



Wir sind heimatverbunden, vorausschauend und ehrlich

Pressemitteilung

5. Februar 2021

((4.785 Zeichen))

High Noon für die Verkehrswende: Güter auf die Schiene

Neue Verkehrsprognosen für die Zeit nach Corona sagen eine Verkehrsreduktion von 30 Prozent voraus. So zitiert der Bayerische Rundfunk in einem aktuellen Medienbericht Andreas Knie, Mobilitätsforscher am Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) und Professor für Soziologie an der TU Berlin. Ganz anders diskutiert man bei der Landshuter Umfahrung. Wann immer die B15 neu gefordert wird, seit Jahrzehnten sind die Argumente die gleichen: Die Industrie brauche die Straße schon jetzt, die Stadt Landshut erhofft sich Entlastung, der Verkehr würde so oder so immer weiter zunehmen. Das alles ist wenig faktenbasiert, zu jedem Argument gibt es gegenteilige Studien. Was man aber sicher sagen kann: Der derzeitige wenig zufriedenstellende Zustand ist eine Folge der Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte.

Die Klimaerwärmung hingegen ist ein unbestrittener Fakt, und gleichfalls ist unbestritten, dass diese nicht zuletzt auf menschengemachten CO₂-Ausstoß zurückgeht. Die Emissionen müssen schnell gesenkt werden. Dazu hat sich Deutschland 2015 im Pariser Klimaprotokoll mit seiner Unterschrift 196 Vertragspartnern gegenüber verpflichtet.

Der Verkehr und der CO₂-Ausstoß

Wie kann das gelingen? Der Verkehr trägt mit 20 Prozent zum deutschen CO₂-Aufkommen bei. Wir brauchen daher weniger und nicht mehr Straßenverkehr. Dazu passt, dass der bayerische Ministerpräsident Markus Söder neuerdings fordert, dass ab 2030 keine Autos mit Verbrennermotor mehr neu zugelassen werden sollen. Damit schließt er sich Norwegen und anderen EU-Ländern an, die dies schon früher angekündigt hatten. Das Zeitalter von Benzin und Diesel geht zu Ende.

Die Bahn bringt die Lösung

Transporte benötigter Güter sollten also auf die Schiene verlagert werden. Das ist Konsens bei Verkehrs- und Umweltexperten seit Jahrzehnten und so hört man es auch seit einiger Zeit aus dem Bundesverkehrsministerium. Dazu passt der Brennerbasistunnel, das Jahrhundertprojekt der Bahnen in Österreich, Italien und Deutschland, auf dessen Baufortschritt man in Tirol stolz ist. Der Tunnel soll noch vor 2030 in Betrieb gehen. Ein Autobahnzubringer mit Umladestation bei Rosenheim oder im bayerischen Inntal macht wenig Sinn und findet keine Zustimmung bei der Bevölkerung vor Ort. Eine leistungsstarke Schienenanbindung ist angesagt. Damit aber ist Deutschland gewaltig in Verzug. Das soll sich jetzt ändern. Damit würde auch die

DIE GEMEINSCHAFT DER BETROFFENEN UND GEGNER DER AUTOBAHNTRASSE
REGENSBURG-ROSENHEIM (B15 NEU) E.V. VON 1974
Pressemitteilung

Luft im Inntal für die Anwohner besser, denn laut Umweltbundesamt sind die Emissionen im Güterverkehr dramatisch niedriger als beim Transport mit Lkws.

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr – Bezugsjahr 2019

Verkehrsmittel		Treibhausgase ¹	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁴	Stickoxide	Partikel ⁵
Lkw ²	g / tkm	111	0,086	0,037	0,244	0,006
Güterbahn ³		17	0,011	0,002	0,026	0,001
Binnenschiff		30	0,081	0,028	0,382	0,009

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin und Diesel

Quelle: TREMOD 6.14

Umweltbundesamt 11/2020

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² Lkw ab 3,5t, Sattelzüge, Lastzüge

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. den „Umweltmobilcheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

⁴ ohne Methan

⁵ ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

Für Informationen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbereitstellung siehe UBA-Broschüre "Umweltfreundlich mobil!" (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltfreundlich-mobil>)

Quelle: UBA 2020

Ausbau statt Neubau

Vorhandene Bahnstrecken müssen ertüchtigt werden. Eine Elektrifizierung der Strecke Landshut-Rosenheim ist in Planung. Die eingleisige Strecke, welche schon zu Kriegszeiten wesentlich mehr Verkehr aufgenommen hatte, soll nun endlich zweigleisig werden, so wie es ihre Planer Ende des 19. Jahrhunderts bereits vorgesehen hatten. Viele dafür benötigten Flächen gehören der Bahn längst. Und weil Lärmschutz, Einhausung, neue Brücken und Tunnel bei Autobahnplanungen kein Problem darstellen, sollte dies beim Bahnausbau auch nicht der Fall sein.

Übrigens: Der Ausbau der Bahnstrecke Regensburg - Landshut - Mühldorf - Wasserburg - Rosenheim hat im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,2, ein extrem guter Wert. Bei der Überarbeitung kommt die Strecke wohl in den vordringlichen Bedarf für die wirklich wichtigen Projekte. Das hat bisher kein Abschnitt der geplanten B15 neu südlich der Landshuter Umfahrung bisher erreicht.

Klare Ansage

„Es ist nachvollziehbar, dass sich die Gemeinden Geisenhausen und Vilsbiburg vor dem prognostizierten Neuverkehr durch die B15 neu Planung südlich der A 92 fürchten,“ sagt Gisela Floegel für die Stopp-B15 neu-Initiativen. „Es bleibt aber der falsche Ansatz, auf Hoffnung auf zusätzlichen Straßenneubau zu legen, auf eine Westumfahrung für Geisenhausen und einen Monsterknoten nördlich von Vilsbiburg.“ Anstatt weitere Millionen in weiteren Flächenverbrauch zu investieren, sollten die Gemeinden, genau wie der Mühldorfer Kreistag, dem Weiterbau der B15 neu eine klare Absage erteilen und stattdessen landschaftsverträgliche, klimagerechte Alternativen wie den Ausbau der Bahnlinie Landshut-Rosenheim in die politische Diskussion einbringen, so empfehlen es die laut Selbstdarstellung heimatverbundenen Mitglieder des Vereins von Stop B15 neu.

DIE GEMEINSCHAFT DER BETROFFENEN UND GEGNER DER AUTOBAHNTRASSE
REGENSBURG-ROSENHEIM (B15 NEU) E.V. VON 1974

Pressemitteilung

Ob die Verkehrszahlen tatsächlich um ein knappes Drittel zurückgehen werden, das wird die Zukunft zeigen. Einfach so weitergehen wie bisher aber wird es sicherlich nicht.

Die Jahreshauptversammlung des Vereins der Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der B15 neu wird Pandemie-bedingt voraussichtlich auf die Jahresmitte verschoben.

Anlage

((PM_210202_schiene_UBA.jpg, BU:))

Quelle: UBA 2020

Hinweis für den Verleger

Die Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der B15 neu wurde 1974 gegründet, als die Pläne für die geplante Trasse Regensburg – Rosenheim bekannt wurden. Seitdem haben sich zahlreiche Bürgerinitiativen dem Anliegen zum Stopp der B15 neu angeschlossen.

Presseinformation

der Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der B15 neu und die
Bürgerinitiativen Stop B15 neu

Gisela Floegel

Vorsitzende der Gemeinschaft

84137 Vilsbiburg

T 08741 6753

M 0160 92662145