



Korridorsanierung München – Rosenheim: Kluge Lösungen für Pendler*innen und Wirtschaft, statt blinder Bauwut

Die geplante Korridorsanierung zwischen München und Rosenheim droht zum Fiasko für Pendler*innen, Wirtschaft und internationalen Warenverkehr zu werden. Die Vollsperrung der für die Region und den internationalen Schienenverkehr mit Österreich und Italien so wichtigen Bahnstrecke ist nicht hinnehmbar.

Für tausende Pendler*innen zwischen Inntal, Rosenheim, Chiemgau und München werden die täglichen Wege zur Arbeit oder nach Hause untragbar. Egal ob es Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Rosenheim und München, oder nur bis Grafing mit Umstieg in die schon heute überfüllte S-Bahn geben wird: Die Fahrzeiten werden sich so gravierend steigern, dass das den Menschen nicht mehr zumutbar ist. Dabei gibt es enge Arbeitsbeziehungen zwischen München und der Region und Unternehmen an beiden Enden profitieren von den qualifizierten Fachkräften, die jeden Tag mit dem Zug zur Arbeit kommen. Das kann bei einer Vollsperrung so nicht mehr stattfinden und nicht jede*r kann einfach so auf das Auto umsteigen.

Für deutsche Unternehmen die auf den Export nach Italien, oder Importe aus Italien angewiesen sind bedeutet eine Vollsperrung ein halbes Jahr Ungewissheit, ob und wann ihre Waren ankommen. Lieferketten werden massiv beeinträchtigt, Produktionen können nicht geplant werden und die Transportkosten sind unkalkulierbar. Es besteht die reale Gefahr, dass viele Kundinnen und Kunden der umweltfreundlichen Schiene auf den LKW umsteigen werden. Güter wie Chemieerzeugnisse oder Stahlprodukte lassen sich nicht einfach auf den LKW verlagern. Die aber, die umsteigen können, werden nicht zurückkommen. Es droht ein massiver wirtschaftlicher Schaden für alle Logistiker, die heute bereits auf die Schiene setzen. Der LKW-Verkehr auf der bereits heute überlasteten Route über die Brennerautobahn wird weiter zunehmen. Zusätzliche Blockabfertigungen und massive Staus im Inntal werden die Folge sein. Die Leidtragenden sind die Menschen im Inntal.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die heute den Verkehr zwischen Deutschland und Italien auf der Schiene abwickeln sind gezwungen hunderte Kilometer Umleitung zu fahren. Im Gegensatz zu den Sanierungen auf der Riedbahn oder zwischen Berlin und Hamburg gibt es für die Strecke zwischen München und Rosenheim keine parallele Alternativverbindung. Der Umleitungsverkehr ist gezwungen, auch weil die ABS 38 über Mühldorf immer noch nicht ausgebaut ist, über Passau, Wels und den Tauern nach Italien zu fahren. Eine Strecke die 500 km länger ist als die eigentliche Route. Für die ohnehin knapp kalkulierenden EVUs im herausfordernden, alpenüberschreitenden Verkehr bedeuten die dadurch entstehenden Mehrkosten den wirtschaftlichen Ruin. Hier muss die Frage

aufgeworfen werden: Wie sollen die Ziele zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene umgesetzt werden und wer soll den Verkehr durch den Brennerbasistunnel fahren, wenn wir die Unternehmen, die es könnten, leichtsinnig zerstören?

Damit es erst gar nicht zu diesem Horrorszenario kommt fordern wir:

- Keine monatelange Vollsperrung der Bahnstrecke München – Rosenheim während der Korridorsanierung
- Ein befahrbares Gleis zwischen München, Grafing und Rosenheim zu jeder Zeit
- Sinnvolle Verkehrslenkung, z.B. über Grafing in eine Richtung, über Holzkirchen in die andere Richtung
- Einbau von ETCS Level 2 ohne Signale auf der Strecke München – Grafing – Rosenheim statt wartungs- und störungsanfälliger Doppelausrüstung mit ETCS und PZB
- Nachträgliche Ausrüstung der Flirt 3 Flotte, die den Nahverkehr auf der Strecke bewältigt, mit ETCS, wie das aktuell in Baden-Württemberg erfolgt über ein Förderprogramm des Bundes
- Ertüchtigung und Elektrifizierung der Strecke Rosenheim – Mühldorf, damit die Strecke bei zukünftigen Sanierungen oder Sperrungen als Umleitungsstrecke genutzt werden kann