

Guten Morgen, liebe Freunde der Bürgerbahn!

Bürgerbahn, das ist unsere Bahn, die den Bürgern gehört und für die Bürger da ist. Bürgerbahn statt Größenwahn! Das fordern heute die Bürgerinitiativen in ganz Deutschland. 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.

**Behauptung1:** 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!

**Behauptung2:** 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.

**Behauptung3:** 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.

**Behauptung4:** 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!

**Behauptung5:** 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!

**Behauptung6:** Die CO-2-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.**

**Behauptung7:** 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.

**Behauptung8:** 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.

**Behauptung9:** 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!