

Bevölkerung im Inntal durch Verkehrspolitik belastet!

Der DIHK Vorsitzende des Verkehrsausschusses Georg Dettendorfer äußerte sich in seinem Interview vom 7.11.2017, mehr Güter sollten von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Hierzu muss unbedingt der Brenner Nordzulauf mit einem 3. und 4. Gleis im Inntal ausgebaut werden.

Seit Jahrzehnten steigt der Güterverkehr auf der Straße und ein Ende des Anstiegs ist nicht in Sicht. Durch das Inntal zwischen Rosenheim und Brenner fahren pro Jahr über 2 Millionen LKWs. Die Belastungen der Bevölkerung in Tirol und Bayern durch CO<sub>2</sub>-Emissionen, Feinstaub, Lärm und Verkehr sind massiv. Wissenschaftliche Untersuchungen bestätigen, dass hierdurch die Gesundheit der Anrainer gefährdet ist. Die Zahl der Herz-Kreislauf-Erkrankungen steigt in den belasteten Bereichen deutlich an.

Auch nicht neu ist die Erkenntnis, dass der Schienenverkehr umweltschonender, energieeffizienter und flächenschonender als der Straßenverkehr ist. Angesichts der Vorbemerkungen kann man die Forderung von Herrn Dettendorfer, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, nur unterstützen.

Der Verkehrspolitik in Bayern und im Bund, mehrheitlich vertreten durch eine große Volkspartei, ist es in mehreren Legislaturperioden nicht gelungen, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen. So waren die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr deutlich teurer als die Maut auf der Straße. Infrastrukturen für den Schienengüterverkehr wurden in den letzten Jahren abstatt aufgebaut. Der schnelle Personen - Fernverkehr wurde gefördert, der Güterverkehr mit der Schiene blieb im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strecke. Die Entwicklung dieser Verkehrspolitik ist vielschichtig, hierzu zählen Interessengruppen aus der Wirtschaft, Lobbyisten sowie politische Belange national und in der EU.

Der tatsächliche Anstieg des Schienengüterverkehrs von 2010-2017 (lt. statistischem Bundesamt) ist wesentlich geringer als die Verkehrsprognose 2010-2030 voraussagt. Die Verkehrsprognose bis 2030 zeigt, dass der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr sich kaum verändert. Gewinnt die Schiene keine Marktanteile, bleiben die LKWs auf der Straße.

Der Bau eines 3. und 4. Gleises durch das Inntal senkt somit nicht automatisch die Zahl der LKWs, wie von Herrn Dettendorfer angenommen. Ohne Änderung der Verkehrspolitik wird es auch in Zukunft keine Entlastung der Bevölkerung in Sachen CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Feinstaub sowie Verkehrsbelastung geben. Nationale Klimaziele können nicht erreicht werden.

Zur Entlastung des Inntals ist eine neue Verkehrspolitik notwendig. Ohne neue Verkehrspolitik machen neue Gleise keinen Sinn. Im Gegenteil, die Belastungen würden durch neue sinnlose Verkehrsinfrastrukturen zunehmen. Die Politik ist nun im Spannungsfeld Wirtschaftswachstum, Umweltschutz, Flächenverbrauch und politischer Interessen aufgefordert eine akzeptable Lösung zu finden. Die Umsetzung und Bewältigung der verkehrspolitischen Herausforderungen zum Wohle der Bevölkerung im Inntal scheint angesichts unserer derzeitigen politischen Strukturen und Mandatsträger jedoch mehr als fraglich.

Ulrich Schreiber  
Bürgerforum Inntal