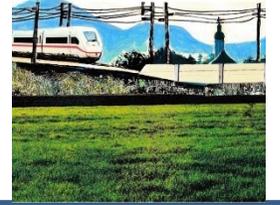
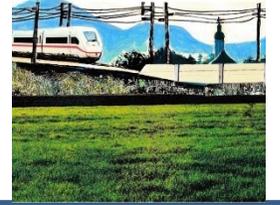


Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



Brauchen wir eine „Hochleistungs-Neubautrasse“ im Inntal?





Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Bevor über neue Trassenverläufe diskutiert werden darf,
müssen drei Voraussetzungen erfüllt sein:

1. Der Bedarf neuer Trassen muss nachvollziehbar nachgewiesen sein.
2. Der Nutzen der Maßnahme muss die Kosten deutlich übersteigen.
3. Der Südzulauf muss vergleichbare Kapazität haben.

Alle drei Voraussetzungen müssen erfüllt sein!

Sonst muss die Planung der Neubautrasse gestoppt werden!



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP; 204 Seiten) gibt es **keine nachvollziehbare Bedarfsprognose**.

Insbesondere der „Bemessungsfall“ mit 400 Zügen und der „Auslegungsfall“ mit 484 Zügen sind in keiner Weise begründet. Es gibt keine Begründung, warum ein eventueller Mehrbedarf nicht durch massive (aber deutlich billigere) **Maßnahmen auf der Bestandsstrecke** bewältigt werden kann.

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

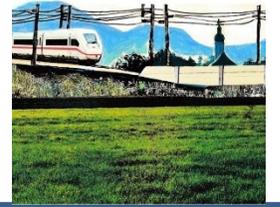


1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!



„Szenarienstudie 2050“ (Minister Scheuer) voller Widersprüche

Züge / Tag	Personen	Güter	Gesamt	Gesamtkapazität	Bestandsstrecke	Züge / Tag
2050 Szenario 4	99	253	352	352	Optimierte Strecke	Überlastschwelle
2050 Szenario 1	99	159	258	320	Optimierte Strecke	Nennleistung
Prognose 2030	94	120	214	290	Istzustand	Überlastschwelle
Ist 2017	95	99	194	260	Istzustand	Nennleistung



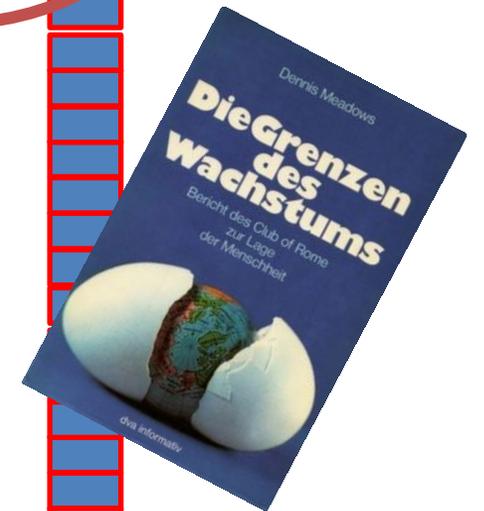
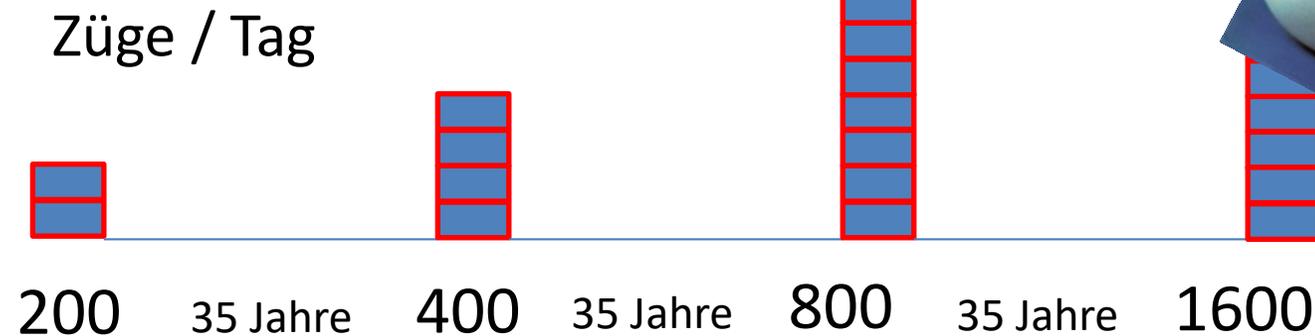
Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Szenario 1: BIP ca. + 1% / Schienengüterverkehr ca. + 2% pro Jahr
zum Vergleich: 2007 -2017: + 0,37% pro Jahr

Ein bisschen Mathe: die 70-er Regel

$70 / \text{Wachstumsrate} \approx \text{Verdoppelungszeit}$

z.B. 2% pro Jahr: $70 / 2 \approx 35 \text{ Jahre Verdoppelungszeit}$



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

„Szenarienstudie 2050“ (Minister Scheuer)

Züge / Tag	Personen	Güter	Gesamt	Gesamtkapazität	Bestandsstrecke	Züge / Tag
2050 Szenario 4	99	253	352	352	Optimierte Strecke	Überlastschwelle

Szenario 4 enthält schon

+ 30 Züge innerösterreichischer Verkehr (Deutsches Eck)

+ 64 Züge „ital. Häfen“ = neue chinesische Seidenstraße

d.h. insgesamt ca. 4% jährliche Steigerung

=> Verdoppelung alle 17,5 Jahre

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

Aber selbst dann:

„Szenarienstudie 2050“ Szenario 4: kein Neubau-Bedarf!!

Der Zaubertrick: 158 zusätzliche Güterzüge erscheinen!

Im Szenario 4 werden am Brenner täglich 13.400 LKW erwartet.

Die Kapazität der Brenner-Autobahn beträgt laut Studie maximal 8.100 LKW täglich.

=> Die Differenz von 5.300 LKW wird **automatisch** auf die Schiene verlegt.

Bei 34 LKW / Zug bringt das zusätzlich 156 (Studie: 158) Züge pro Tag!!

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

„Szenarienstudie 2050“ (Minister Scheuer)

	Güterzüge / Tag
2050 Szenario 4	253
+ Zauber-LKW	+158 = 411
+ pauschal 20%	+ 48 = 459
Prognose 2030	120

pauschale Annahme + 20 % =
+ 48 Züge

in 20 Jahren + 282 %, d.h. fast 7% jedes Jahr
=> Verdoppelung fast alle 10 Jahre!!

+ 99 Personenzüge = 558 Züge gesamt

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

Tiroler Verkehrsbericht 2018 Seite 12:

„Während in den letzten Jahren eine Steigerung im Güterverkehrsaufkommen über den Brenner verbucht werden konnte, so musste 2018 ein Rückgang verzeichnet werden. Im vergangenen Jahr wurden 13,82 Mio. NNT transportiert. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 5,6 % (2017 14,65 Mio. NNT). Dadurch bleibt das Allzeithoch von 15,31 Mio. NNT aus dem Jahr 2010 weiterhin unangefochten.“

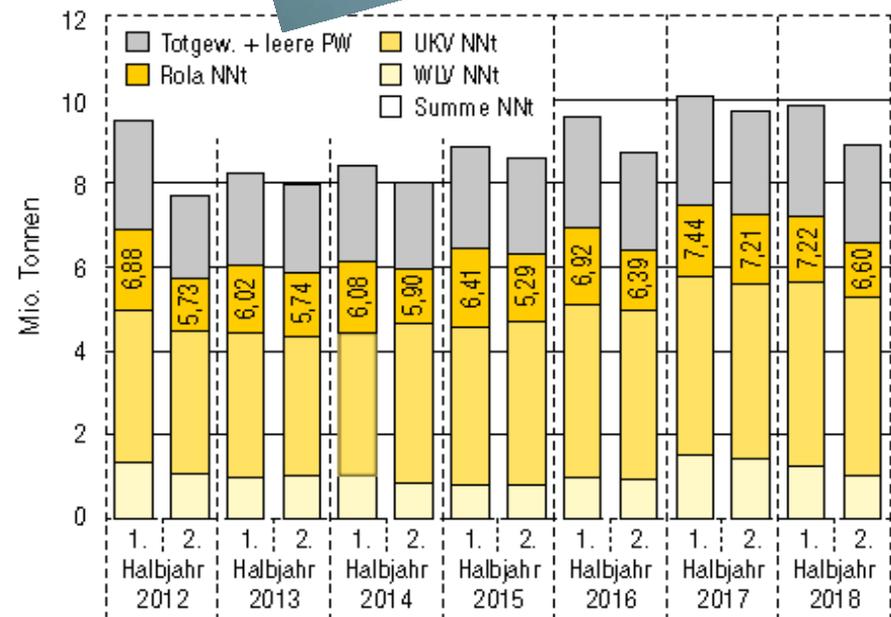
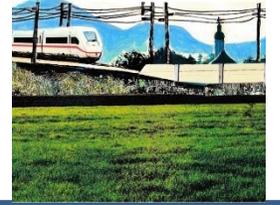


Abb. 2-3: Transportarten am Brenner, halbjährlich



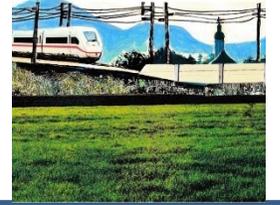
Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Das hat inzwischen
auch die
bayerische
Staatsregierung
eingesehen
(Schreiben vom
22.10.2019):

Zentrale Frage im Hinblick auf die weiteren Planungen ist die längerfristige Kapazitätssituation auf der Strecke. Die diesbezüglich im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte Studie konnte einen Bedarf für eine Neubaustrecke nicht eindeutig nachweisen. Damit lässt sich nicht eindeutig belegen, dass eine Neubaustrecke erforderlich ist – jedoch konnte auch nicht das Gegenteil nachgewiesen werden. Aus diesem Grund sollen die Planungen zwar zunächst fortgeführt werden. Eine endgültige Entscheidung über das Ob und Wie einer möglichen Neubaustrecke wird voraussichtlich aber erst in einigen Jahren getroffen werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Florian Herrmann, MdL
Staatsminister

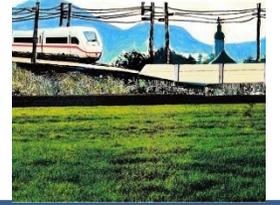


Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Konsequenz: Optimierung der Bestandsstrecke ist nötig und ausreichend!

Notwendige Maßnahmen auf der Bestandsstrecke:

- Auflösung aller schienengleichen Bahnübergänge
- Massiver Lärmschutz (inkl. Einhausungen) im Bestand
- Blockverdichtung und Einführung des digitalen Zugsteuerungssystems ETCS 2 (European Train Control System)
- Kurze Warte- und Überholstrecken im Bestand
- Bei Bedarf: kurze Neubauabschnitte (Vieregg/Rössler)



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

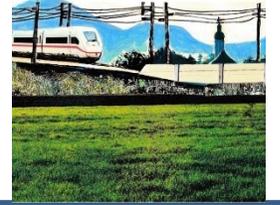
2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Bisher gab es nur eine grobe, vorläufige Nutzen-Kosten-Abschätzung im Dokument „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ vom November 2010 (811 Seiten).

Die Herleitung (Seiten 615 – 632) enthält haarsträubende Fehler und offensichtlich unsinnige Annahmen.

Darauf habe ich in mehreren früheren Vorträgen hingewiesen.

Ein paar Beispiele:



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Taschenrechner: $2,5 / 2,2 = 1,136$ nicht 1,20!

also nicht 20% mehr Nutzen als Kosten, sondern nur 13,6 %

Von der detailliert geschätzten Nutzen-Summe von 2.495,1 Mio € entfallen 2.068,5 Mio (= 82,9%) auf „Eingesparte LKW-Betriebskosten“ weil angeblich 85 Mio LKW-km / Jahr (= 141,83 Mio€) „eingespart“ werden.

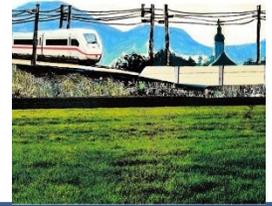


Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Wenn mehr als 80% des Nutzens vom Güter-Verkehr kommen, warum braucht man dann eine Auslegung auf 230 km/h mit den zwangsläufig folgenden Forderungen nach minimaler Steigung und großen Kurvenradien?

Für den Schienen-Güter-Verkehr (SGV) ist nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO §40) eine Maximalgeschwindigkeit von 120 km/h vorgeschrieben.



-Nord-Zulauf

Fiasko auf der Schnelltrasse

Kein einziger Güterzug auf der Vorzeigestrecke Berlin-München

Berlin – Es geht um ein Projekt der Superlative. 29 Talbrücken und 22 Tunnel – mit der Neubaustrecke durch Thüringen und Oberfranken eröffnete die Deutsche Bahn vor gut einem Jahr das größte Verkehrsprojekt der deutschen Einheit, die Schnelltrasse von Berlin nach München über Erfurt. Zehn Milliarden Euro verbauten Bund und Bahn. Das Ziel: Die Reisezeit von Personen und Gütern zwischen den Metropolen deutlich zu verkürzen und die Schiene für Verkehr aller Art attraktiver zu machen.

Seither reißen die Erfolgsmeldungen von Bahn und Politik nicht ab. Nach neuesten Angaben der Regierung fuhr im vergangenen Jahr 4,9 Millionen Fahrgäste auf der Strecke. Das sind 2,5 Millionen mehr als auf der alten Route. Die Züge sind auch nur noch gut vier statt sechs Stunden unterwegs. Selbst mit dem Flugzeug ist man kaum schneller. Doch nun wird klar: Während die Strecke im Personenverkehr ein Erfolg ist, bahnt sich im Güterverkehr ein Fiasko an. Nach Informationen der *Süddeutschen Zeitung* war auf dem Kernstück

Sparmaßnahmen machen die Route für schwere Züge praktisch unpassierbar

des Milliardenprojekts bislang kein einziger Güterzug unterwegs – anders als geplant. Denn Sparmaßnahmen machen die

Denn es gibt da ein gewichtiges Problem. Für schwere Güterzüge ist die Trasse gar nicht ausgelegt. Um Kosten zu sparen, wurden an vier Signalstellen Steigungen von fast zwei Prozent eingeplant. Deshalb dürfen nun auf der Strecke nur solche Güterzüge fahren, deren Grenzlast bei höchstens 1200 Tonnen liegt. Schwerere Züge könnten aus eigener Kraft an Signalen sonst nicht anfahren. Doch schwerere Züge sind die Regel. Güterloks können bis zu 2200 Tonnen ziehen. Die Regel sind 1600 Tonnen. Aus Kostengründen werden solche Gewichtsklassen meist auch ausgereizt. Gerade die hohen Trassenpreise auf der Neubaustrecke würden sich sonst kaum rechnen.

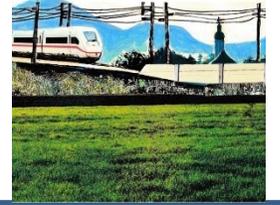
Probleme bereitet dem Güterverkehr aber auch das so genannten Begegnungsverbot. Denn aus Sicherheitsgründen dürfen die bis zu 300 Kilometer pro Stunde schnellen ICE nicht in einem Tunnel an einem Güterzug vorbeifahren. Weil es nur wenige Überholmöglichkeiten gibt, steht die Strecke Güterzügen eigentlich nur nachts zur Verfügung. Außerdem müssen die Züge auf der Strecke mit dem elektronischen und teuren Zugsteuerungssystem ETCS ausgerüstet sein – das halten Fachleute noch für das geringste Problem.

Damit steht im Nachhinein auch die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Trasse in Frage. Ohne die Prognose, dass auch viele Güterzüge auf der Strecke fahren, hätte

Während die Strecke im Personenverkehr ein Erfolg ist, bahnt sich im Güterverkehr ein Fiasko an. Nach Informationen der *Süddeutschen Zeitung* war auf dem Kernstück

Sparmaßnahmen machen die Route für schwere Züge praktisch unpassierbar

des Milliardenprojekts bislang kein einziger Güterzug unterwegs – anders als ge-



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Seite 9-343, Tabelle 9-29.11

Von der geschätzten Nutzen-Summe entfallen nur 8,4% auf „Reisezeitnutzen“ im Schienen-Personen-Verkehr (SPV).

Dieser geringe Nutzen resultiert aber im Wesentlichen aus dem **Wegfall des Zwischenstopps** des Personen-Fernverkehrs **in Rosenheim!**

Nutzen für die Region ergibt sich nicht durch Wegfall von Fernverbindungen, sondern nur durch Taktverdichtung im Nahverkehr!

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Jetzt kommt der Hammer:



Bundesverkehrswegeplan 2030 –
Teil Schiene

Projektdossier Planfall 009b

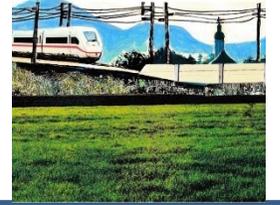


Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Nutzen/Kosten-Analyse 2010		Nutzen/Kosten-Analyse 2017	
Gesamtkosten	2630,2 Mio €	Gesamtkosten	2503,8 Mio €
diskontiert	2156,7 Mio €	diskontiert	1830,2 Mio €
Gesamtnutzen	2495,1 Mio €	Gesamtnutzen	1441,9 Mio €
Nutzen/Kosten-Verhältnis	1,157	Nutzen/Kosten-Verhältnis	0,788

Das bedeutet: deutlich mehr Kosten als Nutzen!!



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

3. Der Südzulauf muss vergleichbare Kapazität haben.

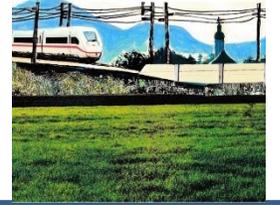
Im offizielle Planungsdokument „Scan Med Corridor Alpenraum“ wird die Gesamtstrecke dargestellt (S. 40 -45). Der Brennerbasistunnel hat eine Länge von **55 km**, die vier nötigen Tunnel im Süden haben eine Gesamtlänge von **67 km**. Dazu heißt es bei drei der Tunnel z.B.

P

Neubaustrecke Umfahrung Trento und Rovereto (Baulos 3)

Projekt: 36 km zweigleisige Neubaustrecke, davon 32 km als Tunnelstrecke, drei Verbindungen mit der Bestandsstrecke (Mezzocorona, Acquaviva, Rovereto/Marco)

Derzeitiger Stand: Genehmigung Vorprojekt durch CIPE* für 2016/2017 angestrebt; geplante Inbetriebnahme 2026 bei entsprechender Verfügbarkeit finanzieller Mittel



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

3. Der Südzulauf muss vergleichbare Kapazität haben.

www.bbtinfo.eu/suedzulauf/ (13.11.2019) Auszug

Franzensfeste – Waidbruck

Im Mai 2017 hat der italienische Rechnungshof den CIPE-Beschluss bestätigt und somit die Definition der Baustelleneinrichtung ermöglicht.

Umfahrung Bozen / Südtiroler Unterland

Für die 14,4 Kilometer lange Umfahrung von Bozen (Kardaun – Branzoll) wurde im Jahr 2003 das Vorprojekt vom CIPE (Interministerielles Komitee für die wirtschaftliche Planung) genehmigt.

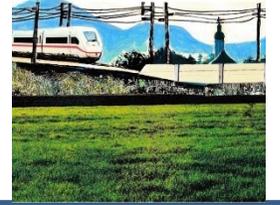
Für die Zulaufstrecke des Brenner Basistunnels im Unterland gibt es derzeit eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2008.

Umfahrung Trient und Rovereto

Für die Umfahrung Trient liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Über das weitere Prozedere muss nunmehr die Politik entscheiden.

Einfahrt Verona

Die Neugestaltung der Einfahrt von Verona ist von großer Bedeutung.



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

3. Der Südzulauf muss vergleichbare Kapazität haben.

Sepp Kusstatscher (Südtiroler Volkspartei / Südtiroler Grüne)

Bürgermeister, Landtagsabgeordneter, Europa-Abgeordneter aus Villanders



Franzensfeste – Waidbruck

- 2003: Vorprojekt
- 2007: CIPE genehmigt die Kosten (1,72 Mrd. €)
- 2015: Abschluss der Planungen für Personen- und Güterverkehr mit 225 km/h dann: 240 Tage Zeit für Genehmigungen
- 2018: geplanter Baubeginn; heute noch kein konkreter Termin!
- 2025: Fertigstellung versprochen



Waidbruck – Kardaun bei Bozen

ca. 20 km durch die sehr enge Eisackschlucht;
nicht einmal der Trassenverlauf ist festgelegt!

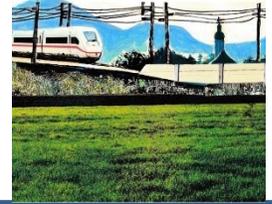


Kardaun – Branzoll

(14,5 km Umfahrung von Bozen)

- 2003 Vorprojekt: 990 Millionen €
- Ausführungsprojekt: mit der Planung noch nicht begonnen!
- 2020 Baubeginn versprochen; gleichzeitig Neubau Bahnhof Bozen!
- 2025 Fertigstellung versprochen!

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



3. Der Südzulauf muss vergleichbare Kapazität haben.



Branzoll – Trient (Trento)
Gesamtlänge: 40 km
2008 „Machbarkeitsstudie“ für vier Varianten erstellt;
Kostenschätzung für die 28 km bis zur Provinzgrenze
in Salurn: 1,6 Mrd. €
Seit 2008: Stillstand!
Absicht: die Trasse in die Bauleitpläne der Gemeinden
einzutragen.
Realisierung: ???



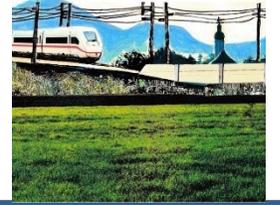
Trento – Verona
Gesamtlänge: 101 km
Trassenverlauf noch unklar
Kostenschätzung: ???
Realisierung: ???



Umfahrung von Trient (Trento)
Gesamtlänge: 28 km
2009: Kostenschätzung 1,3 Mrd. €
Planungsarbeiten laufen



„Nodo di Verona“
Gesamtlänge: 10 km
Kostenschätzung: ca. 1 Mrd. €
Planungsarbeiten im Gange



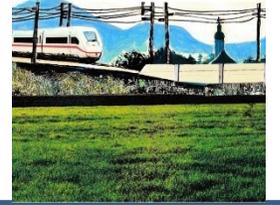
Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Ergebnis auf Basis der offiziellen Dokumente:

1. Es gibt keinen Bedarf für eine Neubautrasse.
2. Die Kosten der Neubautrasse liegen weit über den Nutzen.
3. Beim Südzulauf gibt es keine durchgehende Neubautrasse.

Alle drei Voraussetzungen sind nicht erfüllt!

➔ Sofortiger Planungsstopp für die zusätzliche „Hochleistungstrasse“ für 230 km/h mit gemischtem Personen- und Güter-Verkehr!!



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

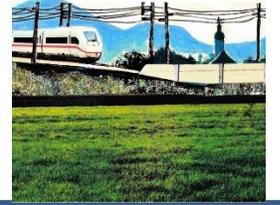
Ergebnis:

Natürlich brauchen wir (bei derzeit rund 100 Zügen freie Kapazität !)

- einen funktionierenden Nordzulauf zum Brennertunnel
- mehr Güterverkehr auf der Schiene (dazu sind neue Gleise aber nicht erforderlich => 2. Verkehrsforum AG Brennerbahn 9.10.19!)
- dichteren Takt im Personenverkehr

Aber wir brauchen

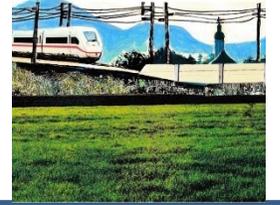
- keine gigantomaneische Neubau-Trasse
- kein X-Milliarden-Steuergrab
- keine Zerstörung unserer Kultur-Landschaft



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Die zentrale Forderung: Ausbau der Bestandsstrecke nach Neubaustandards mit Neubau-Finanzierung

- Auflösung aller schienengleichen Bahnübergänge
- Massiver Lärmschutz (inkl. Einhausungen) im Bestand
- Blockverdichtung und Einführung des digitalen Zugsteuerungssystems ETCS 2 (European Train Control System)
- Einheitliche Optimierung der Bahnsteige
- Kurze Warte- und Überholstrecken im Bestand
- Bei Bedarf: kurze Neubauabschnitte (Vieregg/Rössler)

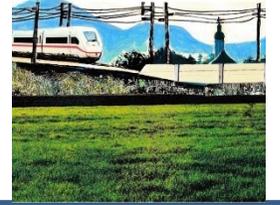


Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Zusätzliche Forderung:

Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs im unteren Inntal

- Ausbau der Bahnstrecke München- Mühldorf – Freilassing
- Ausbau der Bahnstrecke Wörgl – St. Johann – Salzburg
- Verkehrsverlagerung auf andere Alpenübergänge (LKW-Maut!)
- Verstärkung des Seeverkehrs statt Verringerung
- Reduzierung des Leerverkehrs
- Verbesserte Steuerung des Güterverkehrs (Straße => Schiene)

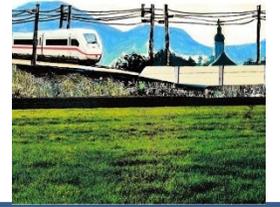


Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Nur bei nachgewiesenem Bedarf (ohne Zaubertricks) neue Überlegungen, z.B.

- Ausbau / Umbau des Bahnknotens Rosenheim
- kurze Neubauabschnitte (Vieregg/Rössler)
- reine Gütertrasse vollständig im Tunnel
- Trennung von Güter- und Personenverkehr

Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



Ergebnis:

Wir müssen die Politik warnen!

Wir müssen der Neubaustrecke die rote Karte zeigen!

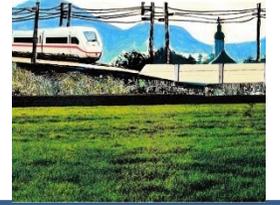
Konkret:

- Eingabe Bundesrechnungshof
- Petition unterzeichnen
- Online-Umfrage bearbeiten

Minister Totalschaden



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



Wann, wenn nicht jetzt?

Wo, wenn nicht hier?

Wer, wenn nicht wir?



John F. Kennedy



Kritische Anmerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Informationsquellen

Bundesverkehrswegeplan 2030

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

Szenarienstudie (Scheuer / Trimode):

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-brenner-zulauf.pdf?__blob=publicationFile

Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (2010):

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

Methodenhandbuch zum BVWP 2030

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

Scan Med Corridor Alpenraum:

https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/ScanMed_Alpenraum_DT_WEB.pdf

Südzulauf:

<https://www.bbtinfo.eu/suedzulauf/>

EBO:

<https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/EBO.pdf>

Tiroler Verkehrsbericht 2018 Seite 20

(www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/VB_2018_web_final.pdf)