

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 und topographischer Vorteile sind bestimmte Routen vom Verkehr besonders belastet. Die größte Verkehrsdichte hat die Brennerroute. 2017 belasteten 2,25 Millionen LKWs. die Brennerstrecke und ihre Anwohner.

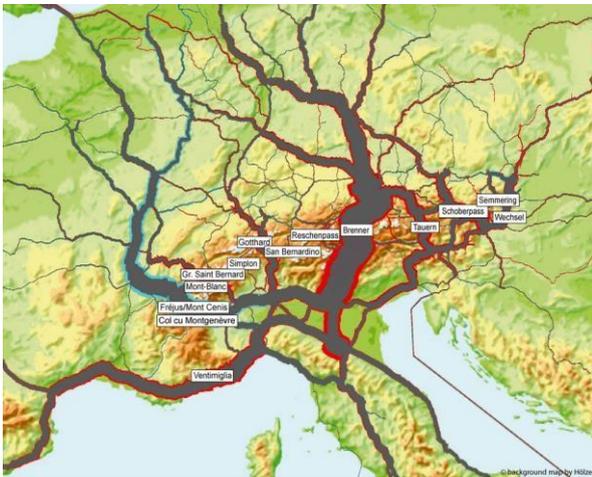


Abb.1 Alpen transit mit seinen Übergängen. Quelle: BMVIT²⁷

Die Alpenkonvention der 9 Anrainerstaaten soll den Lebensraum der Alpen schützen. Bisher konnte jedoch keine gemeinsame europäische Verkehrspolitik gefunden werden um die Verkehrsströme über die Alpen besser zu verteilen. Die Länder sind 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). Zuerst müssen verkehrspolitische Anreize²⁵ geschaffen werden damit Infrastrukturmaßnahmen wie der Brenner Basistunnel und seine Zulaufstrecken ihre Wirkung entfalten können.

Faktencheck: Der alpenquerende Güterverkehr hatte 2009 mit der Wirtschaftskrise besonders auf der Brennerroute einen starken Einbruch²⁶ und damit das vor der Krise prognostizierte Verkehrswachstum. Die Verkehrsentwicklung in Abbildung 2 zeigt wie schnell sich prognostizierte Szenarien in Luft auflösen. Das Wachstum des Güterverkehrs nach der Krise ist wesentlich langsamer. Die Verkehrsströme sind sehr ungleich auf die Alpenübergänge verteilt. Bisher wurden kaum verkehrspolitische Anreize geschaffen um den Güterverkehr tatsächlich von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Über viele Jahre ist der Marktanteil des deutschen Schienengüterverkehrs auf jetzt 17,5 % im Jahr 2017 gesunken.²²

Inhalt:

[Alpenquerender Transitverkehr.](#)

[Veränderungen im Lebensraum
Inntal und Rosenheimer Land.](#)

[BBT und Nordzulauf nur eine politische
Entscheidung.](#)

[Planung von Verkehrsprojekten.](#)

[Verkehrsverflechtungsprognose.](#)

[Beurteilung von Bedarfsplänen.](#)

[Nutzen-Kosten-Analyse.](#)

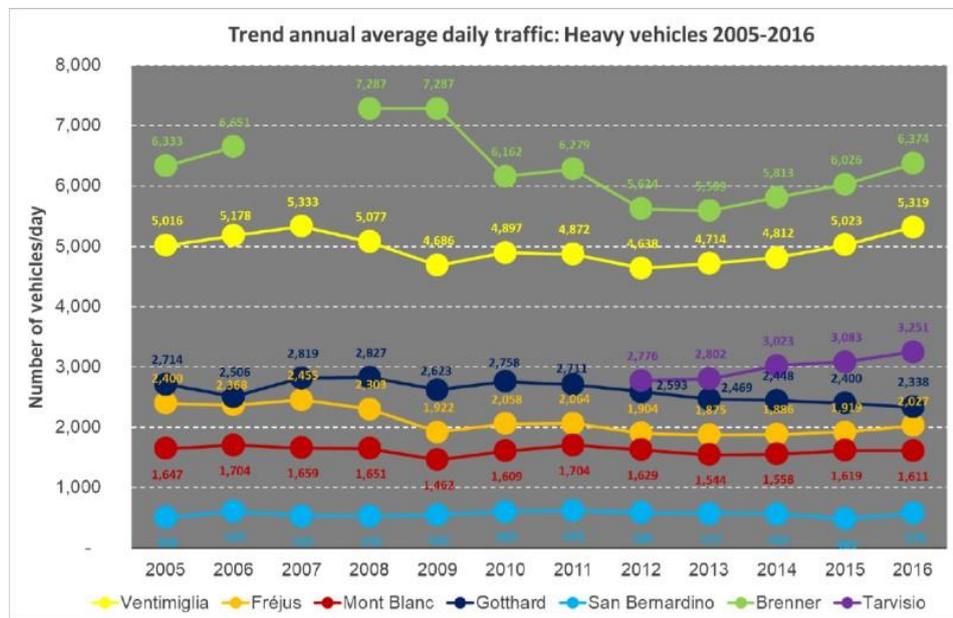
[Verkehrsprojekte Nutzen überbewertet](#)

[Hochgeschwindigkeitsstrecken.](#)

[Brenner Nordzulauf ein europäisches Projekt.](#)

[Fazit.](#)





Unwiderrufliche Veränderungen im Lebensraum Inntal und Rosenheimer Land.

Eine Bahntrasse mit 2 Hochleistungsgleisen wird dauerhaft unwiderrufliche Veränderungen mit sich bringen. Personenzüge bis zu 230 km/h schnell werden auf oberirdischen weitläufigen Trassen und ggf. auch Tunnel das Inntal durchschneiden. Eine Großbaustelle mit mehreren 100 m Breite und massiven Erdbewegungen wird das Inntal über Jahre mit Lärm und Emissionen belasten. Flächenverbrauch, Verlust von Landwirtschaft und die Zerstörung einer einmaligen Kulturlandschaft werden das Ergebnis sein.

BBT und Nordzulauf nur eine politische Entscheidung.

Bereits 1971 hat sich eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Deutschen Bundesbahn, österreichischen Bundesbahn und italienischen Bundesbahn mit dem Projekt Brenner Basistunnel 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-V) beschlossen. Heute ist der Brenner Nordzulauf ein Bestandteil im sogenannten ScanMed Korridor mit einer Verbindung von Finnland durch Deutschland und Österreich bis in den Süden von Italien nach Malta.

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 [Staatsvertrag¹](#) 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. Frühere Verkehrsprognosen berücksichtigen nicht die Wirtschaftskrise von 2009.

„... 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

War er

überprüfen“

Eine plausible 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 Gebiet 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. Vielleicht bestand auch bei den Vertragspartnern schon eine Unsicherheit ob der Staatsvertrag überhaupt erfüllbar ist.

Faktencheck: Der Staatsvertrag regelt nicht nur den Brennernordzulauf, sondern nimmt auch Einfluss auf die Abwicklung des österreichischen Schienenverkehrs über Deutschland. Eine plausible Überprüfung ob die Vertragsbedingungen eingehalten sind hat bis jetzt niemals stattgefunden. Eine Kündigung ist möglich.

Neben der Bahntrasse zum Brennernordzulauf ist auch eine Optimierung des österreichischen Nah- und Fernverkehrs über deutsches Gebiet geplant. Weiterhin wird inoffiziell am Ostkorridor geplant obwohl Verkehrsminister Dobrindt 2017 versprochen hatte das der Ostkorridor vom Tisch ist.

Planung von Verkehrsgroßprojekten in Deutschland.

Öffentliche Infrastrukturvorhaben mit weitreichenden Auswirkungen unterliegen in der Regel einer [Bedarfsprüfung](#)¹⁸, 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](#)⁸ 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.

War er

Faktencheck: Derzeit erfüllt der Brennernordzulauf 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 ? Bereits vor der Abstimmung für den Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes wurden Verkehrsplaner im Verkehrsausschuss angehört. Die Planer wiesen bereits vor der Abstimmung auf die [fehlenden Kriterien](#) zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan hin. Trotzdem haben die Abgeordneten für den Bedarfsplan abgestimmt.

Verkehrsverflechtungsprognose ⁶ bis zum Jahr 2030 keine 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 der Transportleistung realistisch und belastbar? (Abb.4)

Den Verkehrsprognosezahlen werden die Ist- Zahlen des [statistischen Bundesamtes](#)⁶ der Jahre 2010-2017, gegenübergestellt.

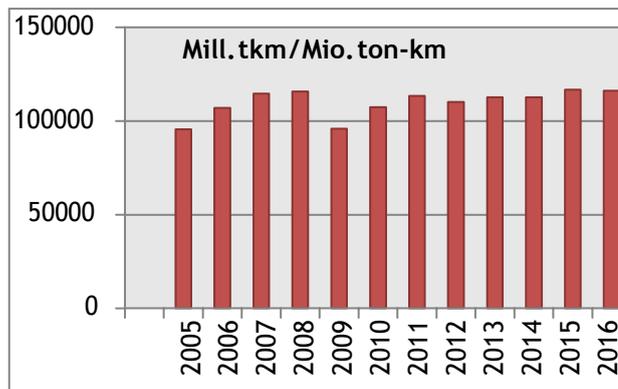
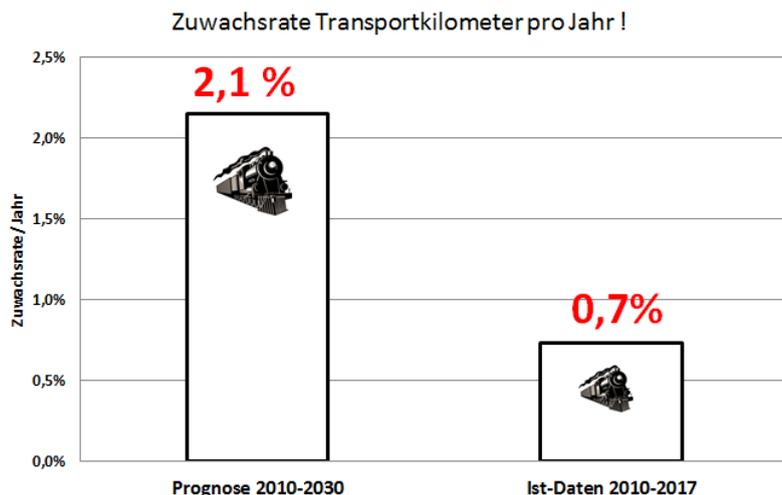


Abb.4 [Transportleistung Schienengüterverkehr](#).

Die Abbildung 4 zeigt dass die Transportleistung in den letzten Jahren konstant geblieben ist und keine nennenswerte Steigerung erfahren hat. Die Verkehrsprognose errechnet eine Steigerung von 42,9% bis 2030. Dies entspricht einer jährlichen Zuwachsrate von 2,1 %. Das statistische Bundesamt weist in den Jahren 2010-2017 eine Zuwachsrate von 0,7 % aus. (Abb.5)

Faktencheck: Die genannten Steigerungen für die Transportleistung der Verkehrsprognose sind derzeit nicht realistisch. Mit nur einer geringen Steigerung der Transportleistung kann kein wirklicher Bedarf begründet werden.



War er

Abb.5 Zuwachsraten Prognose, Ist-Daten

Beurteilung von Bedarfsplänen.

An dieser Stelle betrachten wir noch einige Ergebnisse der Überprüfung der [Bedarfspläne](#)⁵

„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 \(Brennertordzulauf\)](#) 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 Verkehrsgutachter](#)⁴ 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.

Der wissenschaftliche Dienst des Bundestages kommt bei der [Überprüfung der Bedarfspläne](#)¹¹ im Abschlussbericht vom November 2010" zu folgender Ansicht.

„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 Brennertordzulauf im Bundesverkehrswegeplan, fällt auf, dass eine Nutzen-Kosten-Analyse überhaupt nicht angegeben ist. Die Nutzen-Kosten-Analyse ist jedoch notwendig [um die Stufe vordringlicher Bedarf](#) im BVWP zu bekommen.

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. Es ist zu erwarten dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis sich verschlechtert. Mit einem Nutzen Kosten Verhältnis kleiner 1 ist eine [Förderung des Projektes](#) aus Bundeshaushaltsmitteln nicht möglich.

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

Im Folgenden betrachten wir die [Arbeit von Prof. Dr.-Ing. Gert Marte und Kollegen](#)¹⁰

„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 vorzutauschen, 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
War er

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 vorzutauschen, 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 schöngerechnet 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.

Die Bundesregierung hatte vor kurzem die Zahl von [199 Zügen pro Tag](#) herausgegeben. Die Kapazitätsgrenze liegt laut Untersuchung des [Bundesumweltministeriums von 2010 bei 320 Zügen pro Tag](#)²³. 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. Die Bundesregierung kommt bei ihrer aktuellen Berechnung auf [214 Züge im Jahr 2030](#). Dies würde einer Auslastung der [Bestandsstrecke von 70 %](#) gleichkommen. Setzt man nun die Zahlen der Bundesregierung in die Berechnung der Bundesbahn ein so kommt man 2045 auf 302 Züge täglich. Die Bahn hat [unrealistische 400 Züge](#) errechnet. Die Deutsche Bahn AG hat natürlich ein massives Interesse an der Erweiterung ihrer Infrastruktur, die Zugzahlen werden eher nach oben korrigiert⁹. Von der Bahn wurden 1,8 % Steigerung pro Jahr angenommen, dies ist nicht realistisch da in den letzten 7 Jahren die Steigerung nur 0,7 % betrug ([Abb 5](#)).

Faktencheck: Welche Zugzahlen je erreicht werden steht in den Sternen. Aktuell zeigt sich beim alpenquerenden Güterverkehr keine starke Steigerung, eher eine Seitwärtsbewegung. Die aktuellen Zahlen zeigen mit einer Ertüchtigung der Bestandsstrecke ist ein neuer Trassenbau nicht notwendig. Dies ist umso deutlicher betrachtet man die oben genannten Zahlen für die Transportleistung zwischen 2010 und 2017. Derzeit kann weder die Bundesregierung noch die Deutsche Bahn einen plausiblen Bedarf nachweisen.

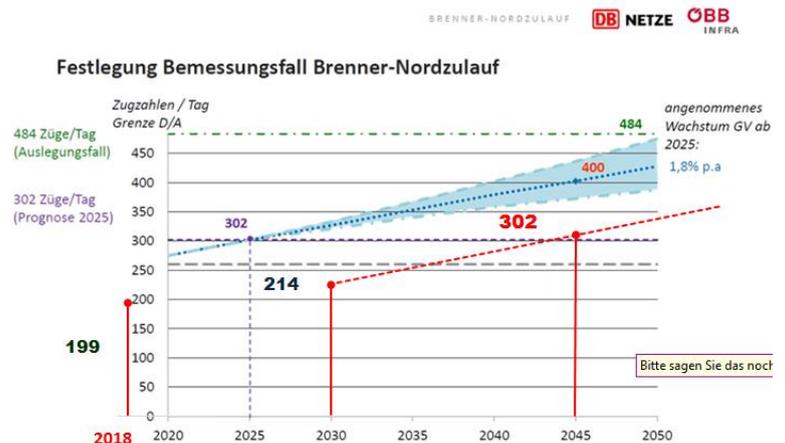


Abb.6 vergleich aktuelle Zugzahlen / Berechnung Bahn

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz, 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 Anpassung](#)¹¹. Wofür braucht man eine Überprüfung wenn sich sowieso daraus keine Konsequenzen ergibt ?

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 Studienlage¹⁵ 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 seltener auf Hochgeschwindigkeitsstrecken zum Einsatz. Die Bahn spricht von Mischverkehr auf der neuen Hochleistungsstrecke durch das Inntal mit 80 % Schienengüterverkehr. Angesichts der [Berichte der Europäischen Union über Hochgeschwindigkeitsstrecken](#) ist kaum vorstellbar dass der Güterverkehr durch das Inntal auf der neuen Hochleistungsstrecke fährt. Die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen München und Verona wird von den Prüfern der EU als nicht sinnvoll erachtet.

BBT und Brenner Nordzulauf ein europäisches Projekt.

2014 hat die europäische Kommission [ein update¹⁶ über die Investitionen des Brennerbasistunnels](#) durchgeführt. Die Autoren berichten dass die Nutzen-Kosten-Analyse vor der Wirtschaftskrise 2009 durchgeführt wurde und eine aktuelle Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2012 bisher noch nicht veröffentlicht wurde. Der Brenner Basistunnel wurde in Österreich und Italien nicht aufgrund der Nutzen Kosten Analyse sondern als politische Entscheidung durchgesetzt. Es 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?

Fazit.

Der Brenner Basistunnel mit seinem Nordzulauf sind Prestige-Verkehrsgroßprojekte, die allein auf einer politischen Entscheidung basieren. Weder kann ein plausibler 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 trotz besseren Wissens von den Abgeordneten 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 die Kapazität sogar erhöht werden und die Bevölkerung besser vor dem Schienenlärm geschützt werden.

Die derzeitige Entwicklung des Güterverkehrs über die Alpen gibt jedoch keinen Anlass, dass jemals die 400 fiktiven Züge der Bahn benötigt werden. Die deutsche Verkehrspolitik hat bisher nicht die Voraussetzungen und Regelungen für eine Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene geschaffen. Der Schienengüterverkehr in Deutschland hat über Jahre sehr stark Marktanteile verloren. Neue Bahntrassen werden das Verkehrschaos im Inntal nicht beseitigen. Die Belastung für die Bevölkerung durch zusätzlichen Schienenlärm 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 zur Meinungsbildung bei und sollte daher

War er

Befürworter und Gegner gleichermaßen vertreten.

Die Bürgerinitiativen zum Brenner Nordzulauf möchten der Bevölkerung im Inntal, ihren Kindern und zukünftigen Generationen eine demokratische Stimme geben. In Anbetracht der unwiderruflichen Veränderungen und 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 und damit unsere Heimat zu Grunde richten.

Literatur und Quellenverzeichnis.

1.) Staatsvertrag Österreich Deutschland vom 15.6.2012 (Rosenheim)

https://www.brennernordzulauf.eu/grundlagendokumente.html?file=files/mediathek/grundlagendokumente/2012-06-15_vereinbarg_bmvbs-bmvit_brennerzulauf.pdf

2.) Bundesverkehrswegeplan 2030 BMVSB

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

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

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bedarfsplan-bundesschienenwege.pdf?__blob=publicationFile

4.) VIAREGG - 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

<http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2017/12/Komentierung-Neubaustrecke-.pdf>

5.) Bundesministerium für Verkehr „Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen.“ 11. November 2010

<https://www.pro-bahn.de/starkenburger/fach-Dateien/2010/Ergebnisse%20%20C3%9Cberpr%C3%BCfung%20d.%20Bedarfspl%C3%A4ne%20Bundesschienenwege%20&%20fernstrassen.pdf>

6.) Bericht Statistisches Bundesamt

<https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/VerkehrAktuell.html>

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?__blob=publicationFile

7.) BVU Beratergruppe Verkehr und Umwelt GmbH, Intraplan Consult GmbH Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Zusammenfassung 11.Juni 2014

8.) Verkehrsverflechtungsprognose 2030

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?__blob=publicationFile

War er

- 9.) Protokoll Gemeindeforum Nord 2 2015 Planungsdialog gemeinsamer Planungsraum.
- 10.) Kritik der Nutzen-Kosten-Analyse für Verkehrsweeinvestitionen Prof. Dr.-Ing. Gert Marte 2012
<http://www.verkehrswissenschaftler.de/pdfs/Marte%20-%20Kritik%20NKA%202012.pdf>
- 11.) Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege
Wissenschaftlicher Dienst Deutscher Bundestag WD 7 – 3000 – 314/10 Dezember 2010.
<https://www.bundestag.de/blob/407738/a74fc66dd9166861104f96dee8d5183d/wd-7-314-10-pdf-data.pdf>
- 12.) Underestimating Costs in Public Works Projects: Error or Lie?
Chapter in Journal of the American Planning Association March 2014
DOI:10.1080/01944360208976273
<https://arxiv.org/ftp/arxiv/papers/1303/1303.6604.pdf>
- 13.) Love PED & Ahiaga-Dagbui DD (2018) "Debunking 'Fake News' in a Post-TruthEra: The Plausible Untruths of Cost Underestimation in Transport Infrastructure Projects" *Transportation Research A: Policy and Practice*, **Volume 113**, pages 357–368. DOI10.1016/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
<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4005.pdf>
- 15.) *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe*. Informes 2009. Ginés de Rus (Ed.) Ignacio Barrón. Javier Campos. Philippe Gagnepain. Chris Nash.
https://w3.grupobbva.com/TLFU/dat/inf_web_economic_analysis.pdf
- 16.) [Update on Investments in Large TEN-T Projects - Think Tank](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/docum ent.html?reference=IPOL...)
www.europarl.europa.eu/thinktank/en/docum ent.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
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-09-05_texte_55-2017_bedarfsplanung_v2.pdf
- 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

https://www.bm-institut.de/fileadmin/user_upload/pdfs/Gutachten_Mehr_Gueter_auf_die_Schiene_Juni_2016.pdf

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

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/MKS/studie-verlagerungspotenzial-schienenverkehr-restriktionen.pdf? blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/MKS/studie-verlagerungspotenzial-schienenverkehr-restriktionen.pdf?blob=publicationFile)

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-FB001400 TEXTE 42/2010

<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4005.pdf>

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.

<http://docplayer.org/18557677-Aktualisierung-der-personen-und-gueterverkehrsprognose-fuer-den-brenner-2015-und-2025.html>

26.) Annual report 2017 iMonitraf

[http://www.imonitraf.eu/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=fqk2jWTCaHk=Alpenquerender Güterverkehr nach Übergängen](http://www.imonitraf.eu/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=fqk2jWTCaHk=Alpenquerender_Gueterverkehr_nach_Uebergangen)

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

27.) http://www.zuerich-prozess.org/fileadmin/data/webcontent/Webcontent/Bilder/Umleg_road_tonnes.gif

28.)

https://www.bundestag.de/blob/478878/9a668e696ec708f53069ffd5edb61baf/083_sitzung_viereggs-data.pdf

Impressum:

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

E-Mail: info@buengerforum-inntal.de

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

V.i.S.d § 55 Abs. 2 RStV:

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

