

Leserbriefe zum OVB-Artikel „Zeugnis von erbittertem Bahnhass“ vom 20.09.22

Lothar Thaler, Schechen:

Was veranlasst die OVB-Heimatzeitungen, einen solchen miserablen Artikel mit diesem reißerischen Titel zu veröffentlichen? Da kommt ein Lobbyist zu Wort und darf sich ungehemmt über Menschen äußern, die das Wohl ihrer Region im Blick haben. Da werden Bürger, die begründete Bedenken gegen den Brenner-Nordzulauf haben, in die Ecke von blindwütigen, verblendeten Nicht-Wissenden gestellt. Menschen, die auf der Basis von wissenschaftlichen Untersuchungen das Großprojekt Neubau Brenner-Nordzulauf in der geplanten Form infrage stellen. Menschen, die ihre Region nicht einer Planung opfern wollen, die jeglicher Vernunft und Wirtschaftlichkeit widerspricht. Alle unabhängigen Untersuchungen bestreiten den Sinn der Hochgeschwindigkeitstrasse. Bis heute konnten weder Bahn noch Verkehrsministerium den Nachweis erbringen, dass der Neubau des Brenner-Nordzulaufs tatsächlich benötigt wird. Der VCD urteilt über die Menschen in der Region, die sich für eine sinnvolle Lösung einsetzen. Eine Lösung, die für alle tragbar ist und einer wissenschaftlichen Prüfung standhält. Es macht mir Mut, dass sich der VCD derart massiv zu Wort meldet. Wie ein kleines Kind, das nicht bekommt, was es will. Vielleicht stehen die Signale für die Neubaustrecke ja bereits auf „Rot“.

Stefan Hofbauer, Ostermünchen:

Der Landesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Dr. Loos, hat sich in seiner jüngsten Äußerung zum Brenner-Nordzulauf gehörig im Ton vergriffen. Er bringt hier eine Emotionalität in die doch so notwendige sachliche Diskussion, die davon zeugen kann, dass Bahn und Lobbyisten hier den Sachargumenten der Gegner einer Neubaustrecke keine fundierten Antworten entgegensetzen können.

Dies konnte man bereits im Februar feststellen, als sich Projektleiter Neumaier mit herabwürdigenden Aussagen gegenüber den Bürgerinitiativen selbst disqualifizierte. Vor allem sei darauf hingewiesen, dass die Bürgerinitiativen jegliche Neubaustrecke ablehnen, egal ob sie nun über oder unter dem Inn im Norden von Rosenheim verlaufen würde. Sie ist schlichtweg nicht notwendig, um den zu erwartenden Güterverkehr aus dem Inntal zu bewältigen.

Die Untertunnelung des Inns im Rosenheimer Norden wird von Kommunalpolitikern gefordert, angeführt von Bundestagsabgeordneter Daniela Ludwig und Landrat Otto Lederer. Und diesen kann wahrlich kein Bahnhass unterstellt werden. Die Bürgerinitiativen im Landkreis sind der Auffassung (und werden dies auch durch ein Verkehrsgutachten nachweisen), dass die Bestandsstrecke ausreicht. Die Entzerrung und Verteilung des Güterverkehrs ab Rosenheim wird hier der Lösungsansatz sein.

Nebenbei bemerkt, stellt sich schon die Frage, wie eine zur neutralen Berichterstattung verpflichtete Tageszeitung eine derartige Stellungnahme eines Lobbyisten an so prominenter Stelle ohne jegliche Kommentierung veröffentlichen kann.

Franz Oeckl / Stefan Hofbauer, Ostermünchen:

Immer wieder bringen die Bahn und deren Lobbyisten das Argument, der Güterverkehr müsse auf die Schiene verlagert werden. Sie erhoffen sich dadurch Zuspruch aus der Bevölkerung, die unter dem wachsenden Lkw-Verkehr auf den Autobahnen ächzt. Doch erkennen die Bürger zunehmend, dass Bahn und Politik schon längst erste Schritte hätten einleiten müssen, um Güter auf die Schiene zu bringen, sollten sie dieses Ziel ernsthaft verfolgen.

Die Kapazitäten auf der Schiene sind heute schon vorhanden. Doch was geschieht in diese Richtung? Nichts. Konkrete Schritte zur Schaffung von Verlademöglichkeiten? Fehlangeige. Vergangenes Jahr gab es eine Studie zum Thema kombinierter Verkehr (Sattelaufleger/Zug). Wann folgt wohl eine Umsetzung?

Beabsichtigt ist in Wirklichkeit die Realisierung eines EU-Projektes, zu dessen Umsetzung sich der deutsche Staat vor langer Zeit verpflichtet zu haben meint: die Verbindung der Metropolen Europas mit Hochgeschwindigkeitsstrecken („TEN-Projekt“). Glauben die Verantwortlichen aber allen Ernstes, dass eine solche Verbindung zwischen München und Verona der „Entwicklung des Binnenmarktes“ dient und der „Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes der Union“? Da gibt es unzählige andere, weniger aufwendige Maßnahmen, die diese Ziele weitaus besser erreichen.

Die geringen Fahrgastzahlen, die verschiedene Gutachter prognostizieren (unter anderem die BCP-Studie 2021), rechtfertigen nie und nimmer die gigantischen Kosten eines solchen Bauwerks.

Die Bürgerinitiativen wollen sehr wohl den Güterverkehr auf der Schiene, aber dafür braucht es keine Neubaustrecke für Geschwindigkeiten bis 230 km/h, sondern eine Änderung der Subventionspolitik. Das sollte auch der Verkehrsclub Deutschland erkennen und auf emotionale Statements verzichten.