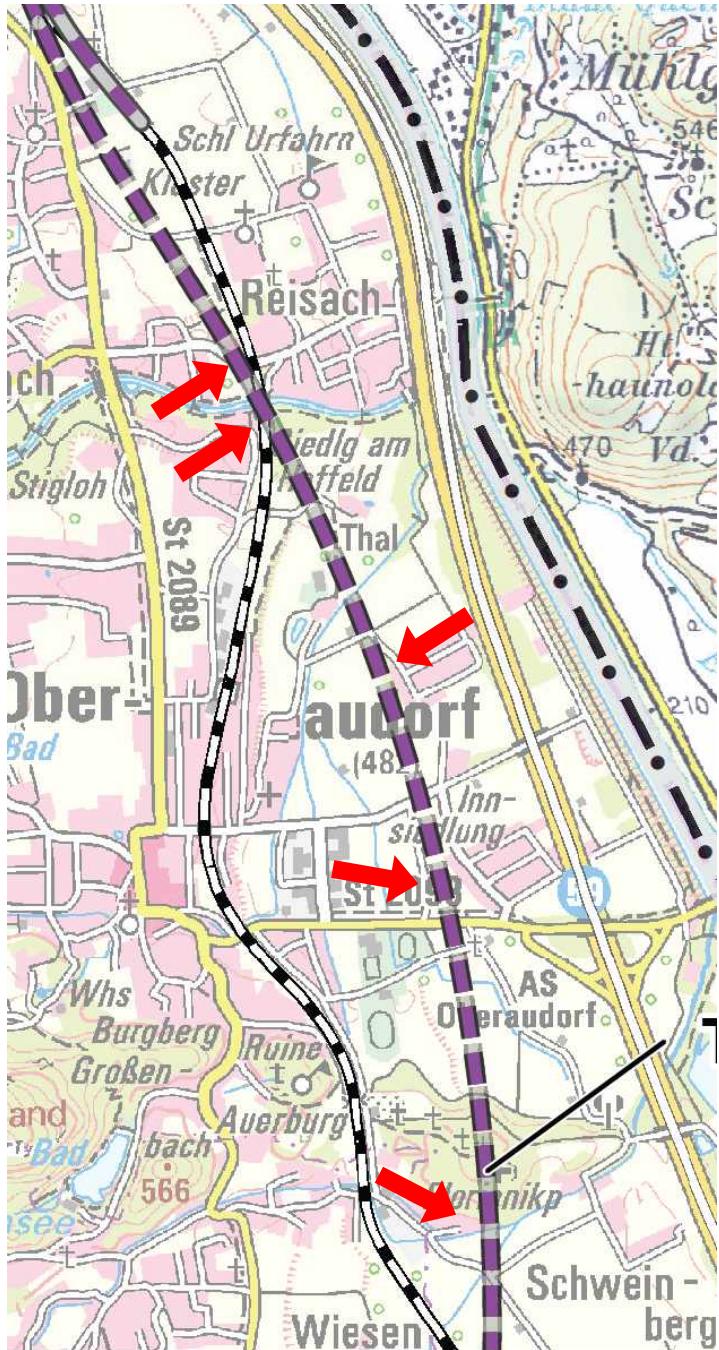
Emdenstr. 11  
81735 München  
Tel. 089/26023655  
[Vieregg@vr-transport.de](mailto:Vieregg@vr-transport.de)

# Österreich | Deutschland



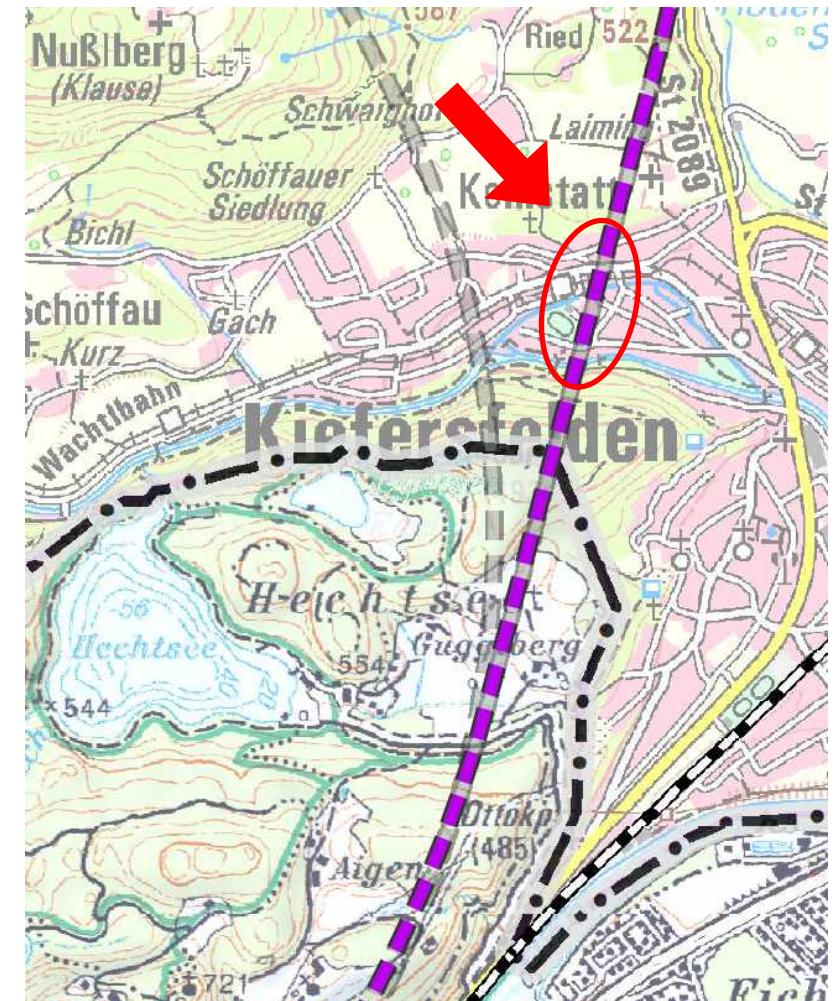
## **Probleme im Bereich südlich Kirnstein (Oberaudorf, Kiefersfelden)**

- Oberirdische Streckenverknüpfung im Bereich Niederaudorf - Fischbach (Kirnstein) wird von Anwohnern abgelehnt
- Forderungen der Anwohner mit Verknüpfung im Tunnel (Wildbarren) zu teuer bis nicht machbar, Problematik der sehr langen Tunnels (EU/EBA-Sicherheitsrichtlinien)
- Tunnelführung in Oberaudorf nahe Bebauung im Talboden, im Bereich Kiefersfelden sogar mit Unterfahrung von Wohngebieten
- keine Anbindung von Kufstein nach Norden



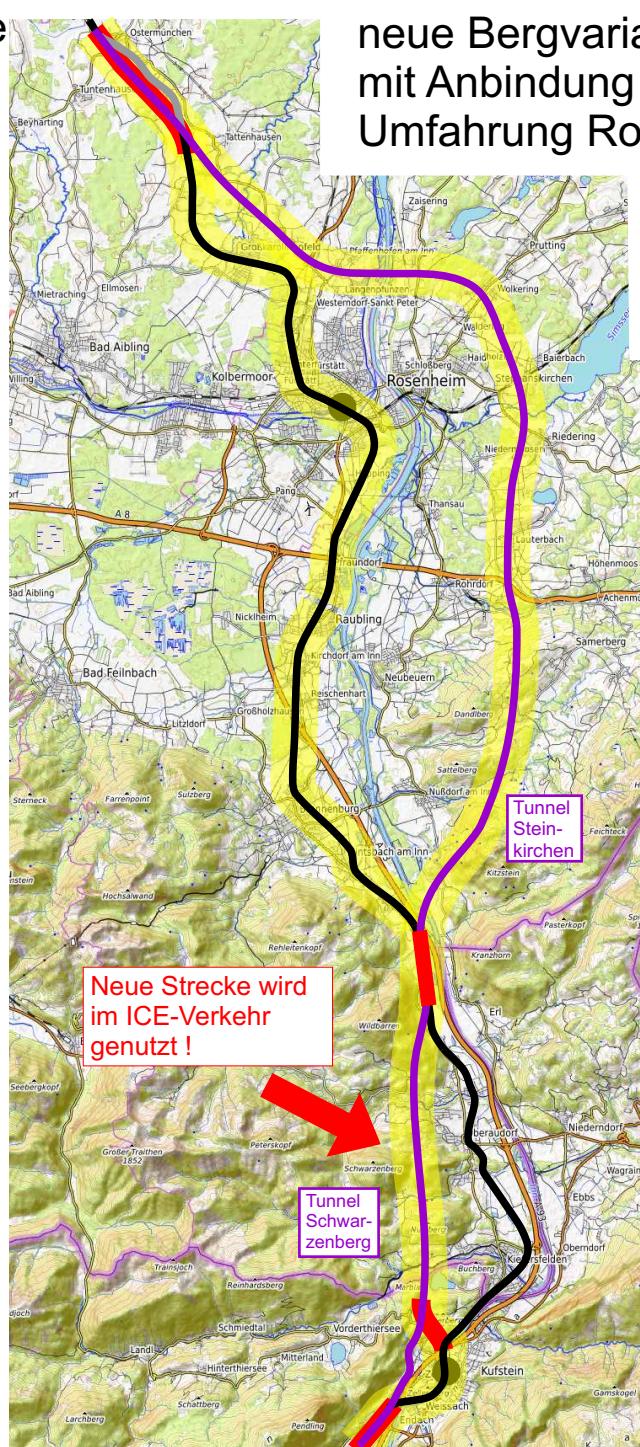
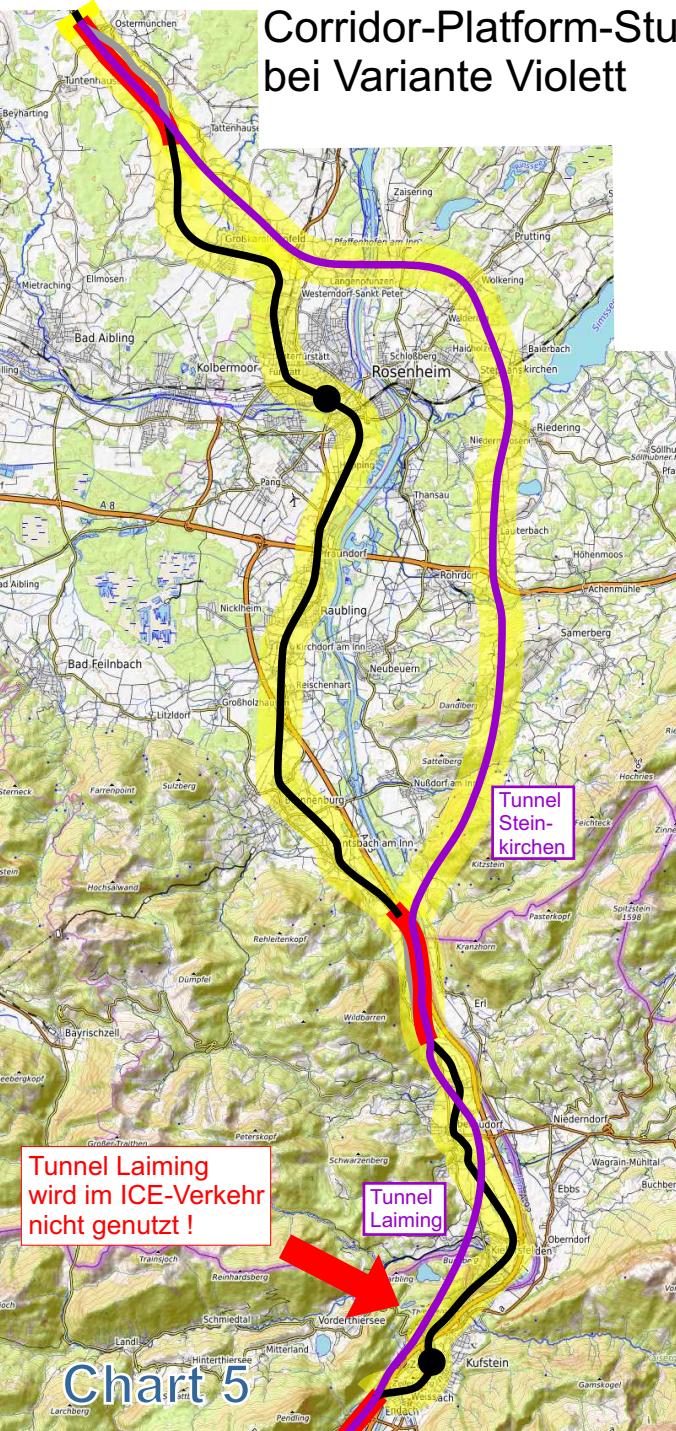
## Konflikte mit Bebauung bei gewählter Variante Violett

Überdeckung unter Häusern teilweise nur 17 m

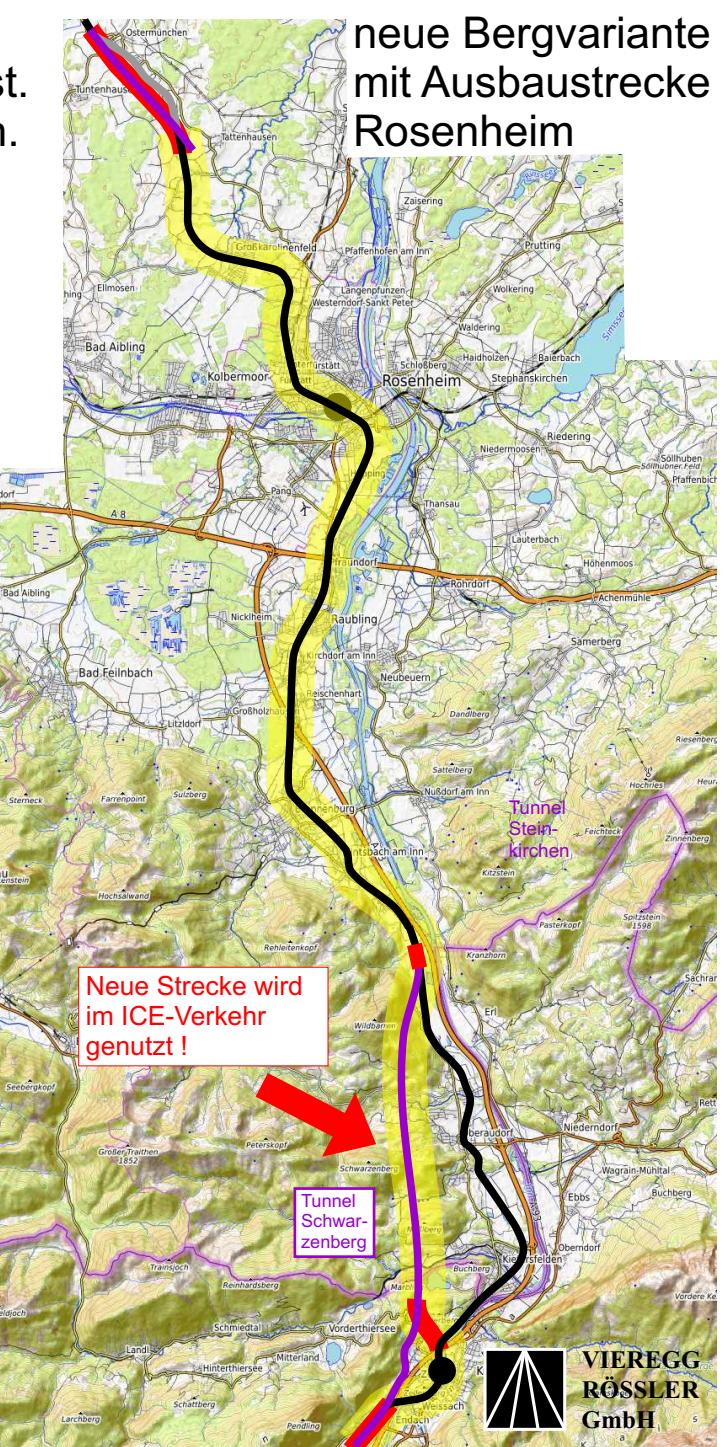


Überdeckung unter Häusern nur ca. 30 m

## Corridor-Platform-Studie bei Variante Violett



neue Bergvariante mit Anbindung Kufst. Umfahrung Rosenh.



VIEREGG  
RÖSSLER  
GmbH

## Problem Bewertung Deutscher Bundesverkehrswegeplan

Ca. 80% des Nutzens vergleichbarer Projekte ist Fahrzeit-Nutzen ICE-Verkehr! Doch wenn laut Corridor Platform Studie alle Züge in Kufstein halten, fährt im alpinen Bereich von Fischbach bis Schafzenau (südlich Kufstein) kein ICE, egal ob er in Rosenheim hält oder an Rosenheim vorbeifährt. Gerade der Abschnitt Oberaudorf - Kiefersfelden hat die engsten Kurven entlang der gesamten Strecke !



ein Großteil des Nutzens nach Bewertungsverfahren BVWP geht verloren

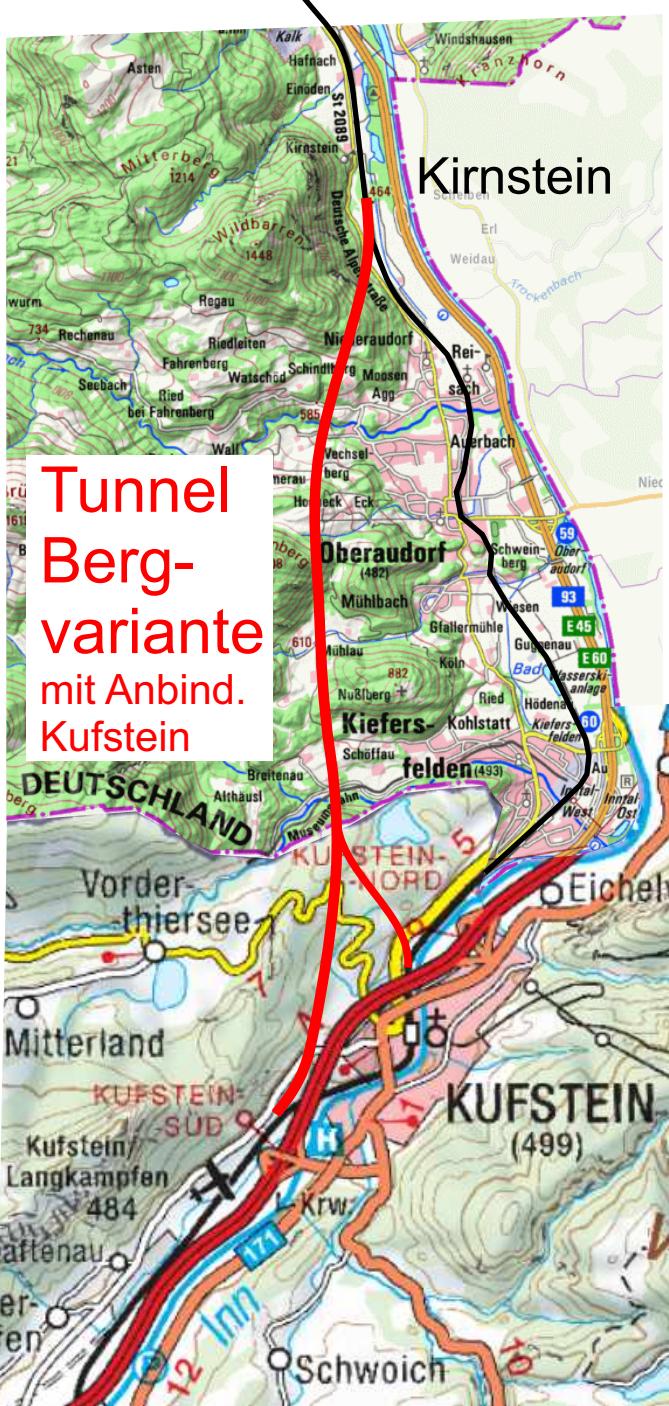


Chart 7

## Vorteile der neuen Bergvariante:

- oberirdischer Verknüpfungspunkt Niederaudorf fällt weg
- Kufstein ist angebunden, alle ICE-Züge können Neubaustrecke nutzen
- wesentlicher Zeitgewinn für alle ICE, bei Halt in Kufstein ca. 5 Minuten, ohne Halt knapp 1 Minute schneller als DB/ÖBB wegen Streckenverkürzung
- Tunnel Leiming im wasserführenden Sedimentgestein unter Häusern entfällt; Tunnel ist geologisch vorteilhafter
- Unterirdische Einschleifung (Trompeten) nicht erforderlich (wie bei Wildbarren-Variante)

# Ausbaustrecke Kirnstein - Rosenheim

- verbleibt zweigleisig
  - zwei kleine Begradiigungen
  - Geschwindigkeitsanhebung auf "nur" 180 bis 190 km/h
  - Neue verbesserte Signaltechnik
  - Strenger Lärmschutz nach BimSchG durch politischen Beschluss auch im Bestand möglich
  - Maßnahmen auch bei heutigem Verkehrsaufkommen sinnvoll, Umfahrung Rosenheim verbleibt offene Zukunftsoption bei starkem Verkehrswachstum

## Chart 8



# Problem Umfahrung Rosenheim: Es fehlen Abfahrkurven Salzburg, Mühldorf

→ fehlende Netzbildung

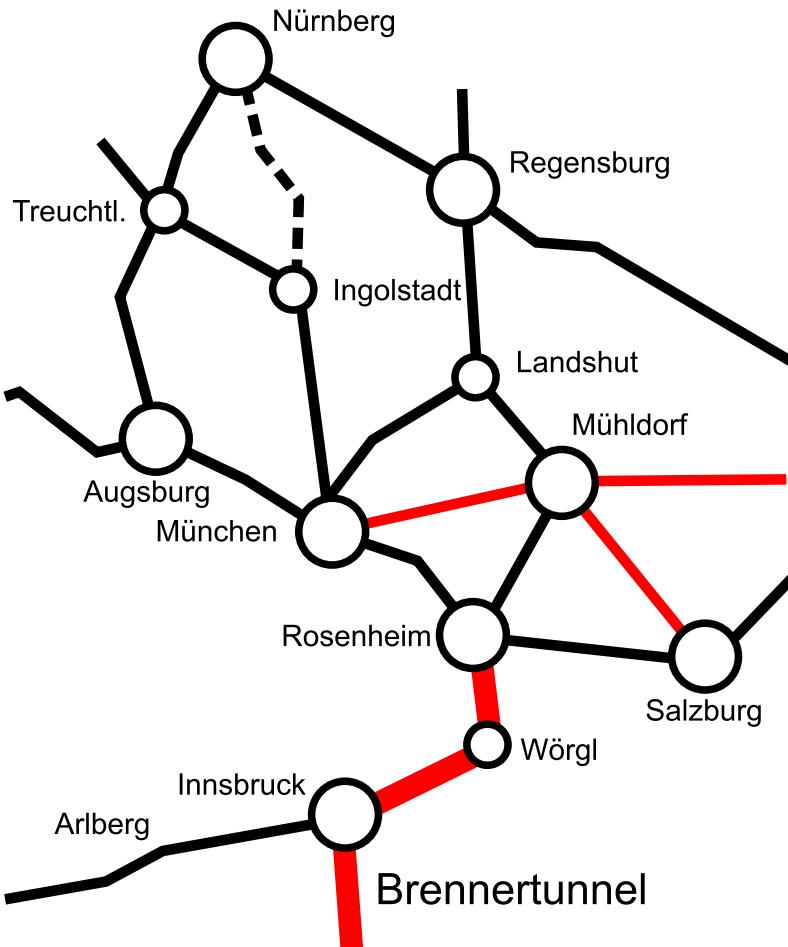
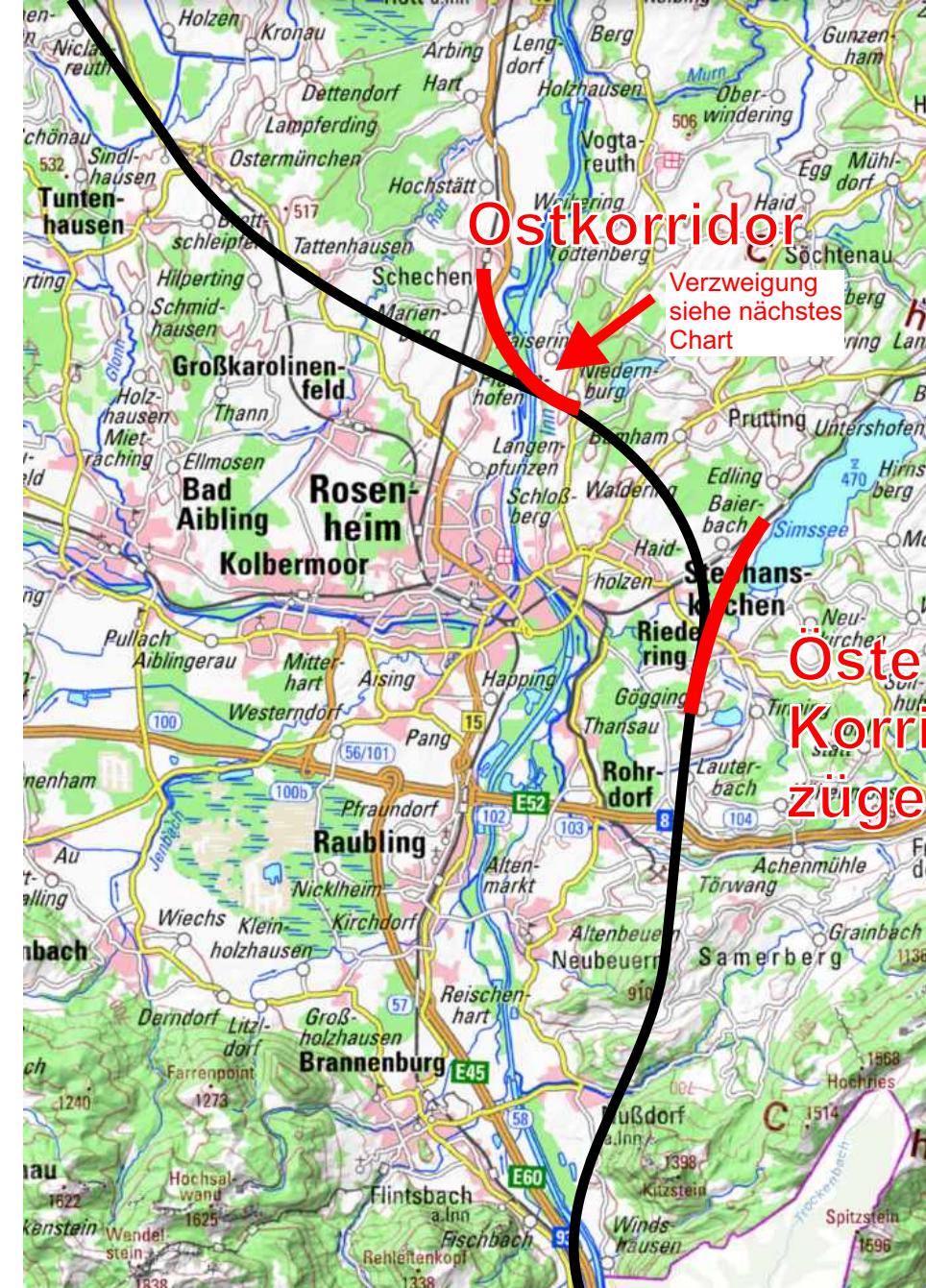


Chart 9

→ Knoten Rosenheim ist der richtige Endpunkt für das Gesamtprojekt, weil sich der Verkehr in 3 Richtungen verzweigt.

nach Grafing,  
München

nach Mühldorf,  
Regensburg



nach Innsbruck, Brenner

# Im BVWP geplanter Güterzug-Ostkorridor (rot)

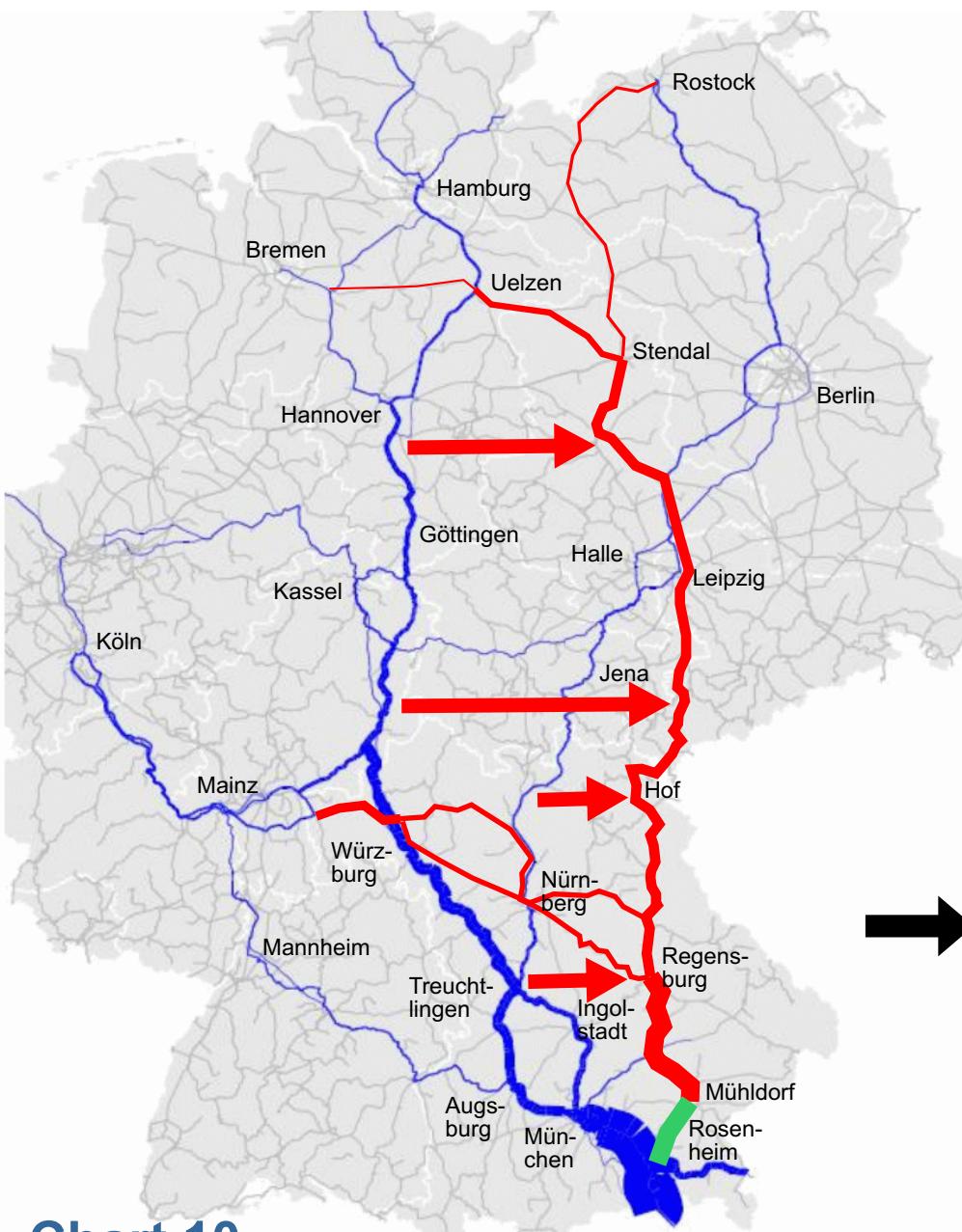


Chart 10

Neue Güterzug-Hauptstrecke von Bremen bzw. Hamburg und Rostock bis Mühldorf im Vordringlichen Bedarf des BVWP, Mühldorf - Rosenheim im potentiellen Bedarf

Bislang geplante Route für Brenner-Nordzulauf

BVWP Vordringlicher Bedarf

BVWP Potenzieller Bedarf

→ muss unbedingt an Brenner-Nordzulauf angebunden werden!

# Ähnliches Bauwerk nördlich Rosenheim: ICE-Brücke über die Saale-Elster-Aue an der Neubaustrecke Erfurt - Halle/Leipzig



Quelle: Google Maps 3-D-Ansicht

**Chart 11**

# Durchfahrung versus Umfahrung (1 von 3)

- Hauptargument für Durchfahrung: bessere Anbindung im Personenfernverkehr

Spezielles Rosenheimer Problem: Mit der Trassenentscheidung des ICE-gerechten Ausbaus über Mühldorf wird Rosenheim vom hochrangigen Ost-West-Verkehr abgehängt

→ **Es droht nun auch eine Abhängigkeit im Nord-Süd-Verkehr**

ICE-Züge werden nicht "politisch bestellt", sondern die Nachfrage regelt das Angebot. Wenn 15 Minuten Fahrzeitverkürzung mehr Fahrgäste generiert als der Halt in Rosenheim, wird Rosenheim abgehängt.

# Durchfahrung versus Umfahrung (2 von 3)

- **Positiv-Beispiele für Durchfahrung:**  
ICE-Neubaustrecke Hannover - Würzburg (1991)  
Fulda und Göttingen wurden durch politische Intervention angebunden, die Neubaustrecke verläuft durch die jeweiligen Bahnhöfe.
- **Negativ-Beispiele für Umfahrung:**
  - Coburg/Lichtenfels an der ICE-Strecke Nürnberg - Erfurt: trotz 96.000 Einwohner heute nur 1 Halt frühmorgens, mittags und abends
  - Stendal (ICE-Strecke Hannover - Berlin): nur Halte frühmorgens und spät in der Nacht, mittlerweile 2-h-Takt  
Geplant wurde die Strecke während der Deutschen Teilung, gebaut nach der Wiedervereinigung

# Durchfahrung versus Umfahrung (3 von 3)

Wenn der Verkehrszuwachs ausbleibt und 1/3 der Güterzüge über Mühldorf fahren, dann fahren auf der Umfahrung nur 60-70 Züge pro Tag, während durch den Knoten Rosenheim weit über 200 Züge fahren werden.

- Die Mehrzahl der Züge fährt weiterhin durch den nicht ausgebauten Bahnknoten:  
→ kein adequater Lärmschutz
- Problem des Mischverkehrs bei höherem Verkehrsaufkommen:  
Langsame Güterzüge und schnelle ICE-Züge behindern sich gegenseitig und können nur in Teilabschnitten auf derselben Strecke verkehren  
→ Worst-Case-Szenario:  
Güterzüge fahren durch den Bahnknoten,  
ICE-Züge fahren außen herum
- Vorteil der Durchfahrung: Alle Züge sind lärmgeschützt, weil Aus/Neu/Umbau bedeutet strenger Lärmschutz

# Schematische Darstellung Bahnknoten Rosenheim heute

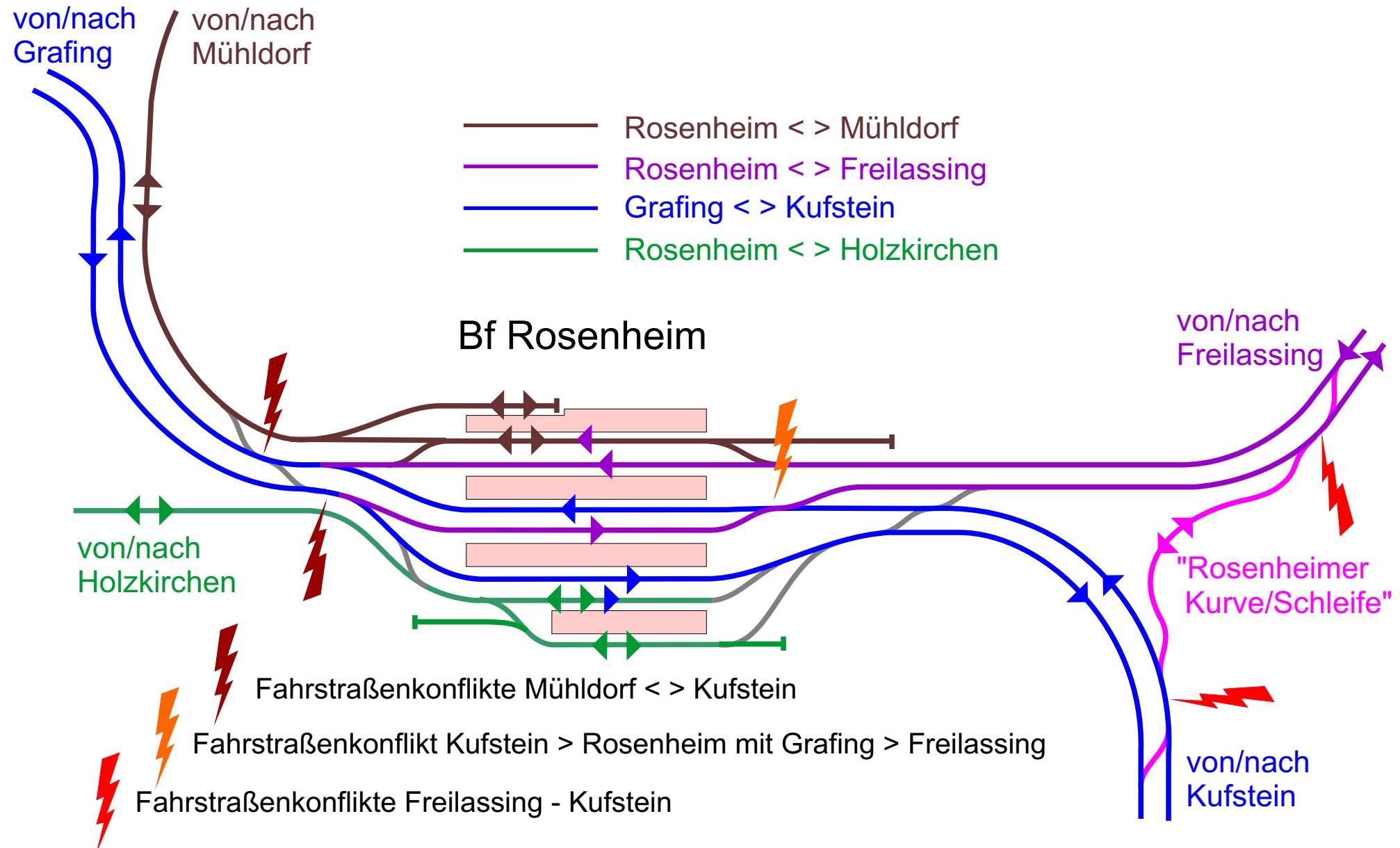
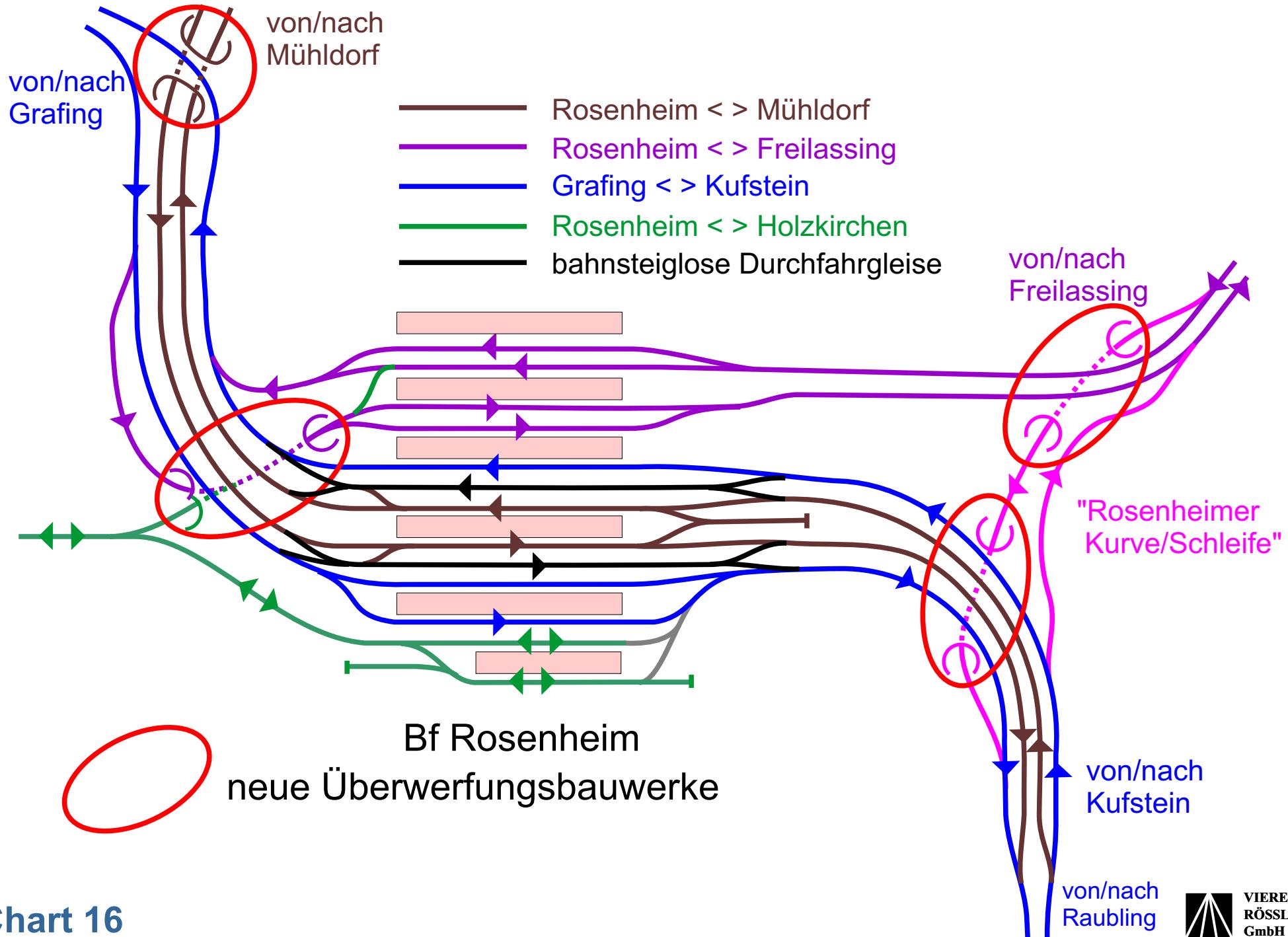


Chart 15

# Schematische Darstellung kreuzungsfreier Ausbau Bahnknoten Rosenheim



# Zwei zusätzliche Gleise überall nötig?

- Neubaustrecke Grafing - Rosenheim erzielt 1,5 Minuten Fahrzeitverkürzung im ICE-Verkehr, hat aber praktisch keinen Kapazitätseffekt, weil Trudering - Grafing zweigleisig bleibt und die S-Bahn-Gleise nicht genutzt werden sollen
- Südlich Rosenheim heute nur 160 Züge (80 Güter, 80 Pers.) Normale Auslastung einer zweigleisigen Bahnstrecke 240 Züge Kapazitätsgrenze bei 350 bis 400 Zügen.  
D.h. 3x bis 4x mehr Güterverkehr wäre möglich.

VR-Vorschlag sieht 4 Gleise im alpinen Bereich vor, es verbleibt ein nur noch 17 km langer nur zweigleisiger Abschnitt im Voralpenland.

Wenn sich der Güterverkehr wirklich vervielfachen sollte, dann kann man zusätzlich zum Ausbau Knoten Rosenheim die Umfahrungsstrecke noch dazubauen.

# Wichtige Erkenntnisse

- Bisherige Planung hat keine ausreichende Netzwirkung (fehlende Anbindung Mühldorf, Kufstein, Korridorzüge Salzburg)
  - führt zu sehr geringen Zugzahlen auf der Neubaustrecke
  - derzeit ungenügende Wirtschaftlichkeit → Schubladenplanung, Warten auf starkes Verkehrswachstum München - Brenner
- VR-Vorschlag
  - Tunnelführung im alpinen Bereich (Oberaudorf-Kiefersfelden) mit Anbindungskurve Kufstein
  - Ausbaustrecke Inntal, Ausbau Knoten Rosenheim, keine Neubaustrecke Rosenheim - Grafing

VR-Vorschlag rechnet sich auch ohne Verkehrswachstum, d.h. ist keine Schubladenplanung, sondern kann sofort umgesetzt werden (Nutzen-Kosten-Wert auch beim heutigen Aufkommen im Bereich von 1)