

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

Liebe lärmgeschädigte Bahnanwohner,
liebe staugeplagte Bahnanwohner,
liebe tunnelinteressierte Bahnanwohner,

München, 25. Juni 2012

bisher waren Sie es gewohnt, auf unsere Homepage www.bi-tunnel.de aktuelle und historische Zeitungsartikel der Süddeutschen Zeitung und des Münchner Merkur vor zu finden.

Die Zeitungsartikel bezogen sich auf unsere Bahnstrecke von Zamdorf bis Johanneskirchen, ebenso wie auf Artikel, die im Zusammenhang der politischen Verfahren und Aktivitäten auf unseren Streckenabschnitt Auswirkungen haben – wie zum Beispiel

- die Zweite Stammstrecke
- der Brenner Basis Tunnel
- Flughafenanbindung
- Verkehrsentwicklung im Münchner Nord-Osten
- etc.

Leider wurden wir informiert, dass wir nur maximal 3 Artikel der Süddeutschen Zeitung – allerdings ohne Foto – für die Dauer von maximal drei Monaten kostenlos auf unserer Homepage anbieten dürfen.

Darüber hinausgehende Artikelnutzung würden eine Kostenforderung von 450 € auslösen. Darin enthalten wäre die Nutzung von 5 Artikeln über 12 Monate.

Da wir nicht in der Lage sind, diesen Verwaltungsaufwand durchzuführen sowie die Kosten zu tragen, werden wir alle Zeitungsartikel bis 31.8.2012 löschen (bis zu diesem Termin haben wir eine kostenfreie Nutzung eingeräumt bekommen).

Kostenfrei wäre eine Verlinkung von SZ-Artikel, wobei wir hierbei noch nicht beurteilen kann, wie stabil diese Links sind. Die künftige Erfahrung wird es zeigen.

Künftig werden wir jeweils nur einen aktuellen Artikel zu den Themen

- Flughafenanbindung
- 2. Stammstrecke
- Brennerbasistunnel

anbieten, der spätestens nach 3 Monaten ersetzt oder gelöscht wird.

Der Vorstand

Vorsitzender:	Kurt Scholz, Heinrich-Vogl-Str. 21, 85560 Ebersberg, Tel: 08092-2309600
Stellv. Vorsitzender:	Helga Göppel, Posener Str. 23, 81929 München, Tel. 089 / 93 93 03 28
Vorstandsmitglieder:	Dr. Helmut Schink, Barlowstr. 7a, 81927 München, Tel: 089 / 93 11 62 Manfred Senger, Wilhelm-Raabe-Str. 5, 31832 Springe
Kassier:	Harald Grobe, Freischützstr. 82b, 81927 München, Tel: 089 / 9570680
Spendenkonto:	Stadtparkasse München, Konto-Nr.: 59-173500, Bankleitzahl: 701 500 00



Dr. Anton Hofreiter
Mitglied des Deutschen Bundestages
Bündnis 90/Die Grünen

Stand: März 2012

Brennerbasistunnel (BBT): sinnloses Milliardengrab oder anwohnergerechter Alpen transit?

1. Überblick und Sachstand: München – Brenner – Verona (406 km mit geplantem BBT)



Nordzulauf Deutschland

Trudering-Großkarolinenfeld-Brannenburg-Grenze D/A (84 km)

Stand: Planskizze in der Bedarfsplanüberprüfung 2010

- Trudering-Graing: Tunnel
- Graing-Kiefersfelden: oberirdisch
- Kalkulation: Tunnel 50 Mio./km, ebenerdig 25 Mio./km
- Kostenschätzung 2,6 Mrd. EUR, NKV 1,2
- Planungsbeginn: offen
- Finanzierung: offen

Nordzulauf Österreich

Kufstein-Wörgl/Kundl-Baumkirchen-Innsbruck (75 km)
(Ost-West- u. Nord-Süd- u. Regional-Verkehr überlagern sich hier.)

Stand:

- Güterzugumfahrung Innsbruck in Betrieb seit 1994
- Kundl-Baumkirchen in Bau, Inbetriebnahme Ende 2012, 41 km, ca. 80% (32 km) in Tunnel, Wanne, Unterflur, Galerie
- Kosten: 2,4 Mrd. EUR (geplant: 1,3 Mrd. EUR), Bauzeit: 10 Jahre
- Kufstein(Schaftenau)-Kundl: Trasse festgelegt

Brennerbasistunnel

Portal Tulfes/Innsbruck-Portal Franzensfeste (64/55 km)

Stand:

- Erkundungsarbeiten laufen: derzeit 7 km Stollen auf österreichischem Gebiet, 13 km auf italienischem Gebiet, bisher investiert ca. 500 Mio. EUR *Erkundungsstollen 25*
- Bauarbeiten an den Tunnelröhren sollen 2016 beginnen
- Kosten: ca. 24 Mrd. EUR (inkl. Finanzierungskosten)
- Finanzierung: teils Zusagen, teils Absichtserklärungen, Gesamtfinanzierung offen

Südlauf Italien

Franzensfeste-Waidbruck-Bozen-Trient-Verona (189 km)

- ca. 180 km in Tunnels
- Kostenschätzung: offiziell 8 Mrd; kritisch 12-15 Mrd. EUR
- Finanzierung: offen, bis auf Absichtserklärung 1. Abschnitt
- „prioritäre Abschnitte“:

 1. Franzensfeste-Waidbruck:
 - in Planung seit 2011,
 - 28,1 km Länge, davon 27,2 km Tunnel
 - Kosten offiziell 1,6 Mrd EUR
 2. Umfahrung Bozen (16,6 km Länge - 16,6 km im Tunnel)
 3. Umfahrung Trient/Rovereto (k. A.)
 4. Knoten Verona (k. A.)

Karte: www.openstreetmap.org

Rahmenbedingungen der Bahnpolitik in Deutschland

- 1,2 Mrd. EUR jährlich im Bundeshaushalt für Aus- und Neubau von Schienenwegen
- ca. 20 Mrd. EUR zu finanzieren für „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ im Schienen-Bedarfsplan – der deutsche BBT-Zulauf gehört nicht zu diesen Vorhaben.
- „Schienenbonus“ beim Lärmschutz, 100 Mio. EUR pro Jahr für Lärmsanierung, Güterwagen-Umrüstung stockt.

Rahmenbedingungen der Bahnpolitik in Österreich

- Der Brennerbasistunnel steht in Österreich auf dem dritten Platz bei den großen Tunnelprojekten:
 1. Koralmtunnel (Länge 32,9 km, Strecke Graz-Klagenfurt, in Bau, Kosten 5,2 Mrd. EUR, bisher verbaut: 1,9 Mrd. EUR, geplante Fertigstellung 2023).
 2. Semmeringbasistunnel (Länge 27,3 km, Strecke Wien-Graz, Vorarbeiten laufen, Kosten 3,1 Mrd. EUR, geplante Fertigstellung 2024).
 3. Brennerbasistunnel
- Österreichs Staatsschulden liegen bei 72,3% des BIP, weitere Schulden sind in Nebenhaushalte ausgelagert, u. a. Schuldenstand der ÖBB: 15,2 Mrd. EUR, Schuldenstand der ASFINAG: 11,8 Mrd. EUR.
- Schuldenbremse und „Sparpaket“ in Österreich: 2017 soll der Haushalt ausgeglichen sein, bis 2020 sollen die Staatsschulden auf 60% BIP sinken - aber keines der drei Tunnelprojekte soll in Gefahr sein!?

Argumente zum viergleisigen Ausbau der Brennerachse München-Verona mit Brennerbasistunnel

- Die Planung der deutschen Zulaufstrecke eilt nicht. Ramsauer hat 2010 ohne Not die bisher eingenommene deutsche Position aufgegeben, abzuwarten, ob ein viergleisiger Ausbau des deutschen Zulaufs überhaupt notwendig ist. Die Strecke hat auf viele Jahre hinaus noch ausreichend Kapazität.
- In der Planskizze wurde die Leistungsfähigkeit der zweigleisigen Strecke schlechtgerechnet: Wenn man Hochgeschwindigkeits-Personenzüge und langsamere Nahverkehrs- und Güterzüge auf zwei Gleisen rechnet (Mischverkehr), bricht die Kapazität der Strecke sehr stark ein. So wurde mit einem fiktiven und völlig übertriebenen Hochgeschwindigkeits-Zugangebot gerechnet: 16 ICE-Zugpaare München-Verona (heute: 4 Zugpaare), dazu im Inntal noch 16 Zugpaare Salzburg-Bregenz mit Höchstgeschwindigkeit 230 km/h.
- Der Brennerbasistunnel ist teuer und nicht finanziert. Eine Gesamtfinanzierung gibt es sowohl in Österreich als auch in Italien nicht. Die Rechnungshöfe beider Länder warnen vor dem Bau des BBT. Die „CIPE“-Beschlüsse Italiens sind Absichtserklärungen. Dadurch wird eine Finanzierung genehmigt, aber nicht bereitgestellt. (CIPE = Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung)
- Der Baubeginn wurde schon mehrmals nach hinten verschoben, die Kosten nach oben korrigiert: 2004 hieß es: 2015 fertig, Kosten 3,5 Mrd. EUR; 2006 hieß es: 2018 fertig, Kosten 4,5 Mrd. EUR; 2008 hieß es: 2022 fertig, Kosten 6,0 Mrd. EUR; 2012 heißt es: 2026 fertig, Kosten 9,7 Mrd. EUR
- Die Kosten werden fälschlicherweise ohne Finanzierungskosten dargestellt. Der österreichische Rechnungshof hat gemahnt, dass allein der hälftige Kostenanteil Österreichs mit Finanzierungskosten bei 12 Mrd. EUR liegt. Für Italien gilt dasselbe, was Gesamtkosten von 24 Mrd. EUR ergibt.
- EU-Zuschüsse aus dem TEN-T-Programm sind nicht in der Größenordnung verfügbar, um das Projekt zu retten. (Die österr. Verkehrsministerin Bures hofft auf 40% Förderung der EU für den BBT.)
- Es gibt kein Betriebskonzept für den Tunnel: er soll für Mischverkehr geeignet sein, doch letztlich könnten die langsameren und lauten Güterzüge auf der alten Brennerbahn verbleiben und nur schnelle Personenzüge den Tunnel nutzen (Vgl. Neubaustrecke Würzburg-Hannover)
- Die Planung der neuen Brennerachse beruht auf fiktiven Personenzügen und auf Annahmen eines weiter stark wachsenden Güterverkehrswachstums. (Der prognostizierte Verkehrskollaps wurde schon mal parallel zur Verschiebung des Baubeginns nach hinten verschoben.)
- Der Brennerbasistunnel könnte erst dann wie versprochen für schwere Güterzüge genutzt werden, wenn auch der Südzulauf fertig ausgebaut ist. (Neigung mit BBT max. 12 Promille – doch auf der alten Brennerbahn Franzensfeste-Brixen bis zu 22,5 Promille.)
- Lkw bleiben auf der Straße: eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene wird kaum stattfinden, da es keinen Zwang und kein länderübergreifendes Verkehrskonzept dafür gibt.

- Viele Lkw-Fahrten über den Brenner könnten entfallen, wenn die Seehäfen Italiens besser funktionieren würden. (Bananen für Italien kommen per Schiff nach Rotterdam und von dort per Lkw über die Alpen.)
- „U-Bahn München-Verona“: eine Zugreise über die Alpen mit Fahrt durch mehr als 280 Kilometer Tunnel und mit ständigem Blick auf Tunnel- und Lärmschutzwände ist sehr abschreckend.
- Tunnel können sehr unökologische Bauwerke sein: u. a. hohe Betriebs-, Energie- und Wartungskosten, Beeinträchtigung des Wasserhaushalts, riesige Abraumdeponien.

Fazit: „Bei der Planung abwarten und beim Verkehr umdenken“

Deutschland braucht in den nächsten Jahren keine Planung einer Zulaufstrecke München-Kiefersfelden, ob der Brennerbasistunnel nun gebaut wird oder nicht. Lärmschutz an der Bestandsstrecke und leisere Züge sind wichtiger. Da der Ausbau der neuen Brennerachse wackelt, brauchen wir rasch alternative Konzepte für den Alpen transit, vor allem ökonomische Instrumente wie die Alpen transitbörse sowie organisatorische und technische Optimierungen der bestehender Infrastruktur. Die Ingenieure im 19. Jahrhundert waren sehr klug: sie haben eine Bahnstrecke von München nach Verona mit insgesamt 5,5 Kilometer Tunnel konstruiert!

Ein Blick auf die Gotthard-Achse

Der Gotthard-Basistunnel geht 2016 in Betrieb (57 km lang, nach einer Bauzeit von 20 Jahren: 1996-2016) Deutschland schafft es nicht, den Zulauf bis 2016 fertigzubauen. Die deutsche Zulaufstrecke zum Gotthard mit dem viergleisigen Ausbau Karlsruhe-Basel kostet 5,8 Mrd. EUR, bis heute wurden erst ca. 2 Mrd. EUR investiert.

Italien kommt nicht voran beim Südzulauf zum Gotthard, z. B. beim viergleisigen Ausbau Chiasso-Monza. Italien hat nun der Schweiz versprochen, alle aus dem Norden kommenden Güterzüge im italienischen Schienennetz unterzubringen und setzt auf technische Verbesserungen, um den Verkehr auf zwei Gleisen abwickeln zu können. Zumindest angekündigt hat Berlusconi, in den Ausbau der Bahnstrecken vom Piemont nach Genua 6,2 Mrd. EUR investieren zu wollen.