

Widerlegung von
9 Behauptungen
gegen das Alternativkonzept
der Bürgerinitiativen

von Prof. Dr. Roland Feindor

“ Man muss dem Größenwahn begegnen, deshalb habe ich mal 9 Behauptungen gegen das Alternativkonzept der Bürgerinitiativen kritisch nachgeprüft. Dazu muss man nur richtig Lesen und Rechnen können.

Prof. Dr. Roland Feindor

Behauptung 1:

Die Bahnstrecke
München – Verona
muss durchgehend
viergleisig sein.

Stimmt nicht:

Die Bahnstrecke München – Verona bleibt in vielen Teilen auf alle absehbare Zeit zweigleisig (z.B. Grafing-München oder Südzulauf südlich von Waidbruck).

Übrigens: auch der Brenner-Basis-Tunnel hat nur zwei Gleise!

Behauptung 2:

Die EU verlangt für
den Personen-
Fernverkehr eine
Geschwindigkeit von
230 km/h.

Stimmt nicht:

Die EU-Leitlinien für die
Transeuropäischen Netze
Verkehr verlangen für
Personen-Fernverkehr nur 160
km/h, für Güterverkehr 100
km/h.

Behauptung 3:

Der Bau der
Neubaustrecke ist
eine internationale
vertragliche
Verpflichtung.

Stimmt nicht:

Mir ist kein völkerrechtlich verbindlicher Vertrag bekannt.
Es gibt nur blumige Erklärungen und Vereinbarungen.

Die Vereinbarung von Rosenheim vom 15.Juni 2012 ist übrigens mit einer Frist von drei Monaten kündbar.

Behauptung 4:

Die Bestandsstrecke
kann den erwarteten
Bahnverkehr nicht
aufnehmen.

Stimmt nicht:

Die Bestandsstrecke
Rosenheim – Kufstein ist heute
mit rund 180 Zügen pro Tag nur
gut zur Hälfte ausgelastet.

Nach den Prognosen der
Bahnen werden für 2040
ca. 360 Züge pro Tag erwartet.

Mit geringem Aufwand

>>

(digitale Zugsteuerung, weitere
und längere Überholgleise)
kann die Kapazität der
Bestandsstrecke auf ca. 400
Züge pro Tag erhöht werden.
Die Strecke Rosenheim –
München wird durch die
Ausbaustrecke München-
Mühldorf – Freilassing
erheblich entlastet.
Das reicht also locker!

Behauptung 5:

Der Nutzen des
Projekts ist größer
als die Kosten.

Stimmt nicht:

Laut der letzten vorliegenden Studie von 2017 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums liegt der Nutzen bei weniger als 80% der damals angenommenen Kosten von lächerlichen 1,8 Mrd Euro! Bei Kosten von 10 Mrd Euro läge danach der unveränderte Nutzen bei weniger als 15 % der Kosten. Mehr Verschwendung von Steuergeldern geht kaum!

Behauptung 6:

Die CO₂-Emissionen
beim Tunnelbau werden
durch wegfallenden
LKW-Verkehr
kompensiert.

Stimmt nicht:

Selbst bei heutiger LKW-Technik werden die CO-2-Emissionen beim Tunnelbau durch wegfallenden LKW-Verkehr erst nach mehr als 30 Jahren kompensiert,

bei der schon festliegenden modernen, klimaorientierten Technik **nie**.

Behauptung 7:

Wenn die
Neubaustrecke fertig ist
wird der Lärm an der
Bestandsstrecke
deutlich reduziert.

Stimmt nicht:

Nach Fertigstellung der
Neubaustrecke werden
immer noch etwa so viele
Züge auf der
Bestandsstrecke fahren
wie heute – ohne
Lärmschutz nach
Neubaustandards.

Behauptung 8:

Wenn die
Neubaustrecke gebaut
wird verschwinden die
LKW- Schlangen auf der
Brennerstrecke.

Stimmt nicht:

Ziel der Bahn ist es, den Anteil der Bahn am Güterverkehr von 18% auf 25% zu erhöhen. Es bleiben also dauerhaft die meisten LKW auf der Straße, auch weil sich viele Güter nicht zum Bahntransport eignen und die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene nicht stimmen.

Behauptung 9:

Im Seeton von
Rosenheim kann man
keinen Eisenbahntunnel
bauen.

Stimmt nicht:

In Österreich wurde im Zuge der Koralmbahn der Eisenbahntunnel St. Kanzian im schwierigen Seeton 2023 fertiggestellt.

Unterm Strich:

**Es spricht nichts gegen
eine Alternative, die viel
schneller, billiger und
nachhaltiger ist!**



**Bürgerbahn statt
Größenwahn!**