



Bürger Berthold fragt nach... „Warum verhält sich die Gemeinde beim Brennernordzulauf so kritisch?“

„Es fällt auf, dass die meisten Kommunen auf der Westseite des Inns weitgehend einverstanden mit den Planungen und dem Vorgehen der Bahn sind. Warum verhalten sich die Gemeinden auf der Ostseite so kritisch?“

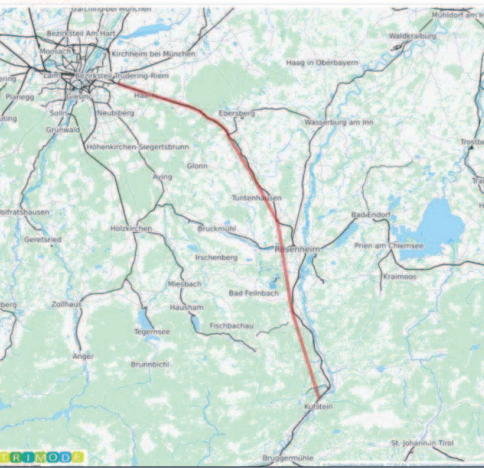
Derzeit verlaufen die Gleise Richtung Brenner auf der Westseite des Inns. Ursprünglich sollte das auch nach dem Ausbau der Gleise so bleiben (Siehe Skizze aus dem Bundesverkehrswegeplan). Jetzt wurde der Vorschlag gemacht, die neue Bahnstrecke auf unserer Innseite zu bauen. Die neue Bahnstrecke würde quer durch Gemeinde verlaufen und diese zerschneiden. Kurz gesagt: Durch die neue Idee, den Brennernordzulauf auf unsere Innseite zu verlegen, hat die Westseite viel zu gewinnen und die Ostseite viel zu verlieren. Daher finden die meisten Gemeinden auf der Westseite das Vorgehen der Bahn gut und wir nicht.

Auch wenn die neuen Hochgeschwindigkeitsgleise schlecht für unsere Gemeinde wären – sollte man die Maßnahme nicht trotzdem unterstützen, weil sie notwendig für den europäischen Bahnverkehr ist?

Das ist eine ernstzunehmende Frage über die wir lange nachgedacht haben: Unsere Recherchen zeigen aber, dass die bereits bestehenden Gleise auch in Zukunft nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels ausreichen werden! Hierzu gibt es einige Stellungnahmen von Fachleuten. Darüber hinaus haben bereits im Februar neun Landkreisgemeinden Bundesverkehrsminister Dobrindt schriftlich befragt, mit dem Ziel, den Sinn der Maßnahme zu verstehen. Die Antwort des Ministers auf unsere Frage steht bis heute aus. Ob Herr Dobrindt tatsächlich nicht in der Lage ist, die Maßnahme zu begründen oder ob er aus anderen Gründen eine Antwort verweigert, können wir nicht sagen. Das Ergebnis unserer Recherche lautet: Einziger Vorteil der neuen Gleise wäre wahrscheinlich, dass die Bahn durch sie einige Minuten sparen würde, wenn ihre überregionalen Züge zukünftig schneller durch unsere Region fahren könnten. Dafür sind aber die Kosten in Höhe von einigen Milliarden Euro zu hoch und der Schaden für unsere Gemeinde zu groß.

Ursprüngliche Lage der Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan

- 1 Gesamtprojekt
- ABS/NBS München - Rosenheim - Kiefersfelden - Grenze D/A (- Kufstein)
- 1.1 Übersicht



Ergäben sich durch eine Trassenführung über Stephanskirchner Boden für die Gemeinde nicht auch Vorteile?

Leider keine nennenswerten. Die geplanten Neubaustrassen sind ausschließlich für den überregionalen Bahnverkehr und sehr hohe Geschwindigkeiten gedacht. Haltestellen und damit eine Bahnanbindung unserer Gemeinde werden von vorne herein ausgeschlossen. Die Nachteile wären allerdings gewaltig: Schon die Bauphase würde Jahre dauern und es muss damit gerechnet werden, dass alleine die nötigen Erdbewegungen die Gemeinde dauerhaft verändern. Die Belastung an Schmutz und Lärm kann man sich bereits jetzt vor Augen führen, wenn man eine aktuelle Bahnbaustelle auf der Schwäbischen Alb betrachtet. (Die Bilder wurden der Gemeinde von der Bürgerinitiative Brennerdialog e.V. zur Verfügung gestellt). Durch den erheblichen Eingriff ist darüber hinaus mit einer Verschlechterung für die Umwelt zu rechnen. Auch die dauerhafte hydrologische Veränderung der Grundwasserströme ist nach Aussage von Geologen zu befürchten. Dass nach Fertigstellung die Gemeinde insbesondere durch die oberirdischen Teile der Trasse in zwei Teile zerschneidet, liegt auf der Hand.



Wäre es nicht doch sinnvoll, bereits jetzt zu planen, um für den Fall gerüstet zu sein, dass die Bestandsstrecken irgendwann einmal doch nicht mehr ausreichen?

Auf den ersten Blick erscheint diese Idee vor dem Hintergrund der langwierigen Planungsprozesse naheliegend. Wir halten den Vorschlag, einfach mal zu planen, aber für recht problematisch. Erfahrungsgemäß sind Planungen von milliardenteuren Großmaßnahmen im Laufe ihrer Entstehung schwer zu kontrollieren, weil einflussreiche Beteiligte merken, wie viel durch deren Verwirklichung zu verdienen ist. Leider tritt die Frage nach dem ursprünglichen Sinn dann oft in den Hintergrund, da hinter den Kulissen vor allem nach dem zu erwartenden Gewinn beurteilt wird. (Baulobby, Politiker, die sich gerne vor Großprojekten „sonnen“ usw., Fehlplanungen wie der Berliner Flughafen oder der Main Donaukanal wären ohne diese Mechanismen kaum erklärbar). Natürlich müssen insbesondere Großmaßnahmen gut geplant werden. Wenn aber bereits die Planung wie in diesem Fall Millionen verschlingt, sollte zumindest eine ordentliche Bedarfsprognose als Grundlage vorliegen und kostengünstigere Alternativen ernsthaft geprüft werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nach Fertigstellung des Basistunnels die Züge länger werden und die Zugzahl bei gleichbleibender Gütermenge nach Aussage der Bahn sogar abnimmt. Die Ertüchtigung der Bestandsstrecken (die übrigens derzeit von einer Auslastung weit entfernt sind) muss Vorrang vor dem Streckenneubau auf unberührtem Gebiet haben, weil dies wirtschaftlich und ökologisch sinnvoller ist.

Immerhin bietet die Bahn einen gemeinsamen Planungsprozess an, zu dem sie die Gemeinden einlädt!

Die Bahn hat in der Vergangenheit die Erfahrung gemacht, dass ihre Projekte teilweise am Widerstand der Bevölkerung scheitern. Besonders dann, wenn sie andere Ziele verfolgt wie die von ihren Planungen betroffene Region. Sie hat daher diesen „gemeinsamen Planungsprozess“ entwickelt, der in erster Linie dazu dient, den Widerstand gegen ihre Baumaßnahmen zu verringern. Leider lässt sich die weitere Planung aber nicht verhindern, indem wir die Teilnahme an diesem Prozess verweigern. Die Bahn würde in diesem Fall einfach alleine weiter planen. Entsprechend werden wir als Gemeinde mit einer Abordnung von vier Personen teilnehmen, um den Versuch zu unternehmen, Schaden von unserer Gemeinde abzuwenden und die Bevölkerung über den weiteren Verlauf zu informieren.

Wie beurteilt die Gemeinde die Aussage der Bahn, die neue Trasse werde vor allem für den Güterverkehr gebaut?

Die Trassenneuplanung ist für die hohe Geschwindigkeit von 230 km/h ausgelegt. Hochgeschwindigkeitstrassen zu bauen bringt einen sehr hohen finanziellen und planerischen Aufwand mit sich. Es erscheint wenig glaubhaft, dass man für hohe Geschwindigkeiten plant, nur um dann langsame Güterzüge (120km/h) darauf fahren zu lassen. Zwar teilt die Bahn derzeit mit, dass Personenzüge über entsprechende Verknüpfungspunkte Rosenheim weiterhin anfahren könnten. Die verlockende Möglichkeit, Rosenheim zukünftig zeitsparend umfahren zu können, wird damit aber eröffnet. Entsprechend ist zu befürchten, dass nach Fertigstellung weniger Personenzüge in Rosenheim halten und sich die Bahnanbindung der Stadt verschlechtert.



Bau einer zweigleisigen Bahntrasse für max. 230km/h



Fragen und Anregungen zum aktuellen Thema...

Rainer Auer, 1. Bürgermeister
Tel: 08031 / 7223-12

Im Oktober meldet Bürger Berthold sich wieder zum Thema:
„Rund um's Parken in Stephanskirchen“