



Pressemitteilung

Nein zur Brennerzulaufstrecke und zum Brenner-Basistunnel Ja zu Verkehrsvermeidung und Verkehrseffizienz

München
15.03.2012
PM 10/12 FA
Verkehr

Bund Naturschutz fordert die Entlastung des Inntals vom LKW-Verkehr statt zusätzlicher Belastungen durch eine neue Schnellbahntrasse

Anfang Januar sollte zwischen Deutschland und Österreich eine Absichtserklärung zur Planung der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel (BBT) unterzeichnet werden. Dieser Termin wurde von österreichischer Seite wegen laufender Haushaltsverhandlungen kurzfristig abgesagt. Ein Nachfolgetermin für die geplante Vereinbarung zum Nordzulauf von München bis zur Unterinntaltrasse bei Kundl ist derzeit nicht bekannt.

Die Projektidee für die Zulaufstrecke München – Landesgrenze ist eine neue zweigleisige Hochgeschwindigkeitstrasse für den Fernverkehr, die von München-Trudering bis Grafing im Tunnel, dann durchgehend oberirdisch verläuft und Rosenheim westlich umgeht. Ab Brannenburg erreicht sie wieder die bestehende Trasse und führt neben dieser bis zur Grenze.

Der Bund Naturschutz (BN) hat sich mit dem Gesamtvorhaben inzwischen intensiv auseinandergesetzt und ein umfassendes Positions- und Informationspapier erstellt. Darin wird dargelegt, warum das Projekt einer neuen Brenner-Schnellbahnachse nach Ansicht des BN verkehrspolitisch überflüssig, unwirtschaftlich und letztlich auch nicht finanzierbar ist. „Wir lehnen das Gesamtvorhaben daher nach wie vor entschieden ab und fordern stattdessen die Umsetzung längst überfälliger Maßnahmen, um den stark gestiegenen Anteil des Brenners am Alpentransitverkehr zu senken und somit auch das Inntal in Bayern zu entlasten“, sagte **Richard Mergner, der Landesbeauftragte des BN**.

Für eine wirkliche Entlastung der Anwohner und der Umwelt fordert der BN den Ausbau der nördlichen Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel und zur Tauern-Bahnachse. Dagegen sind der geplante Brennertunnel und die Zulaufstrecken angesichts der immensen Kosten völlig unrealistisch. So hat beispielsweise der österreichische Rechnungshof angemahnt, dass allein der hälftige Kostenanteil Österreichs für den Tunnel inklusive Finanzierungskosten bei 12 Milliarden Euro liegt. Die Gesamtkosten würden demgemäß 24 Milliarden Euro betragen.

Fachabteilung
München
Pettenkoferstr. 10 a / I
80336 München

Tel. 089/54 82 98 63
Fax 089/54 82 98 18

fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Neben Verkehrsvermeidung und Steigerung der Verkehrseffizienz unterstützt der Bund Naturschutz (BN) grundsätzlich eine Verlagerung notwendiger Gütertransporte auf die Schiene und den dafür notwendigen Ausbau der Infrastruktur. Es muss dabei aber sichergestellt werden, dass durch die Verlagerung tatsächlich eine Entlastung der Anwohner und der Umwelt sowie ein Beitrag zum Klimaschutz durch Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen erzielt werden. „Der Brenner-Basistunnel mit seinen Zulaufstrecken leistet dies jedoch nicht und Geldmittel, die für sinnvolle Maßnahmen bei der Schienen-Infrastruktur dringend gebraucht werden, würden sinnlos in einem Milliardengrab versenkt“, so **Richard Mergner**.

Der geplante Neubau der Schienenachse München - Verona mit dem Brenner-Basistunnel als zentralem Teilstück, stellt keine zukunftsfähige Lösung der Transitproblematik dar. Wie verschiedene Studien zeigen ist von diesem Konzept keine wesentliche Entlastung der Inntal-Brenner-Autobahn vom Güterverkehr zu erwarten. Mit der neuen Bahn könnten bestenfalls die weiteren Zuwachsraten des Lkw-Verkehrs verringert werden, aber keine Reduzierung des Schwerverkehrs, der am Brenner im Jahr 2010 rund zwei Millionen Lkw umfasste.

Die ohnehin schon unzumutbare und die Gesundheit gefährdende Belastung würde sich durch Bau und Betrieb der zusätzlichen Bahntrasse im Inntal noch steigern, zum Nachteil der Bevölkerung und des Tourismus. Natur und Landschaft würden weiter zerstört. „Die von den Inntal-Bürgermeistern geforderten Schutzmaßnahmen, wie Einhausungen weiter Streckenbereiche, werden dabei schon aus Kostengründen reine Utopie bleiben“ ist sich **Peter Kasperczyk, der Vorsitzende der BN Kreisgruppe Rosenheim**, sicher. Denn das errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis der Neubaustrecke von München bis zur Landesgrenze, für die derzeit 2,6 Milliarden angesetzt sind, beträgt lediglich 1,2 und wäre bei deutlichen Kostensteigerungen überhaupt nicht mehr zu rechtfertigen.

Forderungen des Bund Naturschutz

Angesichts der völlig unsicheren Realisierung des Brenner-Basistunnels, der derzeitigen Auslastung der Bahnstrecke von Rosenheim nach Kufstein sowie der prognostizierten Zugzahlen wenn der BBT in Betrieb wäre, **sieht der BN keinen Planungszwang und keine Notwendigkeit für eine Kapazitätserweiterung in diesem Trassenabschnitt.**

Auch hinsichtlich knapper Finanzmittel, massiver Rückstände beim Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie Engpässen im bestehenden Bahnnetz und in zentralen Knotenpunkten für den Schienengüterverkehr, sind in Deutschland und Bayern andere Planungs- und Investitionsprioritäten erforderlich als eine neue Zulaufstrecke zum geplanten BBT.

Für eine wirkliche Entlastung der Anwohner und der Umwelt fordert der Bund Naturschutz den Ausbau der nördlichen Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel (voraussichtlich ab 2016 in Betrieb) und zur Tauern-Bahnachse. Diese Verbindungen stellen für die meisten Zielorte und Wirtschaftsräume südlich der Alpen (Mailand, Turin, Genua, Triest) eine deutliche Verkürzung der Transportwege und damit eine Verringerung der Transportkosten dar, so dass ein Teil der Gütertransporte tatsächlich von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann. Vordringlich sind hierfür der Ausbau und die vollständige Elektrifizierung der Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing und der Zulaufstrecken nach Lindau, sowie der Ausbau der Strecke Hof-Regensburg und weiter nach Passau.

Zur Lösung der Transitproblematik im Brennerkorridor müssen primär und vorrangig wirksame Rahmenbedingungen zur Vermeidung unnötiger Gütertransporte und zur Verhinderung des Umwegverkehrs über den Brenner festgelegt werden. Beispiele hierfür sind die Angleichung und Erhöhung der Lkw-Maut auf das Niveau der Schweiz, die Harmonisierung der Kraftstoffbesteuerung sowie die Etablierung einer Alpentransitbörse in Verbindung mit einer Obergrenze der Lkw-Fahrten pro Jahr und Transitstrecke. Erforderlich ist weiterhin die Optimierung europäischer Logistikströme durch die Nutzung der Bahnverbindungen der Neuen Alpentransversale und der südeuropäischen Hafeninfrastuktur.

Um die vorhandene Kapazitäten beim Transport von Lkws mit der Bahn, (rollenden Landstraße), besser nutzen zu können, sollte das durch den Transport der Zugmaschinen entstehende Totgewicht - wo immer es geht - durch andere Beförderungsformen, wie z. B. den Transport von Containern, ersetzt werden.

Auch ein wirksamer Lärmschutz beim Schienenverkehr ist für die Anwohner dringend notwendig. Wie in der Schweiz sollte deshalb eine rasche Einführung der neuen Verbundstoffbremssohle „Flüsterbremse“ erfolgen. Der BN fordert die Erhöhung des Bundeszuschusses, damit die Umrüstungsmaßnahmen schneller erfolgen können. Der Vorteil dabei ist, dass es damit überall leiser wird und nicht nur auf bestimmten Strecken. Ferner soll die Lärmentwicklung durch regelmäßige Wartung der Schienen und der Wagons eingedämmt und umgehend die Erkenntnisse aus dem Forschungsprogramm "Leiser Zug auf realem Gleis" umgesetzt werden.

Für Rückfragen:

Richard Mergner,
BN Landesbeauftragter
Tel.: 0911-81878-25

Peter Kasperczyk
Vorsitzender BN Kreisgruppe Rosenheim
Tel.: 08051-7790

Kurt Schmid
BN Regionalreferent
Tel.: 089-548298-88

Anlage: BN-Forderungen