

Brenner Nordzulauf im Inntal

Fakten-Check und Bewertung

Alpenquerender Transitverkehr

Die Alpen als sensibler Lebensraum sind ein besonderes Hindernis für den Verkehr von Nord- nach Südeuropa. Der Transitverkehr wird über mehrere Routen am Alpenbogen entlang geführt. Aufgrund ökonomischer Vorteile sind bestimmte Routen vom Verkehr besonders belastet. Die größte Verkehrsdichte hat die Brenneroute, 2017 fuhren hier 2,25 Millionen LKWs. Entlang der Brenneroute ist die Bevölkerung enorm belastet.

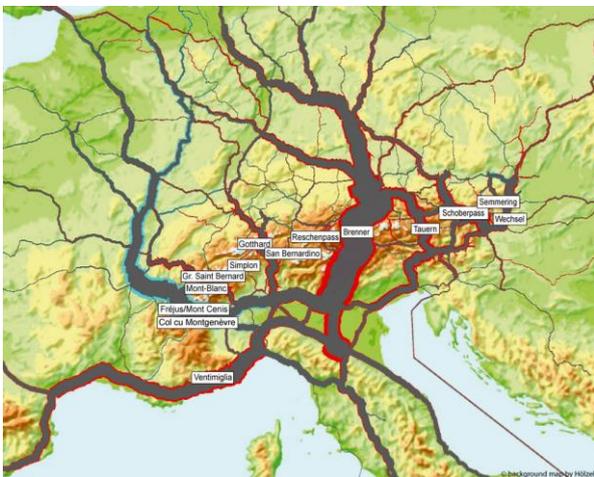


Abb.1 Alpen transit mit seinen Übergängen. Quelle: BMVIT

Durch die Alpenkonvention der 9 Alpenländer wird versucht den Lebensraum der Alpen zu schützen. Leider konnte bisher keine gemeinsame Verkehrspolitik gefunden werden um die Verkehrsströme über die Alpen besser zu verteilen. Hier bedarf es einer gemeinsamen europäischen Lösung. Insgesamt ist man sich einig, dass mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden soll. Hierfür gibt es ein breites Maßnahmenpaket^{20,21,23} (Mautregulierung, Kraftstoffsteuerregulierung, Alpen transitbörse Zugtechnik, ETCS, ect). Infrastrukturmaßnahmen wie der Brenner Basistunnel und seine Zulaufstrecken können nur ihre Wirkung entfalten, wenn verkehrspolitische Anreize²⁵ geschaffen werden den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Inhalt:

[Alpenquerender Transitverkehr.](#)

[Veränderungen im Lebensraum Inntal.](#)

[Politischer Wille zum BBT und Nordzulauf.](#)

[Planung von Verkehrs großprojekten.](#)

[Verkehrsverflechtungsprognose.](#)

[Beurteilung von Bedarfsplänen.](#)

[Nutzen Kosten Analyse.](#)

[Verkehrs großprojekte.](#)

[Hochgeschwindigkeitsstrecken.](#)

[Fazit.](#)

[Brenner Nordzulauf ein europäisches Projekt.](#)



Faktencheck: Der alpenquerende Güterverkehr hat das Niveau vor der Wirtschaftskrise 2009 bis jetzt noch nicht wieder erreicht²⁶. Der Güterverkehr ist sehr ungleich auf die Alpenübergänge verteilt. Insgesamt zeigt der alpenquerende **Güterverkehr** nur ein sehr geringes Wachstum und erreicht nicht die Wachstumsprognose vor der Wirtschaftskrise 2009. Bisher wurden keine verkehrspolitischen Anreize geschaffen um den Güterverkehr tatsächlich von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Bisher konnte der deutsche Schienengüterverkehr seinen Marktanteil von 20 % nicht steigern und verharrt bei diesem Wert seit Jahren.²²

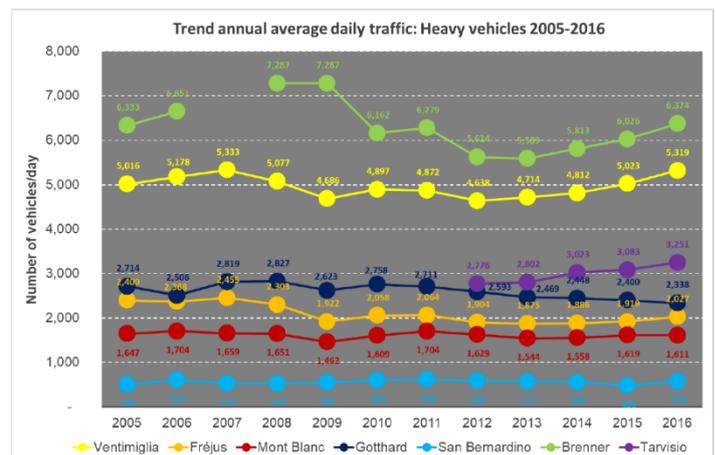


Abb.2 Schwerlastverkehr an den Alpenübergängen¹⁷.

Veränderungen im Lebensraum Inntal und Rosenheimer Land.

Die langfristigen Veränderungen durch eine Bahntrasse mit 2 Hochgeschwindigkeitsgleisen werden massiv. Personenzüge bis zu 230 km/h schnell werden auf oberirdischen weitläufigen Trassen und ggf. durch Tunnel das Inntal durchschneiden. Eine Großbaustelle mit mehreren 100 m Breite und massiven Erdbewegungen wird das Inntal über Jahre mit Lärm und Emissionen belasten. Wird in Zukunft die neue Bahntrasse den Straßenverkehr entlasten? Kann die Bevölkerung im Inntal und Rosenheimer Land davon profitieren?

Politischer Wille zum BBT und Nordzulauf.

Bereits 1971 hat sich eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Deutschen Bundesbahn, österreichischen Bundesbahn und italienischen Bundesbahn mit dem Projekt Brenner Basis-tunnel formiert. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine Bedarfsberechnung oder Kosten-Nutzen-Analyse.

1996 wurde dann vom europäischen Parlament der Aufbau eines transeuropäischen Schienenverkehrsnetzes (TEN-T) beschlossen. Heute ist der Brenner Nordzulauf ein Bestandteil im sogenannten Scan Med. Korridor mit einer Verbindung von Finnland durch Deutschland und Österreich bis in den Süden von Italien.

2002 hat sich eine trilaterale Arbeitsgruppe gegründet um die entsprechenden Maßnahmen zur Errichtung des Brennerbasistunnels ein-zuleiten.

2009 wurde dann der Brenner Aktionsplan in Kraft gesetzt.

Ein wesentlicher Schritt zur Festlegung eines dritten und vierten Gleises im Inntal ist ein Staatsvertrag zwischen Österreich und Deutschland. Er ist die Vereinbarung über die koordinierte Planung zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung München - Rosenheim - deutsch-österreichische Grenze - Kundl – Innsbruck.

Wichtige Textpassagen im **Staatsvertrag**¹ vom 15.6.2012

„... In der Erkenntnis dass der in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 2010 ermittelte Ausbaubedarf des deutschen Brennerzulaufs ergeben hat, dass zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten für die prognostizierten Verkehre der Bau zweier zusätzlicher Gleise im Streckenabschnitt München deutsch-österreichische Grenze - /Kundl/Radfeld erforderlich wird...“

Eine plausible Verkehrsprognose zu dem oberen Sachverhalt kann derzeit nicht gefunden werden.

„... In dem Willen, die Verkehrsprognosen regelmäßig (etwa alle fünf Jahre) zu aktualisieren und abzustimmen und auf dieser Grundlage sowie auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus regelmäßig gemäß den nationalen Vorgaben zu überprüfen“

Eine Überprüfung hat bis jetzt niemals stattgefunden.

„... Bei diesem Ausbau sollen auch Belange des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg über das deutsche Hoheitsgebiet, die Gegenstand einer eigenen Studie sind, berücksichtigt werde..“

Eine Studie hierzu gibt es noch nicht. Nach dem Staatsvertrag bleibt österreichischer Schienenverkehr über deutsches Hoheitsgebiet weiterhin Realität.

„... Diese Vereinbarung bleibt in Kraft solange sie nicht von einer Vertragspartei mit einer Frist von drei Monaten gegenüber der anderen Vertragspartei schriftlich gekündigt wird.“

Erstaunlich ist die Kündigungsklausel falls der Vertrag nicht erfüllt werden kann. Eine Kündigung wäre jederzeit möglich.

Der Staatsvertrag regelt nicht nur den Brenner Nordzulauf, sondern nimmt auch Einfluss auf die Abwicklung des österreichischen Schienenverkehrs über Deutschland.

Ist neben der Bahntrasse zum Brenner Nordzulauf auch eine Optimierung des österreichischen Nah- und Fernverkehrs über deutsches Hoheitsgebiet geplant?

Planung von Verkehrsprojekten in Deutschland.

Öffentliche Infrastrukturvorhaben mit weitreichenden Auswirkungen unterliegen in der Regel einer Bedarfsprüfung¹⁸, die als ein erster Planungsschritt innerhalb eines gestuften Planungsprozesses festgelegt ist. Bedarfsprüfungen haben den Zweck, sich Klarheit darüber zu verschaffen, ob ein Vorhaben gemäß der Zielsetzung des jeweiligen Fachgesetzes, das die Bedarfsprüfung vorschreibt, angesichts der Auswirkungen auf Rechte Dritter, die Umwelt und die öffentlichen Haushalte benötigt wird. Die Entscheidung über ein „Brauchen wir das?“, ist somit die Voraussetzung, um in die weitere Planung eintreten zu können. Zunächst werden Verkehrsverflechtungsprognosen zur Bedarfsermittlung erstellt. Wurde ein möglicher Bedarf festgestellt erfolgt eine Nutzen Kosten Analyse, mit dem Ziel den volkswirtschaftlichen Nutzen des Projektes nachzuweisen. Damit könnten die beiden wichtigsten Voraussetzungen gegeben sein um das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan² aufzunehmen.



Abb.3 Planungsstufen von Verkehrsprojekten.

Der Bundesverkehrswegeplan hat noch keine Rechtswirksamkeit. Für die Rechtswirksamkeit ist dann die Aufnahme in den Bedarfsplan des Bundesschieneausbaugesetzes notwendig. Am Ende könnte ein Planfeststellungsverfahren erfolgen.

Faktencheck: Derzeit erfüllt der Brenner Nordzulauf nicht die Kriterien um in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden zu können. Weder ein plausibler Bedarf noch eine plausible Nutzen Kosten Analyse liegen vor. Hier stellt sich die Frage warum die Abgeordneten der Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan zugestimmt haben? Haben die Abgeordneten genügend Wissen über dieses Projekt gehabt.

Verkehrsverflechtungsprognose⁶ bis zum Jahr 2030 eine realistische Darstellung?

Das Bundesministerium für Verkehr schreibt²: „Eine unabdingbare Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan ist, eine realistische und belastbare Prognose über die zukünftige Entwicklung des Güter und Personenverkehrs.“

Sind die Zahlen der Verkehrsprognose, hinsichtlich der Entwicklung des Transportaufkommens und der Transportleistung realistisch und belastbar?

Den Verkehrsprognosezahlen werden die Ist-Zahlen des statistischen Bundesamtes⁶ der Jahre 2010-2017, gegenübergestellt. Die Verkehrsprognose zeigt für das Transportaufkommen eine Steigerung von 23 % bis 2030. Die Zahlen des statistischen Bundesamtes ergeben hochgerechnet nur eine Steigerung von 7,6 %. Das Transportaufkommen ist seit 2008 konstant (Abb.4)

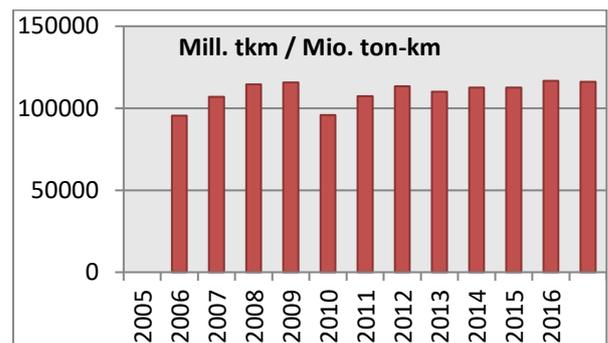


Abb.4 Transportleistung Schienengüterverkehr.

Für die Transportleistung ergibt sich ein gleiches Bild. Die Verkehrsprognose errechnet eine Steigerung von 42,9%, das statistische Bundesamt weist eine Steigerung um 23,5% aus. 2013 hat die Deutsche Bundesbahn eine eigene Prognose⁸ erstellt mit einer Zunahme der Transportleistung um lediglich 17 %.(Abb.5)

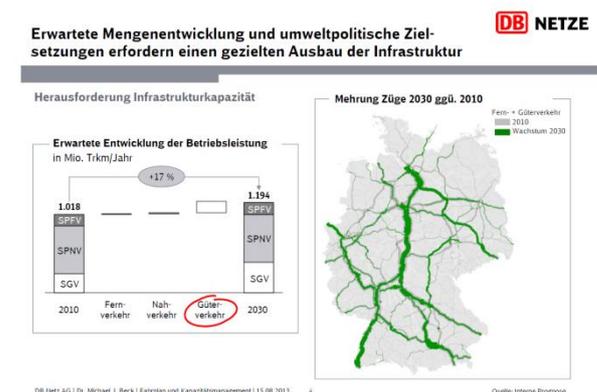


Abb 5. Prognose der DB Netz AG⁸

Faktencheck: Die genannten Steigerungen für das Transportaufkommen und die Transportleistung der Verkehrsprognose sind derzeit nicht realistisch. Hiermit kann kein wirklicher Bedarf begründet werden.

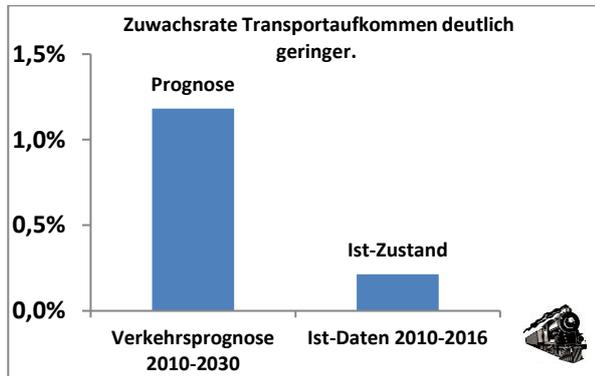


Abb.6 Zuwachsrate Transportaufkommen.

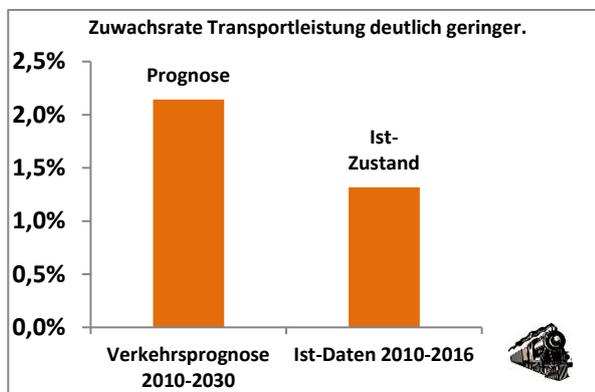


Abb.7 Zuwachsrate Transportleistung.

Beurteilung von Bedarfsplänen.

Der wissenschaftliche Dienst des Bundestages kommt bei der Überprüfung der Bedarfspläne¹¹ im Abschlussbericht vom November 2010⁵ zu folgender Ansicht⁵.

„In Anbetracht der geringen Bearbeitungstiefe der derzeit vorliegenden Planungen ist die Schätzung der Investitionskosten mit Unsicherheiten behaftet. Zur Berücksichtigung dieser Unsicherheiten erfolgte die Investitionsschätzung für den Planfall 36 (Brenner Nordzulauf) daher unter Berücksichtigung entsprechender Risikomargen. Das in der Bedarfsplanüberprüfung ermittelte Nutzen Kosten Verhältnis von 1,2, gibt Anlass die Bearbeitungstiefe insbesondere bei der Infrastrukturplanung zu erhöhen und damit die Belastbarkeit des Bewertungsergebnisses zu verbessern.“

Unabhängige Verkehrsgutachter⁴ haben bereits 2014 festgestellt dass das Nutzen

Kosten Verhältnis zu günstig berechnet ist. Aufgrund der allgemeinen Kostensteigerung bis zu Baubeginn wird mit Mehrkosten von 1 Milliarde € gerechnet, dies würde das Nutzen Kosten Verhältnis unter 1 drücken.

An dieser Stelle betrachten wir noch einige Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne¹¹.

“Ein großes Problem ist die starke Kostensteigerung und damit eine Verschlechterung des Nutzen-Kostenverhältnisses. In den Bedarfsplänen stehen unwirtschaftliche Schienenprojekte. Diese unwirtschaftlichen Schienenprojekte können jedoch im Bedarfsplan bleiben, aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit können sie jedoch nicht aus Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden“.

Faktencheck: Die Aussagen geben Anlass zur Besorgnis, dass Bedarfspläne auf Schätzungen beruhen, die Bearbeitungstiefe nicht gut genug ist und die Belastbarkeit der Bewertungsergebnisse zu verbessern ist. Unwirtschaftliche Schienenprojekte bleiben bestehen bis man sie wieder schön gerechnet hat. Hier stellt sich die Frage nach der Qualität der Verkehrsprognosen und wer diese Qualität überprüft?

Nutzen Kosten Analyse.

Ein zentrales Modul der Planung von Verkehrsprojekten ist die Nutzen Kosten Analyse.

Betrachtet man das Projekt Brenner Nordzulauf im Bundesverkehrswegeplan, fällt auf, dass eine Nutzen- Kosten-Analyse überhaupt nicht angegeben ist.

Hierzu müssen erst noch Berechnungen angestellt werden. Der Investitionsbedarf ist weiterhin mit 2,6 Milliarden € angegeben eine Zahl aus dem Jahr 2010, die aufgrund der Kostensteigerung jetzt schon unrealistisch und historisch ist. Dies wird das Nutzen Kosten Verhältnis verschlechtern.

Unabhängige Verkehrswissenschaftler haben Zweifel an der korrekten Kosten-Nutzen-Analyse.

Im Folgenden betrachten wir die Arbeit von Prof. Dr.-Ing. Gert Marte und Kollegen¹⁰ „Kritik der Nutzen-Kosten-Analyse für Verkehrswegeinvestitionen „aus dem Jahre 2012. Professor Marte trifft hier sehr interessante Feststellungen.

„Das Problem bei der Nutzen-Kosten-Analyse für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ist, dass diese Nutzen-Kosten-Analysen in einem für die Bürger kaum vorstellbaren Maß schön-gerechnet sind. Ziel der Schönrechnerei ist es, ein möglichst hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis vorzutäuschen, um die Realisierung von Projekten zu erreichen, die bei realistischen Nutzen-Kosten-Analysen nicht durchsetzbar wären.

Wenn man eine realistische Nutzen-Kosten-Abschätzung durchführt, dann kommt man zu dem Ergebnis, dass bei vielen Projekten das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1 liegt und sie damit volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen sind.

Mit dem Begriff Schönrechnerei wird die Tendenz beschrieben, ein möglichst hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis vorzutäuschen, um die Durchsetzung von Verkehrsprojekten zu erleichtern. Die dabei absichtlich in das Verfahren eingebauten Fehler werden strategische Fehler genannt.

Es ist bekannt, dass Bewertungen für Verkehrsprojekte schön-gerechnet sind. Weniger bekannt ist das Ausmaß der Schönrechnerei, da dieses Ausmaß durch die Berichte und Stellungnahmen des BMVBW verschleiert werden soll.“

Faktencheck: Die Nutzen Kosten Analyse kann ein geeignetes Instrument sein um die volkswirtschaftliche Bedeutung von Verkehrsprojekten darzustellen. Die Nutzen Kosten Analyse ist in ihrer Erstellung aufgrund der Komplexität schwierig. Durch kleine Veränderungen in der Art der Berechnung können die Werte manipuliert werden. Die Möglichkeit der Manipulation scheint zur Durchsetzung von Verkehrsprojekten genutzt zu werden.

Vorhandene und benötigte Schienen-Kapazitäten.

Täglich fahren auf der Strecke Rosenheim Kiefersfelden ca. 180 Züge. Die Kapazitätsgrenze liegt laut Untersuchung des Bundesumweltministeriums von 2010 bei 320 Zügen pro Tag²³. Die Bedarfsplanüberprüfung 2010 die bereits nach unabhängiger Begutachtung einen viel zu hohen Wert für die Zugzahlen ergeben hat weist bei der Bundesbahn 302 Züge im Jahr 2025 pro Tag aus. Der Brenner Basistunnel und seine Bestandsstrecken sind im Planfall für 400 Züge pro Tag ausgelegt. Wann und wie diese Zugzahlen je erreicht werden steht in den Sternen, aktuell zeigt sich beim alpenquerenden Güterverkehr eine Stagnation. Somit könnten rein rechnerisch zu einem Zeitpunkt X 80 Züge fehlen. Die fehlenden Züge könnte man durch eine Ertüchtigung der Bestandsstrecke ausgleichen, ein neuer Trassenbau ist nicht notwendig. Dies ist umso deutlicher betrachtet man die oben genannten Zahlen für das Transportaufkommen und die Transportleistung zwischen 2010 und 2017. Die Deutsche Bahn AG hat natürlich ein massives Interesse an der Erweiterung ihrer Infrastruktur, die Zugzahlen werden eher nach oben korrigiert⁹. Derzeit kann die Deutschen Bahn AG keinen wirklichen Bedarf plausibel nachweisen.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetzes ein Gesetz ohne Konsequenz.

Das Gesetz sieht vor, dass alle fünf Jahre der Bedarfsplan überprüft wird. Trotz fehlender Wirtschaftlichkeit besteht jedoch nach Prüfung keine Rechtspflicht zur Anpassung¹¹. Wofür braucht man eine Überprüfung wenn sich sowieso daraus keine Konsequenzen gibt?

Verkehrsgroßprojekte, Nutzen überbewertet, Kosten unterschätzt.

Eine Reihe von wissenschaftlichen Studien zu Verkehrsgroßprojekten zeigen deutlich dass die Kosten sehr häufig unterschätzt werden und damit der Nutzen deutlich überbewertet wird^{12,13,24}.

Schienen - Hochgeschwindigkeitsstrecken unter die Lupe genommen.

Hochgeschwindigkeitsstrecken haben Vor und Nachteile. Nach der derzeitigen Studienlage und bei kritischer Betrachtung scheinen die Nachteile zu überwiegen. Um die Instandhaltungskosten so niedrig wie möglich zu halten werden diese Strecken nur mit geeigneten Zügen befahren. Güterzüge, die einen hohen Streckenverschleiß haben kommen selten auf Hochgeschwindigkeitsstrecken zum Einsatz.

[Http://www.heise.de/tp/news/Mit-Hochgeschwindigkeitsstrecken-in-den-Abgrund-2587328.html](http://www.heise.de/tp/news/Mit-Hochgeschwindigkeitsstrecken-in-den-Abgrund-2587328.html)

Fazit.

Der Brenner Basistunnel mit seinem Nordzulauf sind Verkehrsprojekte, die allein auf einer politischen Entscheidung basieren. Weder kann ein Bedarf noch eine realistische Nutzen Kosten Analyse nachgewiesen werden. Trotzdem wurde das Projekt von der Politik in den Bundesverkehrswegeplan und das Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen. Hierbei werden fehlende Kriterien missachtet. Selbst der wissenschaftliche Dienst des Bundestages betrachtet die Bedarfspläne sehr kritisch. Die vorhandenen Kapazitäten sind durchaus ausreichend um für lange Zeit den Brennerzulauf sicherzustellen. Mit entsprechenden Ausbaumaßnahmen an der Bestandsstrecke könnte sogar die fiktive Zahl von 400 Zügen abgebildet werden.

Die derzeitige Entwicklung des Güterverkehrs gibt jedoch keinen Anlass, dass jemals die 400 fiktiven Züge erreicht werden. Da die deutsche Verkehrspolitik bisher nicht die Voraussetzungen und Regelungen für eine Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene geschaffen hat, werden neue Bahntrassen das Verkehrschaos im Inntal nicht beseitigen. Die Belastung für die Bevölkerung wird steigen.

Aus den genannten Gründen ist die Frage nach der Notwendigkeit des Projektes weiterhin legitim, auch im Hinblick auf die

Kosten. Diese werden schließlich durch unsere Steuergelder getragen.

Eine massive Veränderung des Lebensraums im Inntal für Generationen ist durch den politischen Willen alleine ohne Berücksichtigung von Fakten und Vorgaben nicht akzeptabel und entspricht nicht einem demokratischen Prozess.

Der investigative unabhängige Journalismus ist eine Säule in funktionierenden Demokratien. Leider wird diese Funktion nicht entsprechend wahrgenommen und ausgefüllt.

Die Monopolstellung der regionalen Zeitung trägt zu einer subjektiven Meinungsbildung bei. Über den Brenner Nordzulauf wird fast ausschließlich die politische Meinung der CSU und die Interessen der Deutschen Bahn wiedergegeben. Dies ist einer demokratischen Meinungsbildung nicht förderlich.

Brenner Nordzulauf ein europäisches Projekt.

2014 hat die europäische Kommission ein update¹⁶ über die Investitionen des Brennerbasistunnels durchgeführt. Die Autoren kommen zu dem Schluss dass die Nutzen Kosten Analyse vor der Wirtschaftskrise 2009 durchgeführt wurde und eine aktuelle Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2012 bisher noch nicht veröffentlicht wurde. Weiterhin berichten die Autoren dass das Projekt Brenner Basistunnel in Österreich und Italien nicht aufgrund der Nutzen Kosten Analyse sondern als politische Entscheidung durchgesetzt wurde. Hierbei stellt sich die Frage warum werden aktuelle Verkehrsanalysen nicht veröffentlicht? Besteht die Gefahr, dass die Daten der politischen Entscheidung widersprechen? Hat sich durch die Wirtschaftskrise 2009 die Nutzen Kosten Analyse so verschlechtert dass das Projekt heute volkswirtschaftlich nicht sinnvoll ist?

In Bezug auf den Brenner Nordzulauf möchten die Bürgerinitiativen der Bevölkerung im Inntal, ihren Kindern und zukünftigen Generationen eine demokratische Stimme geben. In Anbetracht der enormen Kosten finanziert durch Steuergelder muss es dem Bürger möglich sein, auf demokratische Weise zu

hinterfragen ob die politischen Entscheidungen korrekt sind. Es kann nicht sein, dass die per Wahl bestimmten Mandatsträger einen Freibrief für Entscheidungen haben.

Literatur und Quellenverzeichnis.

- 1.) Staatsvertrag Österreich Deutschland vom 15.6.2012 (Rosenheim)
- 2.) Bundesverkehrswegeplan 2030 BMVBS
- 3.) BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, Intraplan Consult GmbH
"Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, Abschlussbericht vom November 2010" korrigierte Version
29.11.2010
- 4.) VIEREGG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung „Kritische Sichtung und Kommentierung des Projektes der Neubaustrecke München - Rosenheim - Kiefersfelden aus der Studie "Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, Abschlussbericht vom November 2010" München, den 2.9.2014
- 5.) Bundesministerium für Verkehr,
„Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen.“ 11. November 2010
- 6.) BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, Intraplan Consult GmbH
Verkehrsverflechtungsprognose 2030
Zusammenfassung 11.Juni 2014
- 7.) Bericht Statistisches Bundesamt 6/17
- 8.) Kapazitätsmanagement und Netzentwicklung (Dr. Michael J. Beck, DB Netz AG) 15.8.2013
- 9.) Protokoll Gemeindeforum Nord 2 2015
Planungsdialog gemeinsamer Planungsraum.
- 10.) Kritik der Nutzen-Kosten-Analyse für Verkehrswegeinvestitionen Prof. Dr.-Ing. Gert Marte 2012
- 11.) Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege Wissenschaftlicher Dienst Deutscher Bundestag WD 7 – 3000 – 314/10 Dezember 2010.
- 12.) Underestimating Costs in Public Works Projects: Error or Lie?
Chapter in Journal of the American Planning Association March 2014
DOI: 10.1080/01944360208976273
- 13.) Love PED & Ahiaga-Dagbui DD (2018)
"Debunking 'Fake News' in a Post-Truth Era: The Plausible Untruths of Cost Underestimation in Transport Infrastructure Projects" *Transportation Research A: Policy and Practice*, **Volume 113**, pages 357–368.
DOI 10.1016/j.tra.2018.04.019.
- 14.) Schienennetz 2025/2030
Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland von Michael Holzhey KCW GmbH, Berlin Im Auftrag des Umweltbundesamtes
Förderkennzeichen 363 01 244 UBA-FB 001400 TEXTE 42/2010
- 15.) *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe*. Informes 2009. Ginés de Rus (Ed.) Ignacio Barrón. Javier Campos. Philippe Gagnepain. Chris Nash.
- 16.) [Update on Investments in Large TEN-T Projects - Think Tank](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL...10.12.2014)
www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL...10.12.2014 - This study updates the TEN-T investment study completed in early 2013 and adds five new case studies to the analysis, three of which deal ...
- 17.) iMONITRAF! Annual Report 2017 In-depth analysis and lobbying strategy for Toll Plus INFRAS / Climonomics / Eurac Research with inputs of iMONITRAF! partners Final Version Zurich/Tübingen, 31st January 2018
- 18.) 55/2017 TEXTE Das Instrument der Bedarfsplanung – Rechtliche Möglichkeiten für und verfahrens-rechtliche Anforderungen an ein Instrument für mehr Umweltschutz
Bundesumweltministerium

19.) Deutscher Bundestag Drucksache 16/478316. Wahlperiode 22. 03. 2007
Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/4512 – Kostenüberschreitungen bei Bauprojekten der Deutsche Bahn AG

20.) Gutachten Mehr Güter auf die Schiene! Aber wie? Ansätze und Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung des Schienengüterverkehrs in Deutschland und in Europa. *Verfasser:* Prof. Dr. Uwe Höft
Bahn Media Institut für Management, Qualität und Verkehrsmittel Technische Hochschule Brandenburg, Fachgebiet Marketing/Innovation
Berlin Mai 2016

21.) Studie Verkehrsverlagerungspotenzial auf den Schienengüterverkehr in Deutschland Endbericht Im Rahmen der Wissenschaftlichen Begleitung, Unterstützung und Beratung des BMVI in den Bereichen Verkehr und Mobilität mit besonderem Fokus auf Kraftstoffen und Antriebstechnologien sowie Energie und Klima im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) AZ Z14/SeV/288.3/1179/UI40, Ausschreibung vom 19.12.2011

23.) Schienennetz 2025/2030
Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland von Michael Holzhey KCW GmbH, Berlin Im Auftrag des Umweltbundesamtes
Förderkennzeichen 363 01 244 UBA-FB 001400 TEXTE 42/2010

24.) Bent Flyvbjerg, Alexander Budzier
Saïd Business School, University of Oxford Bent. Flyvbjerg@sbs.ox.ac.uk
Wirtschaftsdienst 2013 DOI: 10.1007/s10273-013-1488-2

25.) ProgTrans 2007
Aktualisierung der Personen- und Güterverkehrsprognose für den Brenner 2015 und 2025

Schlussbericht zur 2. Aktualisierung Phase II ProgTrans AG Basel Dr. Stefan Rommerskirchen, Lutz Ickert, Emely Weyand.

26.) Alpenquerender Güterverkehr nach Übergängen

Dargestellter Zeitraum: 1984-2016
Bundesamt für Statistik
Veröffentlicht am 21.11.2017

Autor: Ulrich Schreiber, 83115 Neubeuern

Impressum:

Bürgerforum Inntal e. V.
Schwarzenbergstr. 7b
83115 Neubeuern

E-Mail: info@buergerforum-inntal.de

Homepage: <http://www.buergerforum-inntal.de/>

V.i.S.d § 55 Abs. 2 RStV:

1. Vorstand: Martin Schmid
2. Vorstand: Peter Margraf