



Bemerkungen 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!
Bisher ist keine dieser Voraussetzungen erfüllt!

Also muss die Planung der Hochgeschwindigkeitstrasse gestoppt werden,
zur Not durch den Bundesrechnungshof.

Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



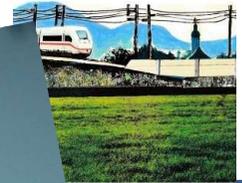
1. Der Bedarf ist nicht nachgewiesen!

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.

Bemerkungen 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 |
| 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 |

Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

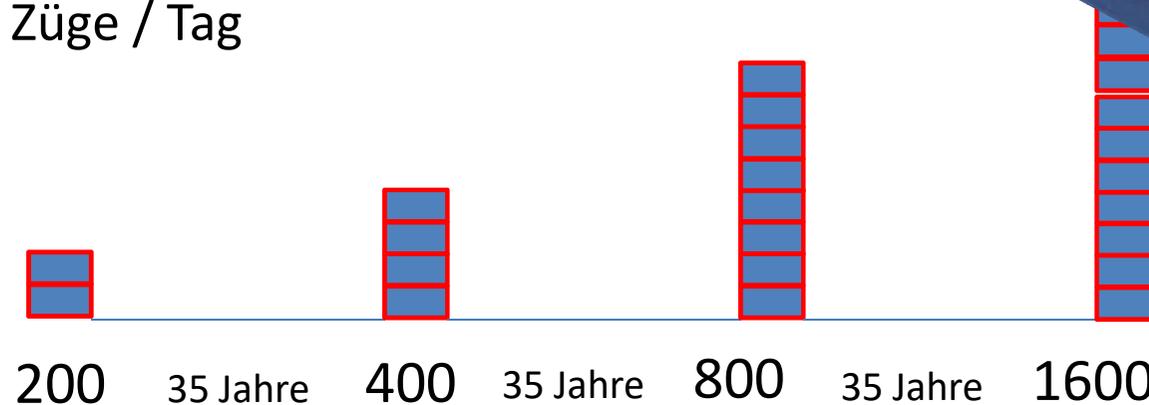
Szenario 1: BIP ca. + 1% / Schienengüterverkehr ca. + 2%

Ein bisschen Mathe: die 70-er Regel

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

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

Züge / Tag



Bemerkungen 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

Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



Konsequenz: Optimierung der Bestandsstrecke ist völlig 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



Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Bisher gibt 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. Es besteht die Gefahr, dass auch in neuen Untersuchungen diese gravierenden Mängel bestehen bleiben.

Ein paar Beispiele:

Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Seite 9-343

Die Summe der Barwerte der einzelnen Nutzen- und Kostenkomponenten in Höhe von 2,5 Mrd. € stellt den Zähler des Nutzen-Kosten-Verhältnisses dar. Der Nenner entspricht dem Barwert der Investitionen, Reinvestitionen und Restwerte in Höhe von 2,2 Mrd. €. Hieraus resultiert ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2.

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

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



Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Seite 9-343, Tabelle 9-29.11

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 „eingespart“ werden.

Das wären 1,67 € je entfallenen LKW-km! Stimmt diese Größe?

Wer hat diesen Nutzen? Was ist mit alternativen Kosten?



Bemerkungen 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) eine Maximalgeschwindigkeit von 120 km/h vorgeschrieben.



SZ 14.2.19

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 fuhren 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

auf

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-

Bemerkungen 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!**



Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

In der „Überprüfung des Bedarfsplans“ werden (S. 9-329) detailliert **Gesamtkosten** für die 84 km lange Strecke von München bis zur Grenze in Höhe von **2.630,2 Mio €** geschätzt.

Beim Nutzen-Kosten-Vergleich werden daraus nur noch **2.156,7 Mio €**, weil zukünftige Kosten durch „Diskontierung“ herunter gerechnet werden. Schon bei den (zu niedrig angesetzten) 2.630,2 Mio € sind die Kosten deutlich höher als die Nutzen von geschätzt 2.495,1 Mio €.

Bei welcher Baumaßnahme wurden zukünftige Kosten niedriger???



Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

2. Der Nutzen muss die Kosten deutlich übersteigen!

Bei den Gesamtkosten für die 84 km lange Strecke wird davon ausgegangen, dass **nur 24 km unterirdisch** ausgebaut werden (Trudering- Grafing) (geschätzte Kosten: 50 Mio € / km) und die restliche Strecke (60km) ebenerdig (geschätzte Kosten: 25 Mio € / km).

Nur 20 km mehr nicht ebenerdig (Tunnel oder Brücken) ausgebaut würde die Gesamtkosten um ca. 500 Mio € erhöhen und damit wären die Kosten wieder deutlich höher als die geschätzten Nutzen.



Bemerkungen 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

Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



3. Der Südzulauf muss vergleichbare Kapazität haben.

www.bbtinfo.eu/suedzulauf/ (24.04.2019) 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.

Bemerkungen 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!

Bemerkungen 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



Bemerkungen 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!
Bisher ist keine dieser Voraussetzungen erfüllt!

Also muss die Planung der Hochgeschwindigkeitstrasse gestoppt werden,
zur Not durch den Bundesrechnungshof.

Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



Ergebnis:

Natürlich brauchen wir

- einen funktionierenden Nordzulauf zum Brennertunnel
- mehr Güterverkehr auf der Schiene

Aber wir brauchen

- keine gigantomanische Neubau-Trasse
- kein 3-Milliarden-Steuergrab
- keine Zerstörung unserer Kultur-Landschaft

Bemerkungen 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

Bemerkungen 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
- Verstärkung des Seeverkehrs statt Verringerung
- Reduzierung des Leerverkehrs
- Verbesserte Steuerung des Güterverkehrs (Straße => Schiene)



Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf

Weitere Forderungen:

Sofortiger Planungsstopp für die Neubautrasse
(Hochgeschwindigkeit 230 km/h mit gemischtem Personen- und Güter-
Verkehr)

Nur bei nachgewiesenem Bedarf neue Überlegungen

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

Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



Ergebnis:

Wir müssen die Politik warnen!

Wir müssen der Neubaustrecke die rote Karte zeigen!



Bemerkungen zum Brenner-Nord-Zulauf



Wann, wenn nicht jetzt?

Wo, wenn nicht hier?

Wer, wenn nicht wir?



John F. Kennedy