

PRESSEINFORMATION 19-07-10 vom 9. Juli 2019

Brenner-Nordzulauf auf alter Trasse geht doch!

Studie von Vieregge+Rössler (V+R) zeigt, wie die Bestandsstrecke für 200 km/h und 400 Züge pro Tag ausgebaut werden kann

Am 1. Juli haben die Deutsche Bahn (DB), Österreichische Bundesbahn (ÖBB) und Verkehrsminister Andreas Scheuer in Rosenheim mögliche Trassen vorgestellt, viel versprochen und die Alternativlosigkeit neuer Trassen betont. Die Bürgerinitiativen und Kommunalpolitiker trauen diesen Aussagen nicht mehr und haben selbst Studien beauftragt, in der die Machbarkeit und die mögliche Kapazität einer modernisierten Bestandsstrecke analysiert wurden. Die erste Studie zeigt, dass auf einer modernisierten Bestandsstrecke 400 Züge pro Tag und eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h möglich sind. Die Folgestudie zeigt nun detailliert, wie der Verkehr auf einer ausgebauten Bestandsstrasse umweltverträglicher und schneller abgewickelt werden kann. Damit wird der Beweis erbracht, dass keine neuen Trassen notwendig sind und es DB, ÖBB und Verkehrsminister Andreas Scheuer nicht um das Wohl von Natur und Mensch, sondern um Prestigeprojekte und lukrative Aufträge für die Bau- und Tunnelindustrie geht. Die Bürgerinitiativen wollen eine Stärkung der Schiene. Sie fordern aber „Bestand modernisieren statt Heimat zerstören“ und haben deshalb eine Petition an den Deutschen Bundestag formuliert.

Mit der Vorstellung von fünf möglichen Neubautrassen für den Brenner-Nordzulauf huldigte Verkehrsminister Andreas Scheuer am 1. Juli in Rosenheim dem ungebremsten Verkehrswachstum und baulichen Prestigeprojekten. Obwohl genügend Kapazitätsreserven vorhanden sind, halten Scheuer, DB und ÖBB unbeirrt an einer Neubaustrecke durch das Inntal fest.



Bestand modernisieren statt Heimat zerstören und Milliarden Steuergelder zu verschwenden

Belegexemplar an

Bürgerinitiative
Brennerdialog
Rosenheim Land e. V.

PR & Kommunikation
Jürgen Benitz-Wildenburg
E-Mail: presse@brennerdialog.de
www.brennerdialog.de



Sehr wichtig für den Brenner-Nordzulauf ist die Berücksichtigung der übergeordneten Güterverkehrstrassen. Eine solche soll von der Nord- und Ostsee über Leipzig, Hof, Regensburg bis nach Mühldorf und dann weiter über Rosenheim bis zum Brenner führen. Dies wird aber von der DB und ÖBB bei den Planungen aber überhaupt nicht beachtet. Stattdessen soll der Güterverkehr über den bereits jetzt hoch belasteten Knoten München fließen, was weitere Milliarden teure Baumaßnahmen erfordert – eine gigantische Verschwendung von Steuergeldern.

Es gibt noch viele weitere „Ungereimtheiten“, die erst auffallen, wenn man die Aussagen und Informationen von DB und vom Bundesverkehrsminister hinterfragt, prüft und mit anderen Studien vergleicht. Deshalb haben die Gemeinden Stephanskirchen, Rohrdorf, Neubeuern, Riedering sowie der Brennerdialog Rosenheimer Land e. V. das unabhängige Planungsbüro Vieregk und Rössler (V+R) beauftragt, den Bedarf und die Modernisierung der Bestandstrasse zu analysieren. Die Bahnexperten von V+R zeigen in der ersten Studie, dass eine Modernisierung der Bestandsstrecke genügend Kapazitäten bietet, um den realistischen Bedarf bis 2050 zu erfüllen und sogar noch einen Ausbau des Personenverkehrs ermöglicht. Aber all diese Argumente wischen DB, ÖBB und Scheuer bei Seite, weil damit nichts zu verdienen ist und Neubauten prestigeträchtiger sind – Stuttgart 21 lässt grüßen.

Die neue Studie von V+R analysiert den übergeordneten Kontext für die Planung des Brenner-Nordzulaufs und macht detaillierte Vorschläge, wie dieser auf einer ausgebauten Bestandsstrecke möglich ist. Interessant ist, dass die Planer von DB und ÖBB im Inntal andere Entscheidungskriterien verwenden, als im Deutschen Bundesverkehrswegeplan vorgesehen. Insbesondere die Fixierung auf die Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h, mit entsprechend großen Kurvenradien, ist fachlich nicht gerechtfertigt. Die Höchstgeschwindigkeit ist kein Selbstzweck, sondern die Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr ist das übergeordnete Ziel des Bundesverkehrswegeplans. Diese lässt sich viel einfacher mit einem intelligenten Mix aus Geschwindigkeit, Haltezeiten, Fahrplan und Streckenlänge erreichen. Generell schlecht ist hierbei ein Mischverkehr, da hierbei die langsamen Güterzüge die schnelleren Fernverkehrszüge ausbremsen. Beim Güterverkehr geht es um die Steigerung der Kapazität, die durch neue Gleise oder eine effiziente Modernisierung mittels verbesserter Signaltechnik oder punktuelle bauliche Verbesserungen erfolgen kann.



Durch den Ausbau der Bestandsstrecke sollen enge Kurven beseitigt und der Schutz der Anwohner vor Schienenlärm verbessert werden. Für die sechs hauptsächlich betroffenen Orte (Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Fischbach, Oberaudorf und Kiefersfelden) gibt es unterschiedliche Lösungen. Der Trassenvorschlag von V+R enthält daher partielle Neutrassierungen (auch mit Tunneln), Tieferlegungen, Lärmschutzwände, Einhausungen sowie den Umbau schienengleicher Bahnübergänge durch Unterführungen oder Brücken.

Diese Trassenplanung ist von Rosenheim bis Flintsbach für 200 km/h und von Oberaudorf bis Kufstein für 220 km/h ausgelegt. Damit wird eine Fahrzeiteinsparung für den Personenfernverkehr von 5 Minuten möglich und erfüllt die Anforderungen des Bundesverkehrswegeplans bestens. Gegenüber einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h beträgt der Zeitverlust nur 0,5 Minuten. Diese „verlorenen“ 30 Sekunden dürften kaum die Milliarden für einen teureren Neubau rechtfertigen.

Über 15.000 Menschen in 18 Bürgerinitiativen sind für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und eine Verbesserung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV). Dies geht durch die Behebung von Engpässen und den intelligenten Ausbau der bestehenden zweigleisigen Strecke. Das machen die Italiener auf dem Brenner-Südzulauf übrigens genauso. Auch dort wird es keine durchgängige viergleisige Strecke geben. Davon profitieren alle –Umwelt, Steuerzahler, Bahnnutzer und Anwohner, aber nicht die Logistikbranche und die Bauindustrie, die mit Milliarden schweren Aufträgen für neue Bahntrassen, Brücken und Tunneln rechnet. Deshalb wurde eine Petition beim Deutschen Bundestag eingereicht, damit sich ein unsinniges Milliardengrab wie Stuttgart 21 im Inntal nicht wiederholt.

(Leadtext 1.183 Zeichen, Presstext 4.750 Zeichen inkl. Leerzeichen)

Schlagworte: Brennerdialog, Bestandstrasse, Petition, Brenner-Nordzulauf, Bundesverkehrswegeplan, Vieregg und Rössler, Mischverkehr, DB, ÖBB, Andreas Scheuer, Lärmschutz, Bahnlärm.

Downloadlinks

Dateien Brennerdialog und Studien – <https://brennerdialog.de/presse-download/>

Präsentationsfolien VR – www.vr-transport.de/archiv/Inntal/VR-Inntal-Ausbau-Charts.pdf

Auswahlbilder

	Bildtext und Dateiname	Bild
01	<p>Mehr als 15.000 Bürger kämpfen in 18 Bürgerinitiativen für die Modernisierung der Bestandsstrecke</p> <p><i>Dateiname:</i> PI190710_Bild_01</p> <p>Quelle: Brennerdialog</p>	
02	<p>Eine neue Hochgeschwindigkeitstrasse mit Brückenbauwerken, Hochstrecken und Schneisen zerstört in großem Umfang die Landschaft und schädigt damit Menschen, Natur und touristischen Wert des Rosenheimer Landes</p> <p><i>Dateiname:</i> PI190710_Bild_02</p> <p>Quelle: Brennerdialog</p>	
03	<p>Einen gesetzlichen Anspruch auf besseren Lärm-schutz ohne Lücken gibt es nur, wenn die Bestandsstrecke nach Neubaustandard modernisiert wird.</p> <p><i>Dateiname:</i> PI190710_Bild_03</p> <p>Quelle: Brennerdialog</p>	

	Bildtext und Dateiname	Bild
04	<p>Und es geht doch – der Trassenvorschlag von Vieregg Rössler zeigt, wie man die Bestandstrecke modernisiert, damit 400 Züge pro Tag mit bis zu 200 km/h problemlos durch das Inntal fahren können.</p> <p><i>Dateiname:</i> PI190710_Bild_04</p> <p>Quelle: Vieregg Rössler</p>	



	Bildtext und Dateiname	Bild
05	<p>18. Bürgerinitiativen haben eine Petition beim deutschen Bundestag eingereicht, damit sich ein unsinniges Milliardengrab wie Stuttgart 21 nicht im Inntal wiederholt.</p> <p><i>Dateiname:</i> PI190710_Bild_05</p> <p>https://brennerdialog.de/brennerpetition/ Quelle: Brennerdialog</p>	<p>SCHÜTZT UNSERE HEIMAT!</p> <p>Jetzt registrieren auf brennerpetition.de</p> <p>BRENNER-NORDZULAUF</p> <p>PETITION</p> <p>AN DEN DEUTSCHEN BUNDESTAG:</p> <p>” Es darf nicht ausschließlich eine Neubaustrasse für 230 km/h geplant werden. Auch das Bestandsgleis muss auf Neubau-Standard modernisiert bei einer Entscheidung als mögliche Alternative berücksichtigt werden.“</p> <p>UNTERSTÜTZEN SIE UNS:</p> <p>Jetzt registrieren auf brennerpetition.de</p> <p>Wir informieren Sie per E-Mail, sobald die Petition öffentlich zugänglich ist und Sie Ihre Unterstützung eintragen können.</p> <p><small>Brennerdialog Rosenheimer Land e. V. AG Traunstein Registernummer: VR 201755 Kuglmossstraße 32 83271 Steinhilberchen vorstand@brennerdialog.de</small></p>