

Warum ich grundsätzlich gegen die Bahn-Neubaustrecke durchs Inntal zum Brennerbasistunnel bin.

1. Verkehrspolitik ist die Folge unserer Wirtschaftspolitik. Unsere Wachstumspolitik generiert immer mehr Verkehr. Immer mehr Güter sollen zu möglichst geringen Kosten möglichst schnell von A nach B transportiert werden. Freier Handel und freie Wirtschaftspolitik waren die Grundlagen der europäischen Wirtschaftsunion als Vorgänger unserer heutigen EU. Aber sogar Papst Franziskus schreibt in seiner Enzyklika „Laudate Si“, dass unser kapitalistisches Wirtschaftssystem andere Menschen arm macht, krank macht, ja andere Menschen tötet. Auch die Corona Epidemie zeigte uns auf wie unsere globalisierte, betriebswirtschaftlich optimierte Wirtschaft anfällig ist. Der Ausweg wäre ein volkswirtschaftlich am Gemeinwohl orientierte Wirtschaft mit einer regionalen, nachhaltigen Kreislaufwirtschaft. Diese Wirtschaftsweise mit einer angemessenen Besteuerung aller Recourcen wie Boden, Luft, Rohstoffe würde weniger Verkehr verursachen, und damit sind wir wieder beim Brennerzulauf.
2. Der Bedarf der Zulaufstrecken wird wohl nach unserem bisherigen Wirtschaftssystem berechnet werden. Jeder weiß, wie solche Berechnungen zu einem gewünschten Ergebnis getrimmt werden. Daher ist zu befürchten, dass der Bedarf einer zusätzlichen Bahnstrecke positiv berechnet werden wird. Wenn sich möglicherweise in 10, 20 oder auch in 30 Jahren eine nachhaltige Gemeinwohlwirtschaft durchsetzt, werden die zusätzlichen Gleise, frisch gebaut, eigentlich nicht mehr notwendig sein. Das ist meine Befürchtung. Ähnlich war es bei den Müllverbrennungsanlagen wie z.B. in Burgkirchen, die in der Planungsphase mit wesentlich mehr Müll gerechnet haben und heute nicht ausgelastet sind, bzw Müll zukaufen.
3. Die Autobahnen insbesondere die A8 München / Salzburg sind heute auf der rechten Seite praktisch voll mit LKWs. Die Logistikbranche kann daher, aber auch aus Mangel an Berufskraftfahrern, nicht mehr wachsen. Daher gibt es ein großes Interesse die Schiene auszubauen um zusätzlichen Güterverkehr auf der Schiene zu generieren. Die Logistikbranche hat kein Interesse den bestehenden Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sondern will auf der Schiene noch mehr Güter transportieren. Auch von Seiten der Politik gab es bisher keinen ernsthaften Druck den bestehenden Verkehr durch Verladestationen auf die Schiene zu bringen. Es besteht also die Gefahr, dass durch den Neubau der Schienenstrecke durch das Inntal die Situation auf der Inntalautobahn mit LKW Kolonnen so bleibt wie es ist und nur z u s ä t z l i c h e Güter über den Schienenweg transportiert werden.

4. In Bezug auf die Neubaustrecken gab es immer wieder unterschiedliche Aussagen von der Bahn. Daher sind aus meiner Sicht folgende Fragen offen:

Sollen auf den Neubaugleisen nur Güterzüge fahren, oder auch Personenzüge? Oder ist die Neubaustrecke nur für den schnellen Personenverkehr gedacht und die Güter sollen auf der alten Strecke fahren?

Ist eine Verbindung aus dem Inntal in Richtung Salzburg mit Einmündung in die bestehende Strecke München Salzburg bei Bernau geplant?

Durch den flacheren Brennerbasistunnel können an einen Zug mehr Wagons angehängt werden. Wie stark erhöht sich alleine dadurch die Kapazität der bisherigen Strecke?

Die zusätzlichen Gleise im Inntal verlaufen bis zum Brenner. Wie ist der Verlauf im Etschtal bis Verona geplant? Gibt es auch hier zusätzliche Gleise bis Verona?

5. Die zusätzliche Strecke durchs Inntal soll aus ökologischen Gründen gebaut werden um den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dadurch soll Lärm und CO2 Ausstoß verringert werden. Auch bei dem traditionellen Güterverkehr gibt es neue Entwicklungen wie Wasserstoff LKW oder Sattelanhänger mit Solarzellen und E-Motor, die den Diesel von der Zugmaschine entlasten und auch beim Bremsen wieder Energie zurückgewinnen.

Wie ist der ökologische Fußabdruck der Bahn-Neubaustrecke gegenüber LKW mit neuer Technik?

Das Ziel sollte ja wohl sein, das Inntals von Abgasen und Lärm zu entlasten. Eine Ergebnisoffene Diskussion vermisse ich bisher.

6. Die Abstimmung für die Resolution im Kreistag vergangenen Mittwoch konnte ich daher nicht zustimmen, da im Falle des Nachweises des Bedarfs die Abstimmung zwar mit Forderungen an die Planung aber aus meiner Sicht eine grundsätzliche Zustimmung zum Projekt bedeutet hätte. Diese Zustimmung möchte ich zum heutigen Zeitpunkt nicht geben.

Leonhard Hinterholzer

Kreisrat, B90 die Grünen