

# **Brenner Nordzulauf**

## **Persönliche Gedanken von Christian Sievi**

# Brenner Nordzulauf

## Vorbemerkungen:

- Die nachfolgenden Gedanken sind ausschließlich meine persönliche private Meinung.
- Ich spreche hier nicht für den Bund Naturschutz, weder als Ortsgruppe, Kreisgruppe oder Landesorganisation.
- Es geht mir darum, dass der „Brenner Dialog“ ein wirklicher Dialog wird, weil ich den Eindruck habe, dass bislang nur eine Meinung dort dominiert.
- Wenn ich mit meinen Darstellungen Unrecht habe, ist das eine große Chance für diejenigen mit anderer Meinung, meine Argumente zu widerlegen und die eigene Position zu stärken.
- Manchmal muss ich auch direkter werden und Personen nennen bzw. Meinungen stark kritisieren. Ich hoffe, die angesprochenen Personen verübeln mir das nicht. Ich verüble es auch niemanden, wenn er mir klarmacht, dass ich am falschen Weg bin.

# Inhalte

1

**Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik**

2

Besteht der Bedarf?

3

Welche Trassen sollen in die Planung einbezogen werden?

4

Was folgt daraus für uns?

5

Probleme bei uns und anderen

# Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik

Den politischen Rahmen bildet der Bundesverkehrswegeplan:

„Deutschland steckt in den nächsten 15 Jahren so viel Geld wie nie zuvor in den Ausbau von Straßen, Schienen und Wasserwegen. Rund 270 Milliarden Euro sieht der Bundesverkehrswegeplan 2030 vor, den der Bundestag verabschiedet hat. Der Opposition fehlt dabei allerdings eine Vision für die Zukunft.

Von den 270 Milliarden Euro fließt knapp die Hälfte in Straßenprojekte. Auf Schienenwege entfallen rund 42 Prozent, der Rest ist für Wasserstraßen reserviert.“

Quelle: <http://www.heute.de/bundestag-verabschiedet-verkehrswegeplan-270-milliarden-fuer-moderne-verkehrswege-46030992.html>

Der Bund Naturschutz und andere haben heftig kritisiert, dass zu viel Geld in den Straßenbau- vor allem in den Neu- und Erweiterungsbau von Autobahnen und Bundesstraßen gesteckt wird.

Bei uns sind das unmittelbar im Straßenbereich:

- Ausbau der Autobahn von Rosenheim nach Salzburg um eine weitere Spur
- Planungen zur B15 neu und Ähnlichem
- Ausbau Autobahn München/Rosenheim?
- Ausbau Autobahn Rosenheim/Innsbruck?

# Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik

Viele (und auch ich) treten statt dessen für einen Ausbau des Schienennetzes und des Nahverkehrs (inkl. Förderung Radverkehr) ein.

Denn:

**Die Schiene (und das Fahrrad) sind die umweltfreundlichsten Verkehrsmittel:**

- Geringste Zahl an Toten und Verletzten:
- Energieverbrauch rein erneuerbar möglich (Bahncardkunden schon jetzt 100%)
- Keine Abgase und sonstige Schäden:
  - CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>
  - Feinstaub, Reifenabrieb
- Geringster Flächenverbrauch pro Leistungseinheit (Personen / Tonnen Fracht)
- Geringste Lärmbelastung durch moderne Züge (auch Güterverkehr) und Lärmschutz
- Tunnelbau einfacher möglich (keine Abgase!), dadurch auch weniger Zerschneidung der Landschaft.
- Langfristig preisstabiler (der nächste Ölpreisschock mit neuen Höchstpreisen kommt bestimmt)

# Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik

## So sollte die Zukunft nach meiner Meinung aussehen:

- Der Fernverkehr wird sowohl im Güterverkehr als auch Personenverkehr mit mehr als 70 % über die Bahn abgewickelt.
- Der Flugverkehr innerhalb Deutschlands und in nahe Nachbarländer entfällt weitgehend durch schnelle Bahnverbindungen (z. B. München – Berlin ab 12.2017 in knapp 4 Stunden, derzeit über 6 Stunden)
- Pendlerverkehr zwischen den Ballungszentren wird durch Regionalverbindungen gewährleistet (z. B. Meridian Rosenheim – München ist jetzt schon oft überfüllt; wir brauchen langfristig den Halbstundentakt)
- Innerhalb der großen Städte und deren „Speckgürtel“ nimmt ein S-Bahn System den Verkehr weitgehend auf.
- Am „Land“, für den Einkauf und bei ungünstiger Wegverbindung zum Arbeitsplatz ist nach wie vor der KFZ oder LKW richtig. Auch der nahe Lieferverkehr wird sich sinnvoll nur mit Lieferwägen etc. darstellen lassen.

## Fazit:

**Ein sinnvoller Mix ist die richtige Lösung, nur ist bei uns der Anteil des Privatverkehrs mit LKW und PKW noch deutlich zu hoch.**

# Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik

## Stattdessen sieht es bisher so aus:

In der folgenden Abbildung 10 ist die alpenquerende Verkehrsentwicklung am Alpenbogen A (Mont-Cenis/Fréjus und Brenner) dargestellt.

### Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs (Alpenbogen A)

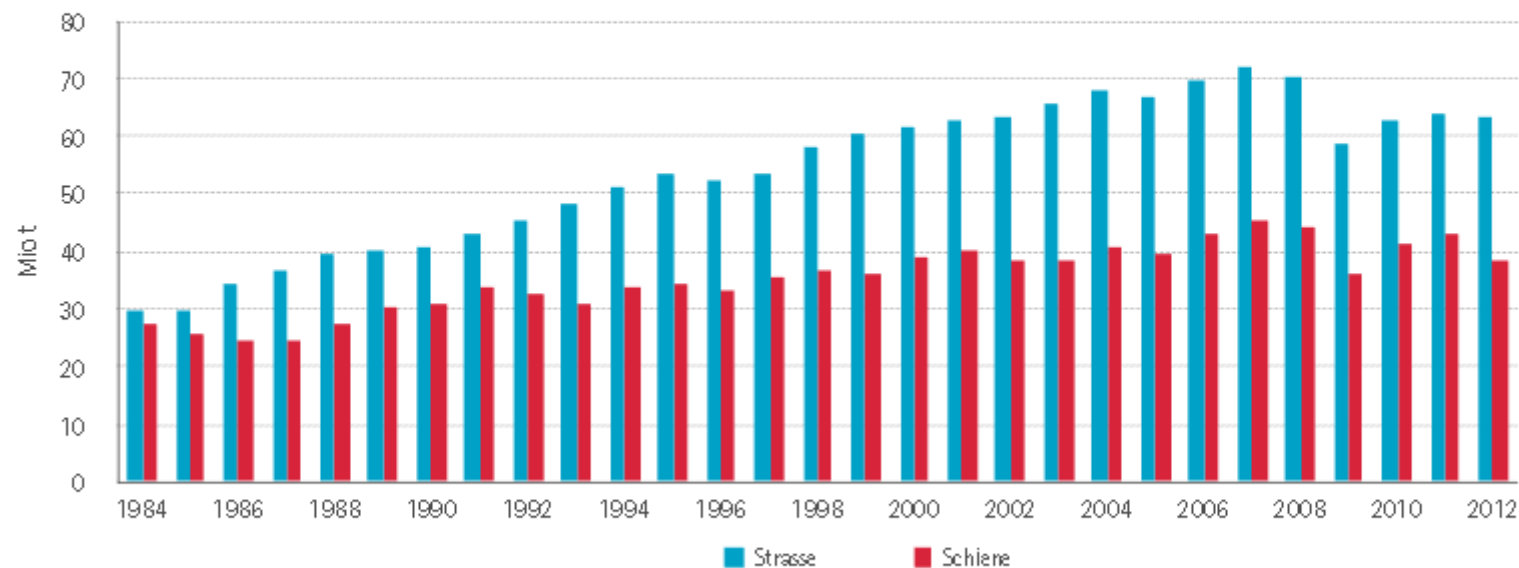


Abbildung 10  
(Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf UVEK, Bundesamt für Verkehr, Abteilung Finanzierung (2012))

[www.ihk-muenchen.de/ihk/documents/Standort/ihk-studie-brenner-nordzulauf.pdf](http://www.ihk-muenchen.de/ihk/documents/Standort/ihk-studie-brenner-nordzulauf.pdf)

# Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik

## Stattdessen sieht es bisher so aus:

02.02.2016:

„Rückläufiger Schienenverkehr am Brenner; über den Brenner wurden im vergangenen Jahr rund 42,6 Mio. t Fracht befördert.

Davon wurden rund 30,6 Mio. t auf der Straße und nur 12 Mio. t auf der Schiene abgefahren. Seit 2013 hat die Straße damit um 1,6 Mio. t zugelegt, die Bahn aber nur um 100.000 t. Damit werden nur noch rund 28 % auf der Schiene transportiert – 2010 lag der Bahnanteil noch bei 35 % bzw. bei 15,1 Mio. t.

Damals existierte aber noch das später vom Europäischen Gerichtshof gekippte sektorale Lkw-Fahrverbot für bestimmte Massengüter.“



# Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik

## Wer will den Brenner Nordzulauf?

Es handelt sich um ein Europäisches Projekt, das den vorherigen Überlegungen zum Ausbau des Schienennetzes entspricht und in diesem Sinn ein Schritt in die richtige Richtung ist. Dem entsprechen Vereinbarungen zwischen Österreich und Deutschland ebenso wie der Bundesverkehrswegeplan. Die Rede ist von vier Gleisen und entsprechenden Neubaustrecken, wobei eine Erweiterung bestehender Strecken um zusätzliche Gleise nicht ausgeschlossen ist.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
der Bundesrepublik Deutschland  
und  
das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
der Republik Österreich,  
im Folgenden „die Ministerien“ genannt –

in Bezug auf den Grundsatzbeschluss der Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Italienischen Republik vom 2. und 3. Juni 1994, wonach die Schienenstrecke München – Verona entsprechend den kapazitiven Erfordernissen in drei Stufen viergleisig ausgebaut werden soll,

Vier Gleise ganz einfach deshalb, weil der Brenner Basistunnel 2 Gleise hat und die alte Bestandsstrecke (sie bleibt bestehen!) ebenfalls 2 Gleise aufweist.

---

Quelle: <https://brennernordzulauf.eu/grundlagendokumente.html>

# Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik

## Wie funktioniert Demokratie, was ist ein Staat?

Es dürfte doch offensichtlich sein, dass über Europäische Projekte europäische Institutionen entscheiden, über deutsche Projekte Deutschland etc.

Wenn jeder Landkreis oder jede Kommune selbst entscheiden dürfte, hätten wir keine einzige durchgehende Verkehrsverbindung.

## Es ist Aufgabe des Staates, Egoismen zu überwinden und das gemeinsam Sinnvolle durchzusetzen.

Manche Bürger wollen das nicht einsehen, weil sie der EU und dem Staat nur Fehlentscheidungen zuschreiben. Hier wird die Sinnhaftigkeit des Brenner-Basistunnels („Fehlberechnungen zugunsten der Bauindustrie“) und natürlich auch des vierspurigen Ausbaus bezweifelt (siehe dazu später).

Sollten wir dann nicht lieber gleich sagen:

- Die Politiker sind alle Deppen!
- Bei der Bahn kann man nicht rechnen, welchen Bedarf man hat!
- Alle sind von der Bauindustrie beeinflusst oder sogar bestochen!
- Wir wissen das alles besser!

# Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik

## Wie funktioniert Demokratie, was ist ein Staat?

Können die Bürgerinnen und Bürger dann gar nichts tun und sollten der „Obrigkeit“ alle Entscheidungen überlassen?

Nein, aber wir sollten die Aufgaben erledigen, die bei subsidiärem Denken (subsidiär = jeder ist für das zuständig, was er alleine entscheiden kann) in unseren Aufgabenbereich fallen.

Das bedeutet, dass wir auf Landkreisebene (bzw. in den „Wirkungskreisen“ ernsthaft darüber diskutieren sollten, welche der vielen möglichen Trassen die „beste“ ist. Für mich bedeutet „beste“ hier die umweltfreundlichste (der Mensch ist Teil der Umwelt), nicht die kostengünstigste.

Jeder muss sich im Klaren sein, dass es seine eigene Gemeinde und sein Lebensumfeld treffen kann.

Das fortwährende Leugnen des Bedarfs, die Verzögerung des Planungsprozesses etc. hilft uns bei dieser Aufgabe keinen Schritt weiter.

# Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik

## Wie funktioniert Demokratie, was ist ein Staat?

### Nur am Rande:

Man wird mir jetzt vorwerfen, dass ich gegen die „Kraglinger Spange“ war und bin und doch auch hier die Überörtlichkeit gilt.

Wenn man die Kraglinger Spange von Beginn an in ein Gesamtkonzept gestellt hätte und uns nicht vorgegaukelt hätte, dies wäre allein die Entscheidung der Gemeinde, würde ich anders denken.

Bis heute ist diese Spange aber nichts anderes als die Kopfgeburt von Herrn Landtagsabgeordneten Stöttner, weil „gerade Geld übrig ist“. Die „Überörtlichkeit“ ist bislang nur eine Schutzbehauptung des Bauamtes und nirgendwo in Gesamtzusammenhang dokumentiert.

# Inhalte

- 1 Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik
- 2 **Besteht der Bedarf?**
- 3 Welche Trassen sollen in die Planung einbezogen werden?
- 4 Was folgt daraus für uns?
- 5 Probleme bei uns und anderen

# Besteht der Bedarf?

Alle befürworten die Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn, aber gleichzeitig wird die Notwendigkeit von neuen Trassen bestritten. Es wird argumentiert, eine „Ertüchtigung“ (bessere Signaltechnik) der bestehenden Zulaufstrecken in Deutschland sei ausreichend.

Die Behauptung ist: „Der Bahnverkehr wird nicht oder nur so zunehmen, dass die alten Trassen ausreichen“.

Als Gründe werden genannt:

- Durch den Gotthard-Basistunnel wird Verkehr abgezogen.
- Der Bahnverkehr hat an Bedeutung relativ verloren (siehe Vorseiten)!
- Neue Techniken für LKW und PKW
  - Gigaliner
  - selbstfahrende LKW und PKW
  - LKW im „Block“ automatisch gesteuert  
verbilligen den LKW und bringen noch mehr Verkehr auf die Straße.
- Durch die Tunnels können längere Züge fahren = Weniger Züge sind notwendig!
- In Italien sind nur zwei Gleise, es wird nicht gebaut.

**Es werden neue Gutachten und Prognosen gefordert! Bis dahin soll die Planung ruhen!**

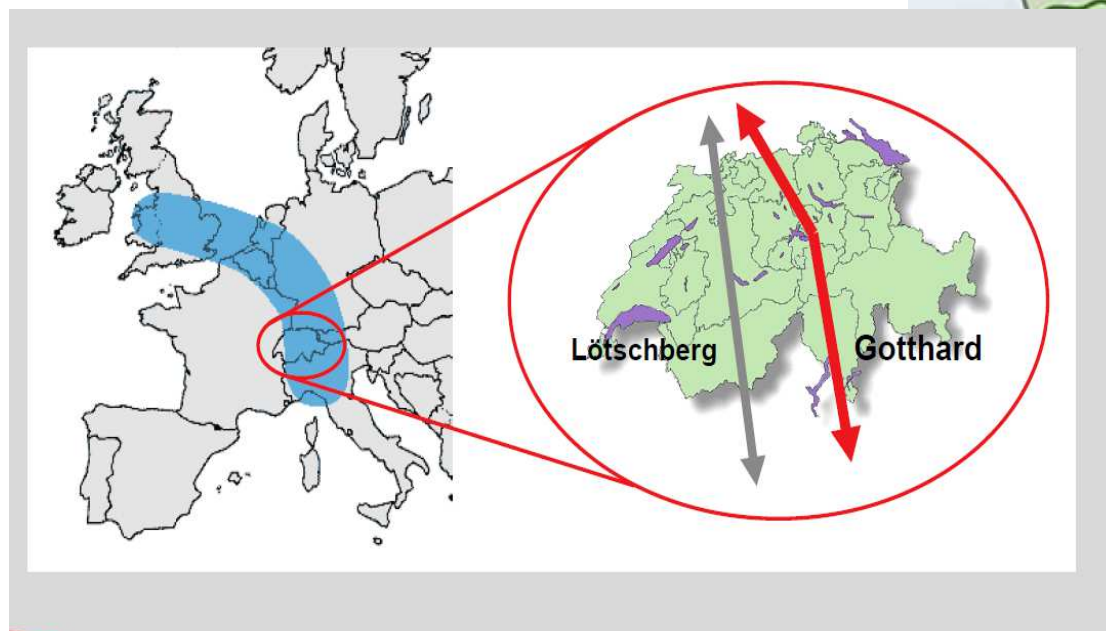
# Besteht der Bedarf?

„Durch den Gotthard-Basistunnel wird Verkehr abgezogen?“

Es handelt sich um ganz andere Verkehrsbeziehungen!

## Gotthard-Lötschberg:

England – Rotterdam – Rheintal – Italien



## Brenner:

Skandinavien /  
Hamburg / Ostsee –  
Kerngebiet  
Deutschland –  
Italien

**Beide Beziehungen sind dringend notwendig, wenn wir Verkehr auf der Schiene wollen!**

# Besteht der Bedarf?

*„Der Bahnverkehr hat an Bedeutung relativ verloren!“*

Ja, das stimmt! Es stimmt auch, dass die Bahn im Güterverkehr an der Rentabilitätsgrenze arbeitet (Verlust macht?).

Doch ist das ein Argument gegen neue Trassen?

Nein, es ist die Folge einer bisher völlig falschen Verkehrspolitik seit Hitler (damals aus militärischen Gründen) bis heute. Es wurden primär Straßen gebaut, es gibt nur wenige neue Trassen für die Bahn! „Autokanzler“ Schröder und Merkel setzen diese Politik im Wesentlichen fort!

Wenn wir für Bahnverkehr sind, müssen wir hier fördern statt behindern!

Die bisherigen wesentlichen Neubaustrecken der Bahn haben in den betroffenen Gebieten großen Nutzen gebracht: In Bayern haben wir bislang nur die Strecke München – Nürnberg aufzuweisen, auch sie war hart umkämpft, heute sind alle froh (München - Nürnberg 1 Stunde, mit Halt in Ingolstadt 1:10 Stunden)

Zukünftig werden wir von Nürnberg – Berlin (ab 12.2017) und Stuttgart – Ulm große Vorteile haben.



# Besteht der Bedarf?

## **Wenn wir für Bahnverkehr sind, müssen wir jetzt die Weichen stellen!**

Auch wenn die Meinung sein sollte, dass auf absehbare Zeit zwei Gleise ausreichen, wird doch wohl niemand leugnen, dass auf lange Sicht zusätzliche Gleise notwendig sind.

**Es muss in jedem Fall mit der Trassenfindung unmittelbar begonnen werden, auch wenn der Bedarf und entsprechend der Baubeginn eventuell erst später realisiert wird!**

**Denn vorausschauende Trassenfindung bedeutet für alle**

- rechtzeitige Planungssicherheit
- jeder kann sich langfristig auf neue Bahnlinien einstellen
- Die geplanten Trassen bleiben frei

**Der Prozess der Trassenfindung hätte schon gleichzeitig mit der Planung des Brenner Basistunnels beginnen müssen, dann wäre heute vieles leichter!**

Ich kann mir den Hinweis nicht verkneifen, dass viele, die im Zusammenhang mit dem Brenner Nordzulauf so sehr für Naturschutz sind, munter dabei waren, wenn es um neue Gewerbegebiete oder Zersiedelung in den schönsten Gegenden ging. Besonders pikant ist, dass die Inntalgemeinden große Gebiete aus dem FFH-Gebiet „Inntal“ herausgestrichen haben. Diese Gebiete gelten nun nicht mehr als „Raumwiderstand“.

# Besteht der Bedarf?

*„Neue Techniken für LKW und PKW, selbstfahrende PKW und LKW, auch auf Strombasis“*

Ja, auch diese Argumente stimmen und werden uns noch viel beschäftigen. Sie betreffen aber primär den Nahverkehr. Ökologisch ist ein elektrisch mit Ökostrom betriebenes Auto besser als ein benzin- oder dieselbetriebenes, aber viel schlechter als die Bahn. Während jedes Auto seine Batterie mit sich herumschleppt, ist dies bei der Bahn der Oberleitungsdraht!

Dennoch: Wenn die Bahn nichts dagegen setzen kann, wird noch mehr Verkehr auf die Straße gehen! Die Staus sind dann schlimmer denn je, da hilft auch die schöne neue Zukunft nicht.

**Wollen wir mit diesen Argumenten für den Straßenbau votieren?**

**Oder glauben, dass wir ohne neue Autobahnen/Bundesstraßen dann den Straßenverkehr bewältigen?**

**Nur, damit hier ja keine neue Trasse kommt?**

Die Bürger werden sich so oder so entscheiden müssen, ob ihnen neue Bahntrassen oder neue Autobahnen, Zusatzspuren an Autobahnen und neue Bundesstraßen lieber sind!

**Ich erhoffe mir, dass wir durch neue Bahnlinien uns wenigstens einen Teil der Straßenneubauten ersparen** (leider ist die politische Großwetterlage noch anders; siehe Verteilung der Gelder im Bundesverkehrswegeplan).

# Besteht der Bedarf?

*Durch die Tunnels können längere Züge fahren = Weniger Züge sind notwendig!*

Dieses Argument ist nur dann richtig, wenn das gesamte Netz in Deutschland und Italien entsprechend ausgebaut wird (längere Überholspuren, neue Signaltechnik etc.).

Wie viele Züge dadurch mehr fahren können, ist mir nicht bekannt. Wenn die Züge 20 % länger sind, ist die Kapazität aber nicht 20 % höher! (Abstand muss gehalten werden!)

# Besteht der Bedarf?

*Es werden neue Gutachten und Prognosen gefordert!*

Ich halte Prognosen in diesem Zusammenhang für den falschen Ansatz – wie bei jeder Prognose über 15 Jahre und länger hinaus.

**Entscheidend ist, was wir wollen!**

- **Wer Straßen baut, wird Autoverkehr ernten!**
- **Wer Schienen baut, wird Eisenbahnverkehr ernten!**

**Die Politik muss die richtigen Rahmenbedingungen setzen und externe Kosten (Landverbrauch, Abgase, Lärm) den Verursachern zuordnen.**

**Wenn wir das nicht tun, wird Österreich reagieren. Oder glauben wird, dass wir dem sensiblen Alpenraum noch mehr PKW und LKW-Verkehr zumuten können?**

Bei aktuellen ca. 28 % Anteil am Güterverkehr (in to) besteht ein erhebliches Wachstumspotential bis weit über die Verdoppelung hinaus, insbesondere wenn auch der Gesamtmarkt wächst.

# Besteht der Bedarf?

Es werden neue Gutachten und Prognosen gefordert!

## Eine kleine Tabelle für Skeptiker:

Aktueller Gesamtmarkt	100				
Gesamtmarktwachstum p.a. %	1,50		Zeitdauer Jahre	20	
			Resultierender Gesamtmarkt	135	
<b>Tabelleninhalt: Wachstum des Bahnverkehrs im Gesamtzeitraum</b>					
<b>Derzeitiger Anteil</b>	<b>Zielanteil Bahn</b>				
<b>Bahn</b>	<b>40</b>	<b>45</b>	<b>50</b>	<b>55</b>	<b>60</b>
<b>20</b>	169	203	237	270	304
<b>25</b>	115	142	169	196	223
<b>28</b>	92	116	<b>141</b>	165	189
<b>30</b>	80	102	124	147	169
<b>35</b>	54	73	92	112	131
<b>Eingabefelder</b>	<b>Ergebnisfelder</b>				

### Beispiel:

Wenn der Verkehr pro Jahr um 1,5 % zunimmt, bedeutet dies in 20 Jahren einen Zuwachs von 100 auf 135, also um 35 %.

Bei einem derzeitigen Anteil von 28 % auf der Bahn und einem Zielanteil von 50 % auf der Bahn müssen von derzeit 28 Einheiten (Personen / Tonnen) in 20 Jahren 135 x 0,5 gleich 67,5 Einheiten auf der Bahn transportiert werden. Dies ist ein Zuwachs von 141 %!

In Beispiel von rechts bleibt der Straßenverkehr fast gleich. Eigentlich wollen wir ja eine Reduzierung!  
(das obige Excel kann man gerne bei mir anfordern)

# Besteht der Bedarf?

*Es werden neue Gutachten und Prognosen gefordert!*

## **Am Rande noch ein Wort zu den Gutachtern:**

Man findet heute zu jedem Problem Gutachter, die auch – vorsichtig ausgedrückt – von der Mehrheit abweichende Auffassungen vertreten (z. B. den Klimawandel gibt es nicht oder er ist nicht menschengemacht), dabei aber eine enorme Aufmerksamkeit erregen.

Vermutlich will man nun das Büro Vieregg-Rössler beauftragen.

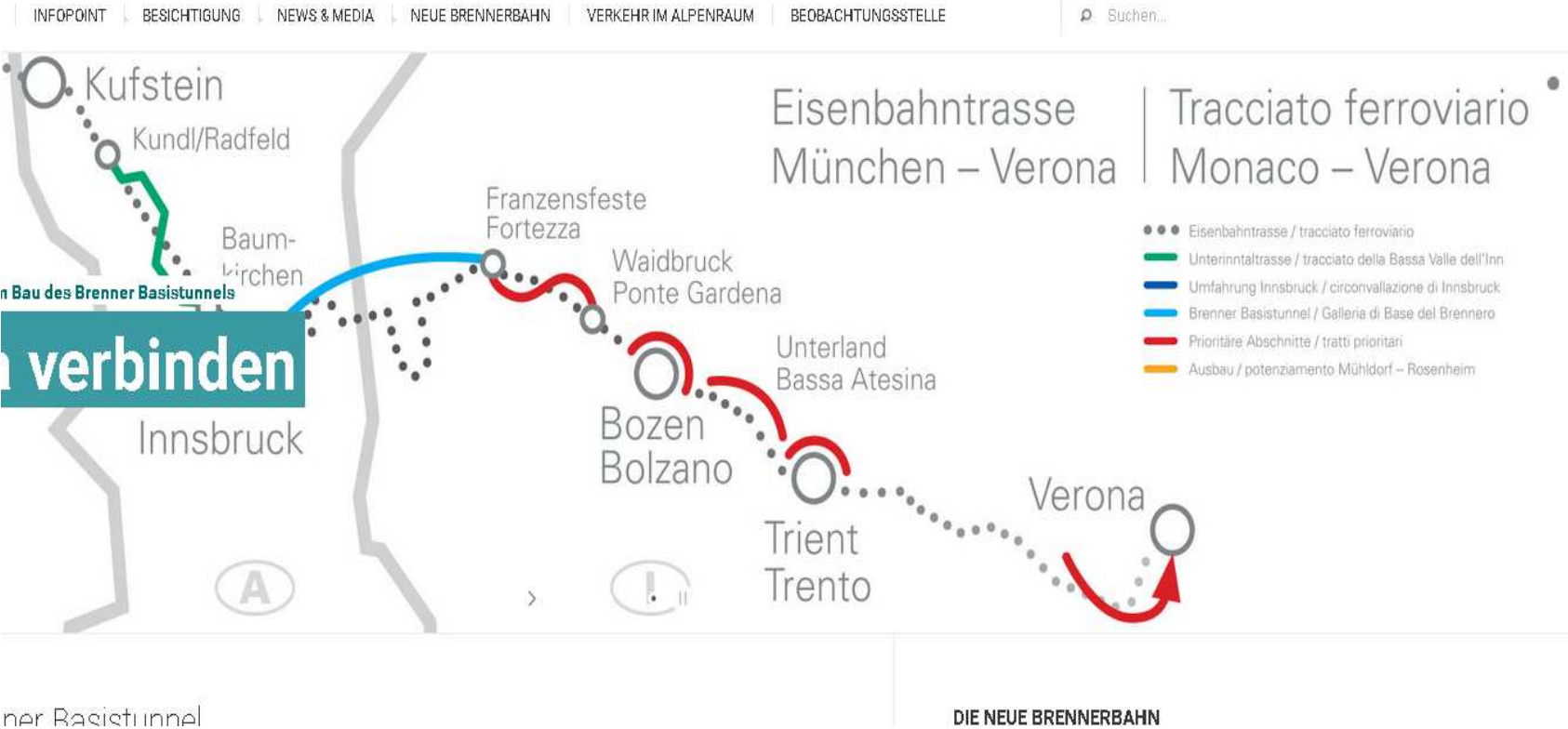
Wenn es nach diesem Büro ginge, hätten wir keines dieser Projekte:

- Route München – Nürnberg als Neubau
- Route Nürnberg – Erfurth als Neubau
- Neubau Stammstrecke München
- Und weitere Maßnahmen (sehen Sie [www.vr-transport.de](http://www.vr-transport.de) ; auch der Brenner-Basistunnel und die Zulaufstrecken sind dort schon bewertet)

# Besteht der Bedarf?

*In Italien wird nicht gebaut (Bürgermeister Rainer Auer auf der Bürgerversammlung)*

Hier sieht man die Planung in Italien. Dort werden die Gegner vermutlich damit argumentieren, dass in Deutschland nicht gebaut wird.



# Besteht der Bedarf?

*Noch ein wichtiges Argument meinerseits:*

Die Bahn hat heute oft Störungen, Verspätungen etc., die Anlass zur vielfältigen Klage sind.

Wenn wir insbesondere mehr Güter auf die Bahn bringen wollen, muss die Verlässlichkeit (und Geschwindigkeit) höher sein als derzeit und künftig die Straße übertreffen.

Der Hauptgrund für die Störungen ist die mangelnde Redundanz: Wenn auf einer zweigleisigen Strecke (ein Gleis in jeder Richtung) ein einziger Zug einen Fehler aufweist, ist alles ausgebremst und zieht eine Lawine von Störungen/Verspätungen nach sich.

Zudem hemmt der langsamere Verkehr (Güterzüge) den schnelleren (Personenzüge) – da helfen auch Ausweichgleise / Überholgleise nur wenig.

**Zweigleisige Strecken sind wie eine Autobahn mit nur einer Spur.**

**Wir brauchen viergleisige Bahntrassen (2 Gleise in jeder Richtung) und ein redundantes System** (die jeweils zwei Gleise direkt nebeneinander sind die beste Lösung, es hilft aber auch sehr, wenn es Ausweichstrecken gibt – bei Unfällen ist dies sogar von Vorteil).



# Besteht der Bedarf?

## Meine Schlussfolgerung:

Ich trete persönlich für den vierspurigen Zulauf ein, so wie er auch in Österreich (Brenner und Zulaufstrecke) schon fast durchgehend realisiert ist bzw. wird.

Die Österreicher haben ihre Gründe und sind keine Idioten! Die gesamte europäische Planung und alle bisherigen offiziellen Gutachten gehen von vier Gleisen aus.

**Es ist unbedingt notwendig, jetzt die Trassenentscheidungen zu fällen**, denn die Trassenentscheidung

- liefert Planungssicherheit
- jeder kann sich langfristig darauf einstellen
- es werden egoistische Maßnahmen der Gemeinden verhindert, den Weg zu verbauen (z. B. Ausweisen von Wohnbebauung oder Gewerbegebieten)

**Wir sollten sogar jetzt schon Trassen freihalten, die wir erst in fernerer Zukunft brauchen!**

# Besteht der Bedarf?

## Was mich in diesem Zusammenhang ärgert:

Einerseits für Umweltschutz und Bahn einzutreten, andererseits den Bedarf zu negieren, ist sehr einfach:

- man tut niemandem weh,
- man ist nicht schuld, wenn die eigene Gemeinde betroffen ist,
- man verschiebt auch das Problem nicht in andere Gemeinden,
- man verdirbt es sich mit niemandem
- Alle sind zufrieden.

Ob wir damit außerhalb unserer Kreise auf europäischer oder deutscher Seite erfolgreich sind, ist sehr fraglich.

Klüger wäre es, den Planungsprozess aktiv zu begleiten und hierbei bei Umweltschutz und Menschenschutz die beste Lösung suchen. Dabei müssen wir raumübergreifend denken!

# Besteht der Bedarf?

## Was mich in diesem Zusammenhang ärgert:

Schlimm finde ich Polemik und Herabsetzung derer, die anders denken (Bürgermeister Rainer Auer in einem Brief an die Gemeinderäte; fette Hervorhebungen durch mich):

- Ein Ausbau der Trasse Kufstein-Rosenheim mit einem dritten bzw. vierten Gleis lässt sich derzeit nicht sachlich begründen. Forderungen in dieser Richtung gibt es natürlich trotzdem. **Sie sind allerdings politisch bzw. wirtschaftlich (Bauwirtschaft) motiviert.** Die Wachstumsszenarien, mit denen von dieser Seite argumentiert wird (etwa 400 Züge pro Tag), **sind gänzlich unbelegt.** Vielmehr entstand diese Zahl durch das Bemühen, die enormen Kosten für weitere Trassen zu begründen. Erst ab dieser Zugfrequenz lässt sich der zwingend notwendige wirtschaftliche Faktor über „1“ errechnen. Anders ausgedrückt: **Man will nicht bauen, weil es so viele Züge geben wird, sondern man nennt so viele Züge, weil man bauen will! Klingt verrückt,** hat es bei vergleichbaren Großprojekten aber bereits gegeben.
- Anders verhält sich die Situation auf der Seite vieler Zweifler und Kritiker: Hier gibt es nennenswerte Studien und fachliche Argumente. Das beigelegte Material kann natürlich nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erheben. **Es versetzt allerdings in die Lage, die platten und groben Vereinfachungen wie:** „Der Verkehr gehört auf die Schiene und daher brauchen wir neue Trassen!“ zu hinterfragen.

Ich finde es unerträglich, dass man mit Verschwörungstheorien arbeitet. Ich werde nie behaupten, dass die Gegner des Bahnbaus von der Bauindustrie gefördert werden, weil dort mehr verdient werden kann als im Bahnbau. Auch finde ich die Herabsetzung anderer Meinungen als nicht angemessen.

# Inhalte

- 1 Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik
- 2 Besteht der Bedarf?
- 3 Welche Trassen sollen in die Planung einbezogen werden?**
- 4 Was folgt daraus für uns?
- 5 Probleme bei uns und anderen

# Welche Trassen in die Planung einbeziehen?

**Im Planungsprozess sind derzeit einbezogen:**

- eigentlicher Brennerzulauf
- Trassen der Linie Innsbruck – Kufstein – (Rosenheim?) – Freilassing / Salzburg

Diese Trasse ist geplant

- für die Linie Regensburg – Landshut – Mühldorf – Freilassing – (Rosenheim) – Innsbruck (Entlastung von München bzw. München – Rosenheim)
- für Verbindungen in Österreich selbst.

Ich würde gerne noch einen Schritt weiter gehen und eine umfassendere Planung fordern, die auch die Strecke Mühldorf – Rosenheim einbezieht!

Siehe Folgefolien!

# Welche Trassen in die Planung einbeziehen?

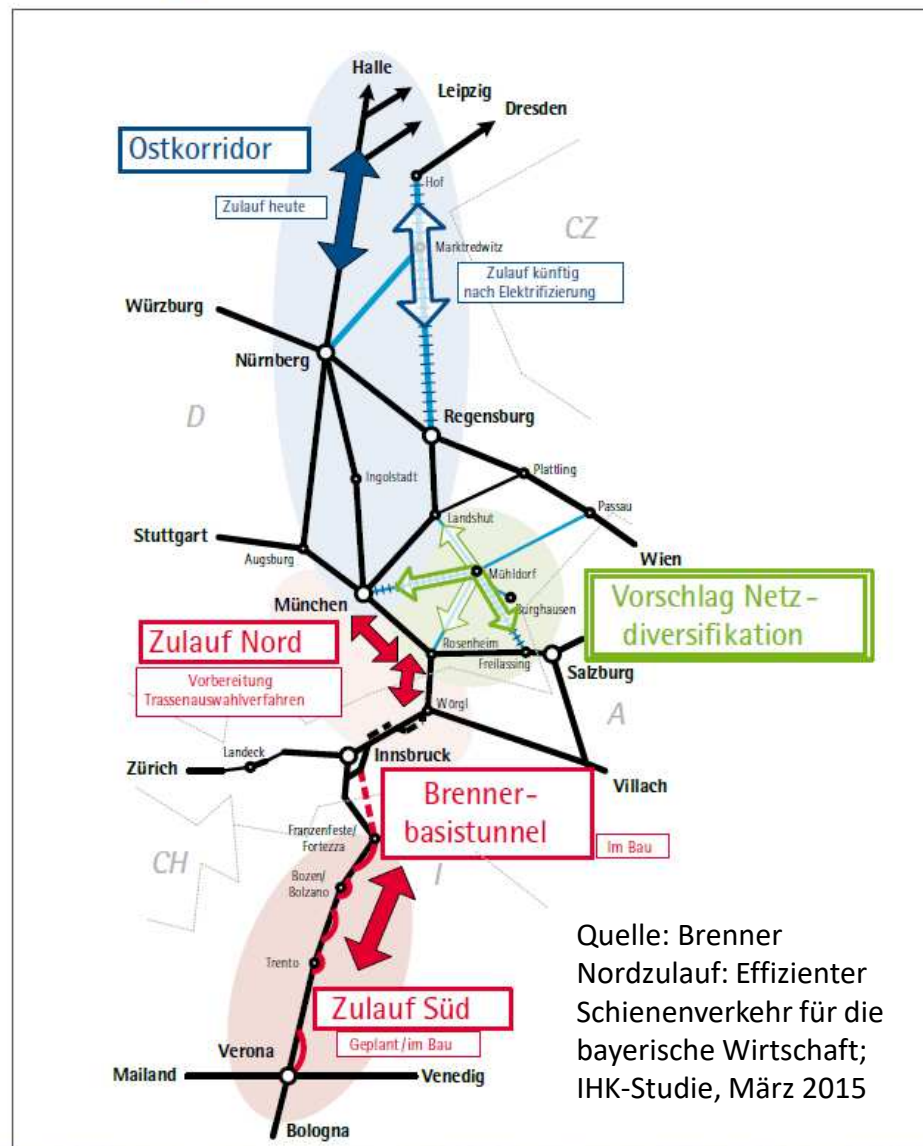
Zulaufkonzept Brenner Basistunnel in Anlehnung an Planungen Brenner Basistunnel 2026

## So sollte eine umfassende Planung aussehen:

Ein redundantes Netz mit mehreren Zulaufstecken („Korridor Ost“), zu dem auch Landshut – Mühldorf – Rosenheim gehört.

Durch Landshut – Mühldorf – (Freilassing) – Rosenheim ist für den Personenverkehr eine Entlastung der Achse München – Rosenheim gegeben, was für Rosenheim den Halbstundentakt ermöglicht (Nachfrage ist jetzt schon voll ausreichend).

**Gleichzeitig sollten wir auf den Verzicht des Autobahnausbaus Rosenheim – Salzburg (nur neue Standspuren!) drängen!**



Quelle: Brenner Nordzulauf: Effizienter Schienenverkehr für die bayerische Wirtschaft; IHK-Studie, März 2015

# Welche Trassen in die Planung einbeziehen?

## Was mich in diesem Zusammenhang ärgert:

Auszug aus dem Flugblatt der Initiative „Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.; Unterstreichungen von mir

„Sofortige Einstellung aller Planungen zu weiterführenden Projektzielen  
... Es entsteht vielmehr der Eindruck, dass zusätzliche Projektziele und rein österreichische Interessen mit dem Projekt Brenner Nordzulauf vermischt werden, um den Bedarf künstlich hochzurechnen. ...“

## Meine Meinung:

- Muss jetzt jedes Land seine Probleme wieder selbst lösen?
- Wie kommen wir dann nach Italien?
- Was ist an diesem Bedarf „künstlich?“

Eine schnelle und ausgebaute Verbindung Innsbruck – Salzburg (spätestens ab Bernau auf alten Gleisen) kann uns helfen, Verkehr von der Autobahn zu bringen und den Ausbau der Autobahn Rosenheim - Salzburg zu stoppen. Das sollten wir fordern!

# Inhalte

1

Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik

2

Besteht der Bedarf?

3

Welche Trassen sollen in die Planung einbezogen werden?

4

**Was folgt daraus für uns?**

5

Probleme bei uns und anderen



# Was folgt daraus für uns?

Wir sollten die Planungen positiv aufgreifen und als Chance begreifen!  
Der aktuellen Angstmache sollten wir entgegen treten.

## **Die Chancen sind:**

- Entlastung der Region vom KFZ-Verkehr
- Attraktiver Fahrplan nach München ist möglich (warum kein Halbstundentakt?)
- Die Chance für unseren Bahnhof in Stephanskirchen steigt!

# Was folgt daraus für uns?

Im Planungsprozess müssen wir achten auf:

- Umweltschutz in Bauphase und nach Realisierung (der Mensch gehört zur Umwelt!)
- Umweltschutz vor Rentabilität und Kostenersparnis!
- Wirkliche Bürgerbeteiligung statt formaler Gremien.

Sollte Stephanskirchen die «beste» Möglichkeit sein, müssen wir das zu Gunsten der anderen Gemeinden (besser der dort lebenden Menschen und der dortigen Natur) akzeptieren!

# Inhalte

- 1 Ausgangslage und Ziele in der Verkehrspolitik
- 2 Besteht der Bedarf?
- 3 Welche Trassen sollen in die Planung einbezogen werden?
- 4 Was folgt daraus für uns?
- 5 Probleme bei uns und anderen**

# Probleme bei uns und bei anderen

Wir sollten beginnen, die Probleme bei einer Realisierung in unserer Gemeinde zu erfassen und im Planungsprozess zu transportieren:

- Überquerung Inn und Innhangkante – ist auch ein Tunnel unter dem Inn technisch möglich?
- Einschleifung in die Bestandsstrecke?
- Verlauf ab Tunnelaustritt bis Rohrdorf?
- Gefahr für die Quellen an der Innhangkante und die geplante Trinkwassergewinnung in Vogtareuth / bei uns selbst.

Eine Strecke durch menschenleere Moorgebiete (sehr verlockend, da wenig Widerstand) sollten wir ablehnen, auch wenn es nicht unsere Gemeinde ist.

Und, und, und, ....

wir müssen die Strecken abgehen und Stellungnahmen schreiben.

# Schlusswort

Ich hoffe, die Leser ärgern sich nicht über meine Argumente.

Wenn ich etwas falsch dargestellt habe, lasse ich mich durch Fakten gerne belehren.

Ich habe nicht die Absicht, eine Bürgerinitiative oder ähnliches zu gründen.

Sehr gerne bin ich bei der Detailplanung und Ermittlung von «Raumwiderständen» dabei und unterstütze in dieser Hinsicht die bestehende Bürgerinitiative.

Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit.