

Leserbrief zu OVB Ausgabe Samstag 13.04.2018: „Zulauf zum Brennerbasistunnel“

Lärmschutz : Ludwig macht Krach von Jakob Mangold-Boldt.

Mehr Güter von der Straße auf die Bahn Ja; eine Hochgeschwindigkeits-Trasse im Inntal ist hierfür jedoch nicht erforderlich! sondern eine grundlegende Trendwende in der Verkehrspolitik.

Das Engagement von Frau Ludwig für mehr Lärmschutz an der Bestandsstrecke ist sehr begrüßenswert. Vielen Dank Fr. Ludwig!

Zunächst eine kleine Bemerkung zum Bild im Artikel und der Bildunterschrift (Bahnhofsdurchfahrt Raubling). Vergessen wurde offensichtlich, dass die Lärmschutzwand in Raubling auf Druck der Bevölkerung und dann auf Kosten der Gemeinde erstellt wurde. Auch die Kostenübernahme für die Instandhaltung wurde von Herrn Dobrindt abgelehnt.

Zur Bestandsstrecke: Grundsätzlich ist der Lärmschutz an fast allen wohngebietsnahen Streckenabschnitten inakzeptabel. Bei steigender Zug-Frequenz bedarf es einer raschen und wirksamen Lösung. Der Zeitplan, vor allem für die Verbesserungen in den Gemeinden Tuntenhausen, Großkarolinenfeld ist nicht tolerierbar. Bei einem geplanten Baubeginn Mitte 2020 ist mit einer Fertigstellung nicht vor 2021/22 zu rechnen. Für die Gemeinden Oberaudorf und Kiefersfelden sind die üblichen Baumaßnahmen nicht ausreichend, dort sind Teiluntertunnelungen und Einhausungen erforderlich. Zusätzlich zu den Baumaßnahmen an der Strecke ist jedoch auch die aktive Lärmreduzierung an den Güterzügen und am Schienennetz zwingend. Der von Herrn Dobrindt versprochene Einsatz von Schienenstegdämpfern (nachlesbar in den Protokollen der Planungsforen) ist an allen Ortsdurchfahrten erforderlich. Die Lärmreduzierung an den Güterzügen ist europaweit umzusetzen.

Zum Brennernordzulauf: Im Hinblick auf den Neubau eines 3. und 4. Gleises forderte Frau Ludwig umfangreiche Untertunnelungen und größtmöglichen Lärmschutz, verschweigt jedoch, dass es sich bei den geplanten Neubautrassen um Hochgeschwindigkeitstrassen mit einer Eignung für Vmax 230 km/h handelt. Hochgeschwindigkeitstrassen bedeuten immer einen extrem Landschaftsverbrauch und eine extreme Lärmbelastung (z.B. auch an den Tunnel- Ein- und Ausfahrten). Die geologischen Bedingungen im Inntal dürften eine

großflächige Untertunnelung sehr schwierig machen. Eine Verknüpfungsstelle (gegebenenfalls zwischen Brannenburg und Raubling) kann nicht untertunnelt werden.

Für den Gütertransport sind keine Hochgeschwindigkeitstrassen erforderlich! Auf den Neubautrassen sollten lt. Bahn ja 80% Güter befördert werden. Wenn je weitere Bahntrassen erforderlich sein sollten, dann reicht eine Auslegung auf Vmax 120km/h!

Um tatsächlich mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen ist ein Umdenken und konsequentes Handeln sowohl der deutschen, als auch europäischen Verkehrspolitik erforderlich. Seit Jahrzehnten hat die deutsche Verkehrspolitik (meist unter Führung der CSU) dem Abbau eines großen Teils der Bahninfrastruktur zum Güterverkehr tatenlos zugeschaut. Gleichzeitig wurde alles getan, um den Gütertransport auf LKWs so kostengünstig wie möglich zu gestalten.

Um den Güterverkehr generell und vor allem im Inntal auf die Schiene zu bekommen ist nicht zwangsläufig eine neue Bahn-Trasse erforderlich, sondern vorrangig eine Erhöhung der Korridormaut, der Brennermaut und eine Verteuerung der Dieselmotoren. Weiterhin könnte eine Alpen-Transitbörse dafür sorgen, dass eine gleichmäßige Verteilung des Gütertransports auf alle Alpenübergänge erfolgt.

Das Inntal darf nicht zur reinen Verkehrsachse des europäischen Nord-Süd-Verkehrs verkommen und Opfer einer verfehlten Verkehrspolitik werden.

Jakob Mangold-Boldt

Inntalstr. 27

83098 Brannenburg

e-mail: jamabo3@web.de