

FÖRDERUNGEN DER BÜRGERINITIATIVEN

Reduzierung des LKW-Verkehrs auf der Brennerstrecke durch **Stopp des Umwegeverkehrs** und gleichmäßigere Verteilung auf andere Alpenübergänge durch politische Maßnahmen (höhere Brennermaut, Alpentransitbörse etc.).

Investitionen in die **bestehende Bahninfrastruktur** (Bestandstrecke, innovative Verladetechnik) anstatt weitere Begünstigung der Logistikbranche und Autoindustrie.

Einstellung der aktuellen Planungen bis der Bedarfsnachweis erstellt ist und alle Einflussfaktoren berücksichtigt werden.

Transparente, faire und **gleichberechtigte Beteiligung** der Bürger und Bürgerinitiativen im Planungsprozess.

Ausbau Bestandsstrecken nach Neubaustandard mit Optimierung des Lärmschutzes und Rückbau schienengleicher Übergänge (Tunnel oder Brücke).

Vermeidung des **innerösterreichischen** Bahnverkehrs über Rosenheim und Inntal (z. Zt. 52 % des Personenverkehrs). Planung einer Alternativstrecke Salzburg–St. Johann–Wörgl.

Keine Investitionen in politische Prestigeprojekte wie die neue Hochleistungsstrecke im Inntal – stattdessen **Verbesserung des Personennahverkehrs**.

Kein Flächenverbrauch unberührter Natur, landwirtschaftlicher Flächen und keine Zerstörung von Kulturdenkmälern.

Eine unabhängige **Überprüfung der Bedarfszahlen** im Schienenverkehr Region Inntal und Rosenheimer Land.

0219 2,5 | Gestaltung WAOS Werbeagentur Oliver Siebert

FAKTEN, KONSEQUENZEN FORDERUNGEN

SCHÜTZT UNSERE HEIMAT!

BRENNERDIALOG.DE

Brennerdialog Rosenheimer Land e. V.
in Kooperation mit

Bürgerforum Inntal e. V., Neubeuern
Bund Naturschutz, Kreisgruppe Rosenheim
Inntalgemeinschaft e. V., Brannenburg
Brennerdialog Großkarolinenfeld und Umgebung
BI Kolbermoor
BI Nußdorf
BI Prutting
BI „brenna tuats“, Riedering
BI „Bürgerinteressen B.I.B. Rohrdorf“
BI „Wasen nicht „verBRENNERN“, Pang
BI „Lebenswertes Happin“
BI „BrennerRO“, Rosenheim
IG Süd e. V.
BI Brannenburg
BI Langkampfen
Arbeitskreis Bahnlärm Kirchseeon

Ansprechpartner unter brennerdialog.de / vor-ort

Brennerdialog Rosenheimer Land e. V.
1. Vorstand Thomas Riedrich
Kuglmooßstraße 3a, 83071 Stephanskirchen

vorstand@brennerdialog.de | brennerdialog.de

Volksbank Raiffeisenbank Rosenheim-Chiemsee eG
IBAN DE61 7116 0000 0005 9262 38, BIC GENODEF1VRR

KEIN STUTTGART 21 IM INNTAL

STOPPT DIE TRASSEN- PLANUNG!

FAKTENCHECK WAS DIE DB GERNE VERSCHWEIGT

Mit neuen Trassen wird Güterverkehr nachhaltig auf die Schiene verlagert. **Richtig ist**, dass ohne Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen die Verlagerung nicht erfolgt. Beispielsweise produziert die niedrige Brennermaut pro Jahr einen vermeidbaren Umwegeverkehr von 800 000 LKWs.

Das Wachstum des Güterverkehrs kann ohne neue Trassen nicht bewältigt werden. **Richtig ist**, dass das vom Statistischen Bundesamt geschätzte Wachstum von jährlich 2,1 % auf der bestehenden Trasse bis 2050 bewältigt werden kann. Es ist unverständlich, dass im Inntal 4 Gleise notwendig sein sollen und in Südtirol 2 Gleise reichen.

Ohne neue Trasse verschlechtert sich der öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV). **Richtig ist**, dass durch den Neubau die Bestandsstrecke zurückgestuft wird und Investitionen reduziert werden. Für die Neubaustrecke sind keine Bahnhöfe zwischen München und Kufstein geplant.

Der Staatsvertrag von 2012 verpflichtet zu Planung und zum Bau von 4 Gleisen im Inntal. **Richtig ist**, dass der Vertrag eine Bedarfsermittlung sowie Alternativplanungen für den innerösterreichischen Verkehr fordert, und eine Kündigung jederzeit mit 3-monatiger Frist möglich ist.

Die neuen Trassen werden im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gesetzlich gefordert. **Richtig ist**, dass es keine realistische Prognose für Bedarf und Wirtschaftlichkeit gibt, und der Planung damit eigentlich die rechtliche Grundlage fehlt.

Nach EU-Vorgaben (Scan Med Korridor) muss die neue Trasse eine Hochleistungsstrecke mit 230 km/h werden. **Richtig ist**, dass dies nur eine Empfehlung ist. Die Fahrzeitverkürzung Grafing–Kufstein beträgt nur 7 Linienminuten.

Die neuen Trassen sind wirtschaftlich. **Richtig ist**, dass der EU-Rechnungshof das EU-Hochgeschwindigkeitsnetz als „ineffizienten Flickenteppich“ analysiert. Ein hohes Personenverkehrsaufkommen gibt es nur zwischen nationalen Ballungszentren (Madrid–Barcelona, Paris–Lyon, Berlin–München). München–Verona gehört nicht dazu. Allerdings gilt das nur ohne Kostenüberschreitung (Madrid–Barcelona + 38 %, Berlin–München +76 %, Stuttgart–München + 622 %).

eca.europa.eu / Lists / ECADocuments / SR18_19 / SR_HIGH_SPEED_RAIL_DE.pdf

KONSEQUENZEN NEUER TRASSEN

Hochgeschwindigkeitszüge 230 km/h und **Zuglängen von 740 Metern** verursachen eine zusätzliche Lärmbelastung.

Bis zu **50 Meter breite Bahnschneisen** „zerschneiden“ die Landschaft wie eine Autobahn.

Hochtrassen, Brücken, Tunnel und Überbauungen verschandeln die Landschaft und schädigen das touristische Image von Inntal und Rosenheimer Land.

Trasse **vernichtet ca. 2 Millionen Quadratmeter** wertvolle und nicht ersetzbare landwirtschaftliche Flächen. **Enteignungen** für Ausgleichsflächen sind bis zu 12 Kilometer um die Trasse möglich.

Der **Immobilienwert** wird durch neue Trassen stark vermindert.

300 Meter breite **Bauschneisen und Kiesberge** bis 40 Meter Höhe stören für 10 Jahre Landwirtschaft, Gewerbe und Verkehr.

Auf deutschen Hochleistungsstrecken werden maximal 20 Prozent Güterverkehr transportiert.

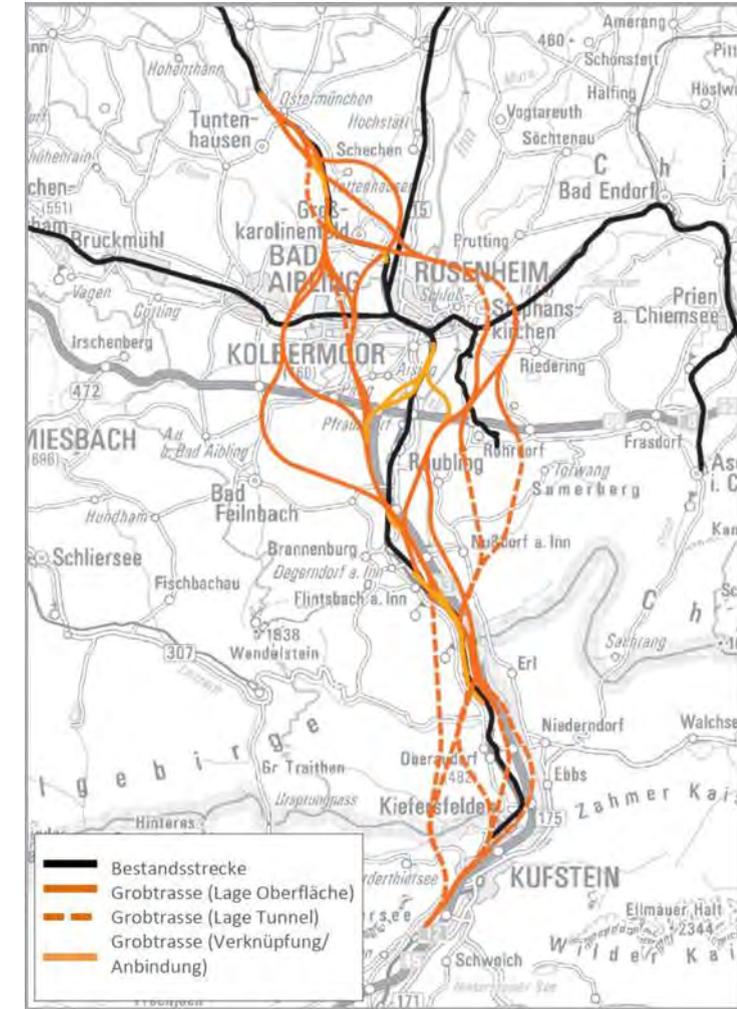
Für die Hochgeschwindigkeitszüge sind in der Region **keine Bahnhöfe** geplant; sie bringen somit keinen Nutzen.

Durch die neue Trasse wird die **Bestandsstrecke „zurückgestuft“**, Investitionen zu Verbesserungen der Infrastruktur, Lärmschutz etc. werden auch zurückgestuft.

Weitere Informationen

buergerforum-inntal.de
brennerdialog.de
wasen-nicht-verbrennern.de
brennernordzulauf.eu

TRASSENKORRIDORE



Schematische Grobtrassenkarte (T. Gruber, DB Netz AG, München, 3.7.2018)



So kann es 10 bis 15 Jahre im Rosenheimer Land aussehen
Beispiel Trassenbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm