

# **Stellungnahme zu den Verkehrsprognosen der "Brenner Corridor Platform" vom Oktober 2021 bzgl. des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes**

**Video-Präsentation am 15.2.2022**

**Auftraggeber: Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.**

Emdenstr. 11  
81735 München  
Tel. 089/26023655  
[Vieregg@vr-transport.de](mailto:Vieregg@vr-transport.de)

# Zu betrachtende Studien



<https://www.bcplatform.eu/korridorstudien>

- Personenverkehrsstudie  
(in deutscher Sprache, 50 Seiten)
- Güterverkehrsstudie  
(in englischer Sprache, 50 Seiten)
- Zugzahlen, resultierend aus den zwei Studien

Auftraggeber: Ministerien und Bahngesellschaften der drei Länder

Auftragnehmer: zwei italienische Universitätsinstitute,  
zwei italienische Consultants

Keine Deutschen unter den Autoren

# Das Projekt

Zwei betrachtete  
Zeithorizonte:  
2030 und 2040

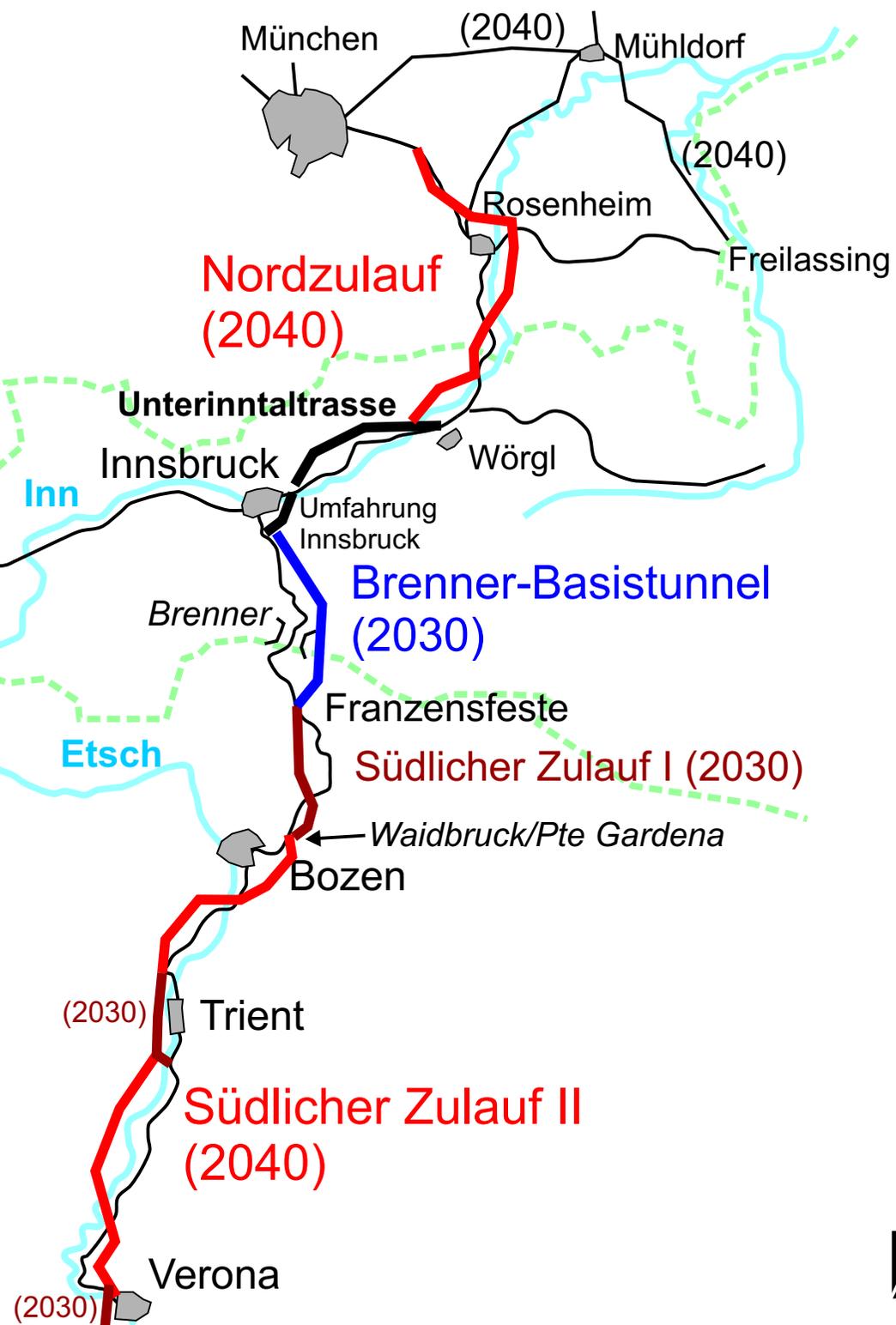
Vorrausichtliche  
Verspätungen:

2030 → 2033

2040 → 2050-2080

München - Mühldorf -  
Freilassing wird für 2040  
als optional angesehen,  
jedoch schon wesentlich  
weiter und fest beschlossen

Chart 3



# Personenverkehrsstudie Kernaussagen

- Verkehrsaufkommen heute im Personenfernverkehr zwischen Innsbruck und Brenner lediglich 2.200 Fahrgäste/Tag, das entspricht einer 1/5 ICE-Linie im Stundentakt.
- Von diesen Fahrgästen steigen viele in Brixen, Bozen oder Trient aus, nur ein Teil der 2.200 Fahrgäste durchqueren die Alpen.
- Die neue Infrastruktur im Bereich der Zulaufstrecken umfährt wichtige Aufkommensschwerpunkte im Personenverkehr: Rosenheim, Kufstein, Wörgl, Brixen, Bozen, Trient, Verona

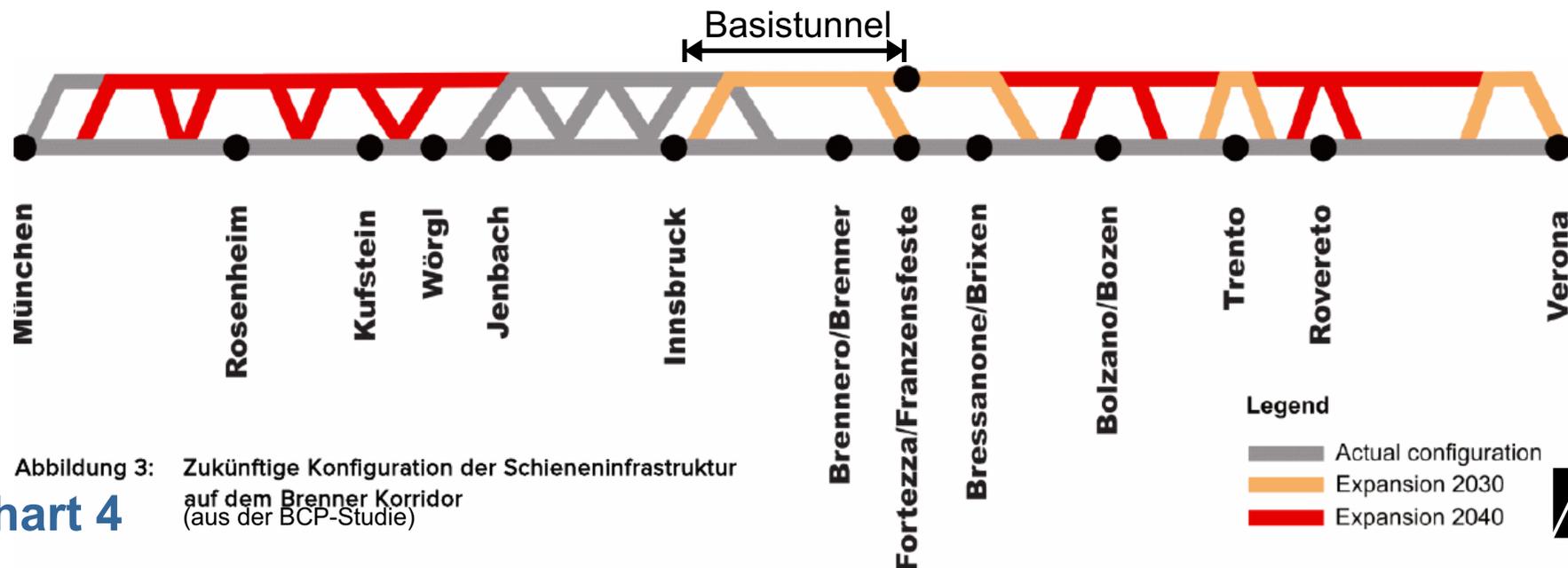
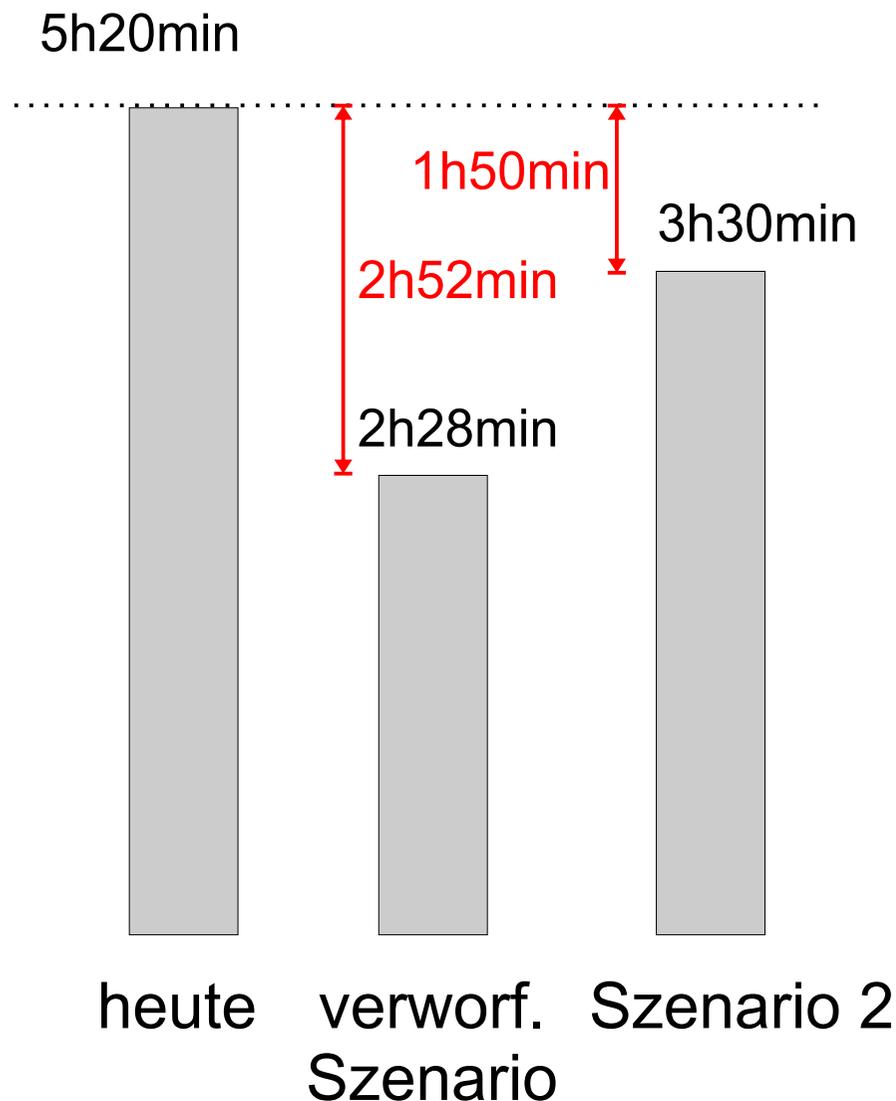


Abbildung 3: Zukünftige Konfiguration der Schieneninfrastruktur auf dem Brenner Korridor (aus der BCP-Studie)

Chart 4

# Dilemma Fahrzeiten und Zwischenstationen



Verkürzte Fahrzeit führt zu mehr Personenverkehr auf der Schiene

doch selbst eine Verdreifachung des Verkehrs ist immer noch zu wenig für einen 2-Stunden-Takt.

## Dilemma:

München - Innsbruck - Verona ohne Zwischenhalte:

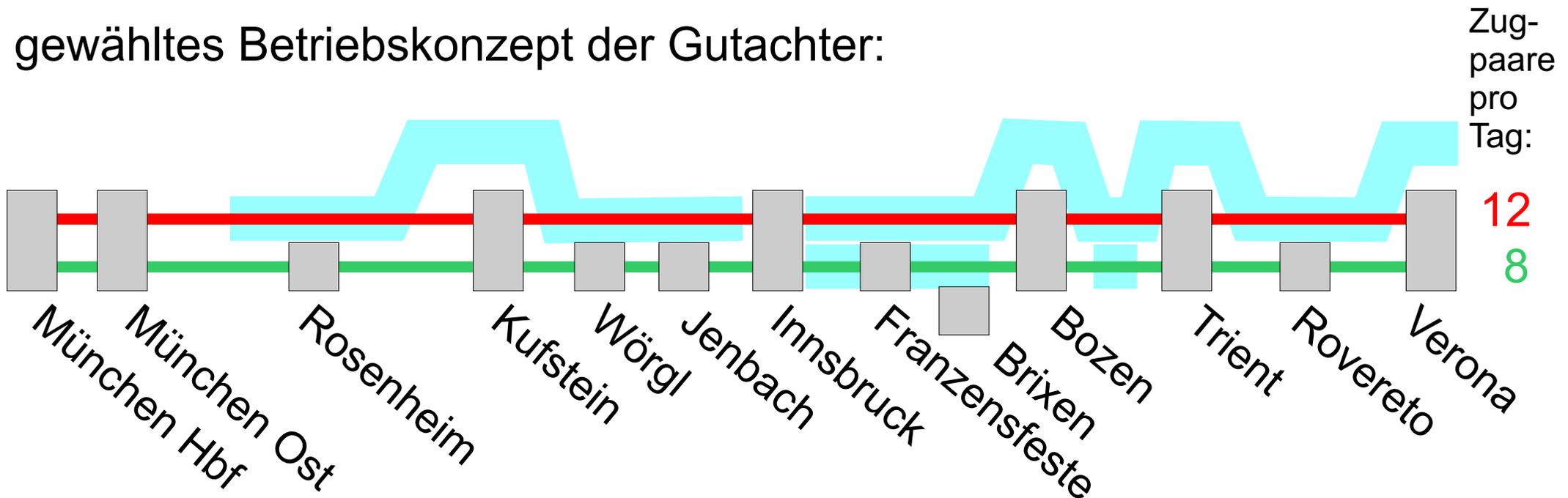
➔ zu wenig Verkehrsaufkommen

München - Innsbruck - Verona mit vielen Zwischenhalten:

➔ zu wenig Fahrzeitverkürzung = wenig zusätzliche Fahrgäste

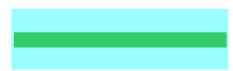
# Dilemma Fahrzeiten und Zwischenstationen

gewähltes Betriebskonzept der Gutachter:



Fahrzeit München - Verona **4h10min** **3h35min**

technisch mögliche Fahrzeit: 2h28min

 Nutzung der Neubaustrecke  
 im Personenverkehr



exklusive Nutzung  
 nur Güterverkehr,  
 geringere Standards  
 reichen aus!

durchschnittliche Auslastung Fernzug am Querschnitt Brenner  
 nur 123 Personen (350-450 ist in D üblich)

Chart 6

# Güterverkehr - Betrachtete Arten



LKW-Verkehr auf der Brenner-Autobahn

begleitet



Rollende Landstraße (RoLa)



unbegleiteter Kombiniertes Verkehr  
Sattelaufleger

Container



unbegleitet



klassischer Wagenladungsverkehr

# Unterstelltes Wachstum im alpenquerenden Güterverkehr von Löttschberg bis Tauern

- 22% von 2016 bis 2030      ➔ 1,4% pro Jahr von 2016 bis 2030
- 45% von 2016 bis 2040      ➔ 1,56% pro Jahr von 2016 bis 2030

Das unterstellte Wachstum ist weniger als beim Deutschen Bundesverkehrswegeplan (1,8% bis 2030), Corona-Knick ist schon enthalten.

Trotzdem kann man das moderate unterstellte Wachstum als oberen Eckwert betrachten, weil eine Steigerung gar nicht sicher ist.

## Tiefe der Globalisierung

Entwicklung des Teilindex (2001 = 100 Prozent)

Quelle: DHL Global Connectedness Index · Grafik: „Die Presse“

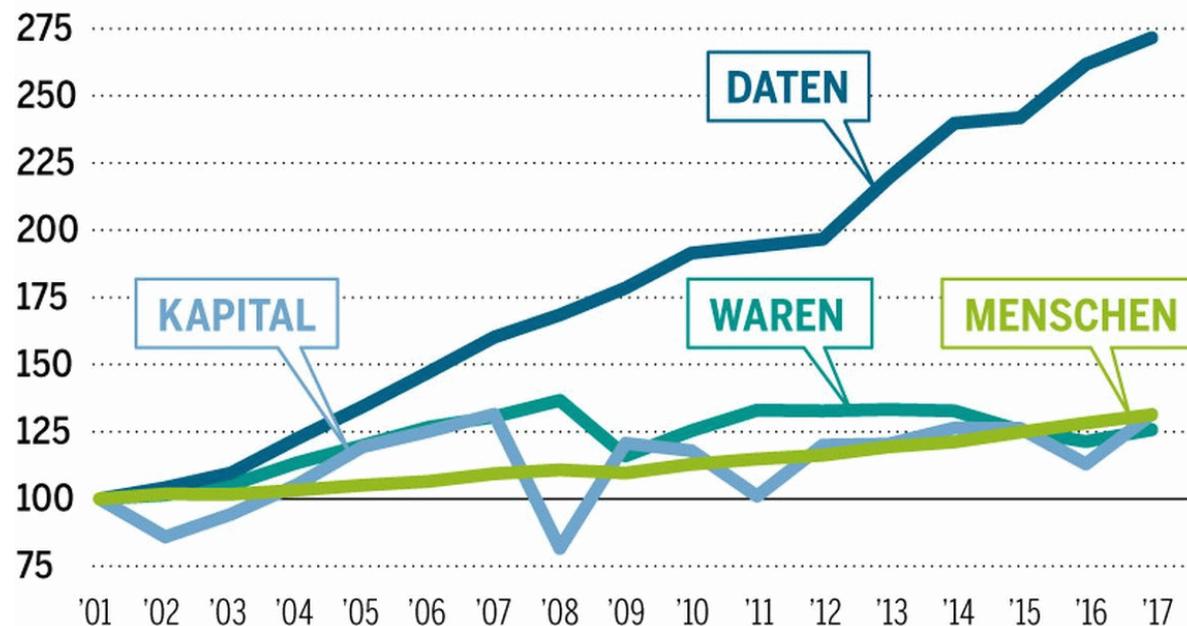


Chart 8

# Annahme der Verlagerung von Güterverkehr

- 50-50 Szenario:  
durch politische Lenkungsmaßnahmen wird ein Anteil von 50% LKW (Autobahn + etwas RoLa) und 50% Schiene unterstellt.

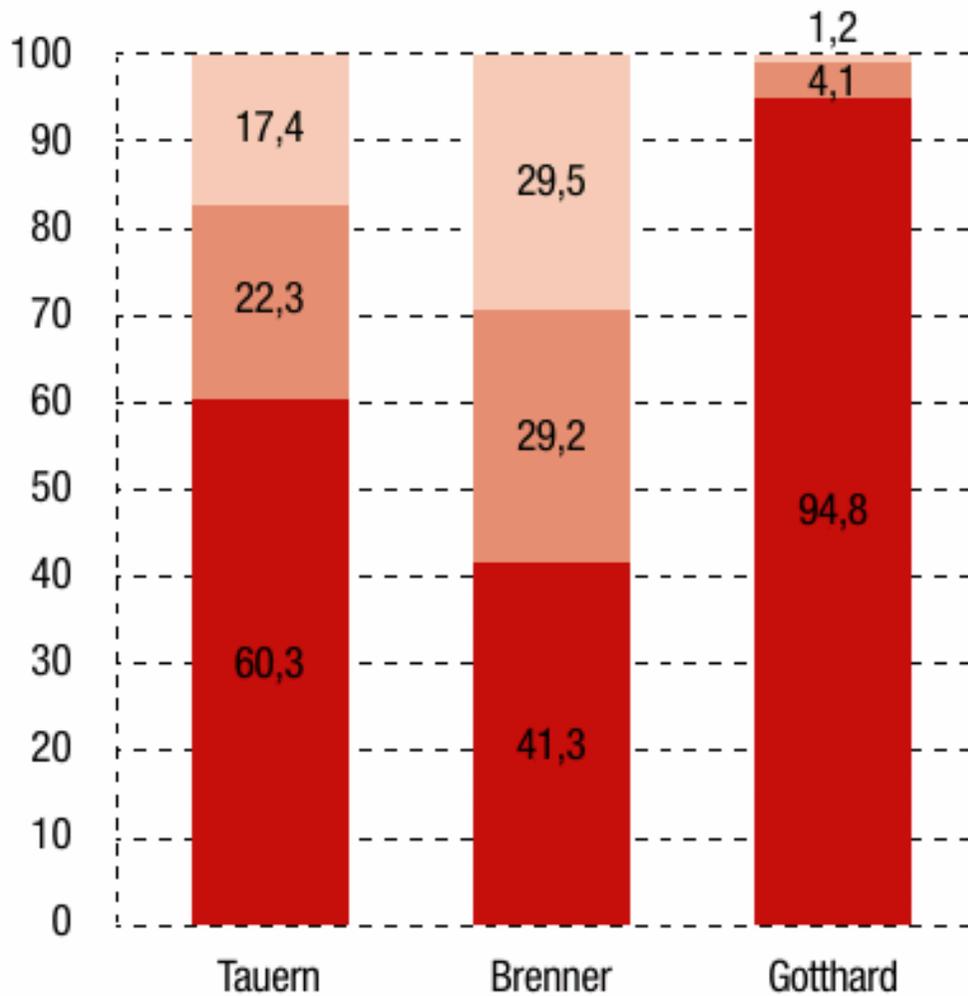
Wie das erreicht wird, wird nicht diskutiert. Es ist über den Preis möglich.

In der Schweiz ist sogar eine maximale Anzahl von LKW festgelegt, deshalb wäre eine Verteuerung am Brenner durchaus legitim.

Beim "weiter so" ("business as usual")-Szenario würde dagegen der LKW-Verkehr Brenner-Autobahn von 34 (2016) auf 45 Mio t (2040) ansteigen.

- Tauern-Containerverkehr wird von der Tauern-Autobahn und der Tauern-Eisenbahn in 2040 auf den Brenner verlagert

# Umwegverkehre und Lage in Europa



Quelle:  
Verkehr in Tirol, Bericht 2018, S. 9;  
Planoptimo 2019



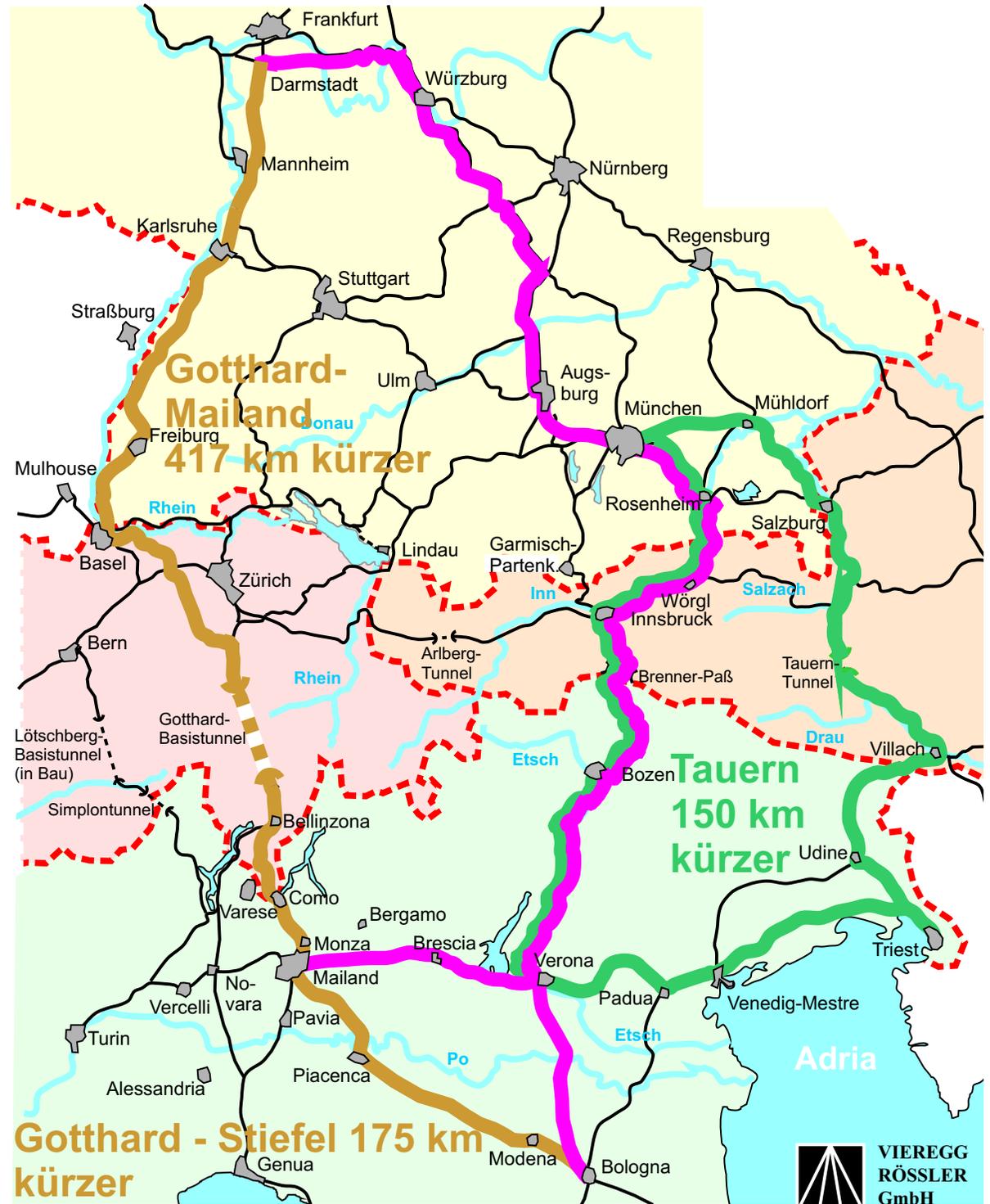
**Chart 10**



Gotthard und Tauern sind für wichtige Verbindungen deutlich kürzer als Brenner

Denkfehler der Brenner-Korridorstudie:  
Wenn man den Verkehr über den Preis auf die Schiene zwingt, dann wird der Verkehr wieder auf den Bestweg zurückverlagert.

In der Schweiz stößt man nicht an Kapazitätsgrenzen!



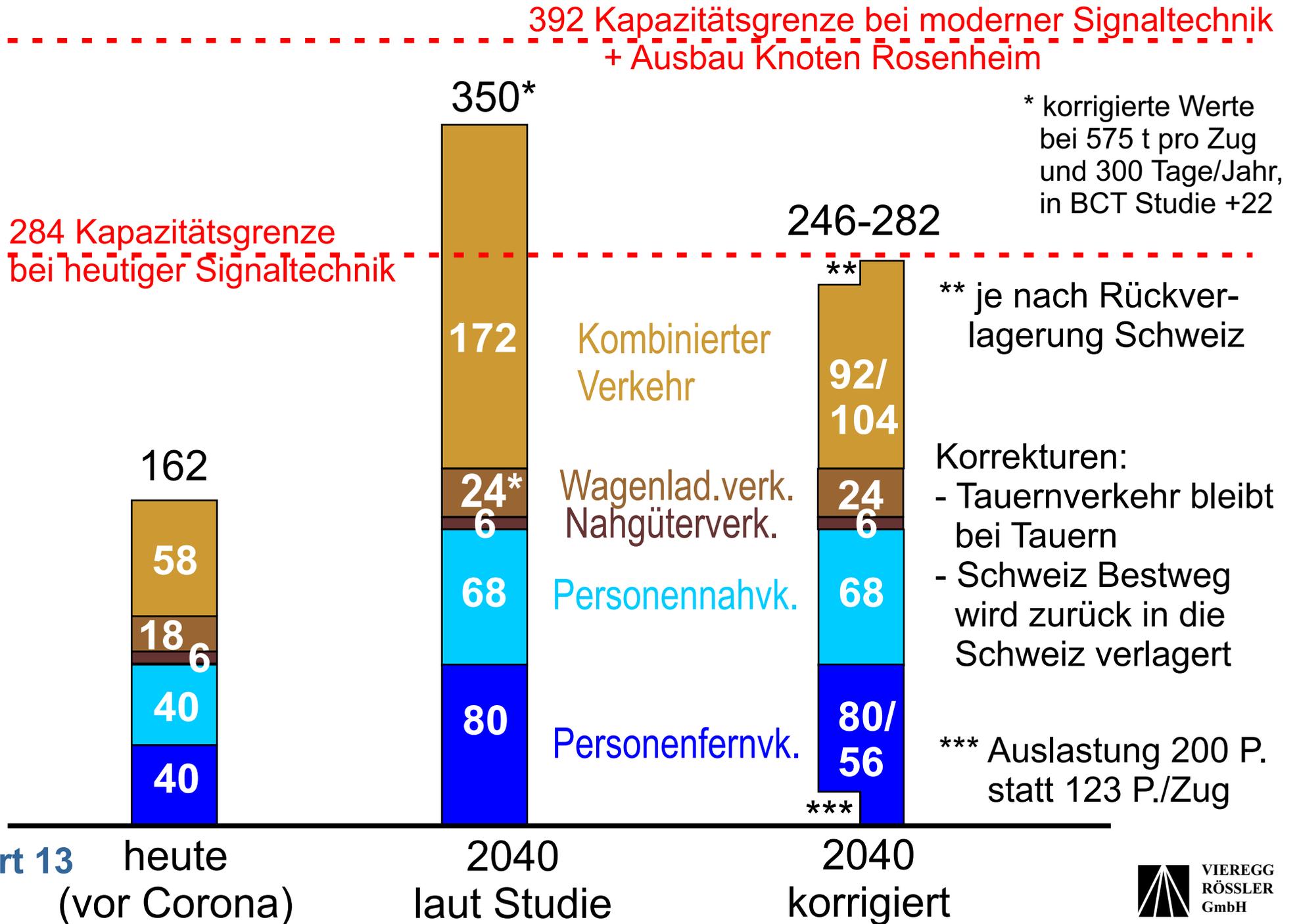
# Korrigierte Güterverkehrsmengen in Mio t

50% Rückverlagerung Bestweg Schweiz, Rückverlagerung Tauern

Jahr		2016	2040-ws	2040-50-50
			-5,5 Mio t	
			-16 Mio t	
Straße	Road	34,3	44,8	28,8
RoLa	ACT	3,3	4,3	2,8
			} 49,1	} 31,6
Container	UCT	7,7	10,1	22,4
Wagenladung	WL	3,1	4,0	4,0
			} 14,1	} 31,6
		<hr/>	<hr/>	<hr/>
		48,4	63,2	58,2
Schweiz abgewandert				5,2
				<hr/>
				63,2

Chart 12

# Zugzahlen im bayerischen Inntal - Ertüchtigte Altstrecke reicht sicher aus



# Großräumiger Nord-Süd-Güterzugverkehr

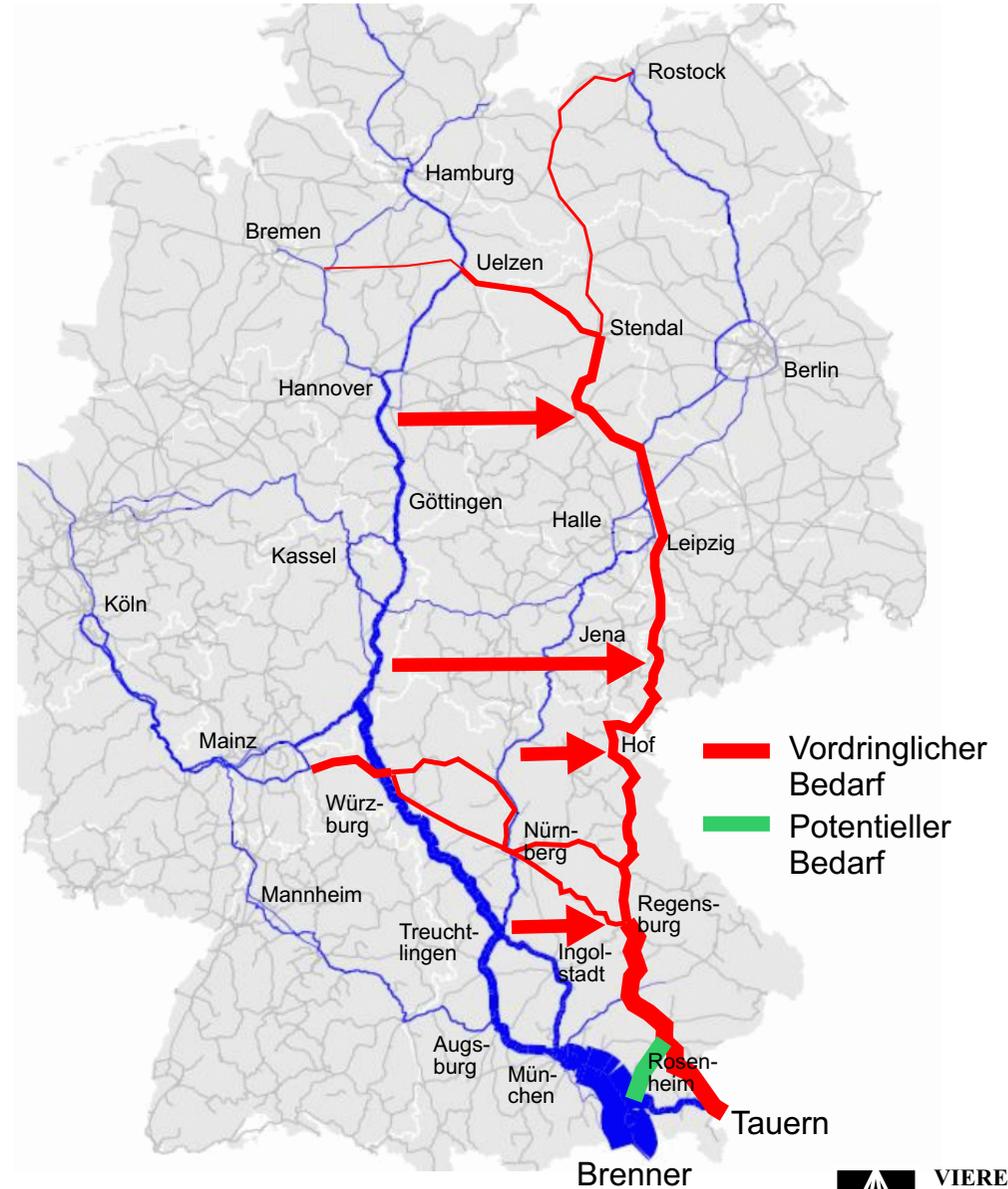
Grafik BCP-Studie (Güterstudie S.47)



Chart 14

Der im deutschen Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ostkorridor wird nicht genutzt !

## Deutscher Bundesverkehrswegeplan



Karte: DB, VR 2019

# Alternativrouten zur Entlastung der Strecke Rosenheim - München

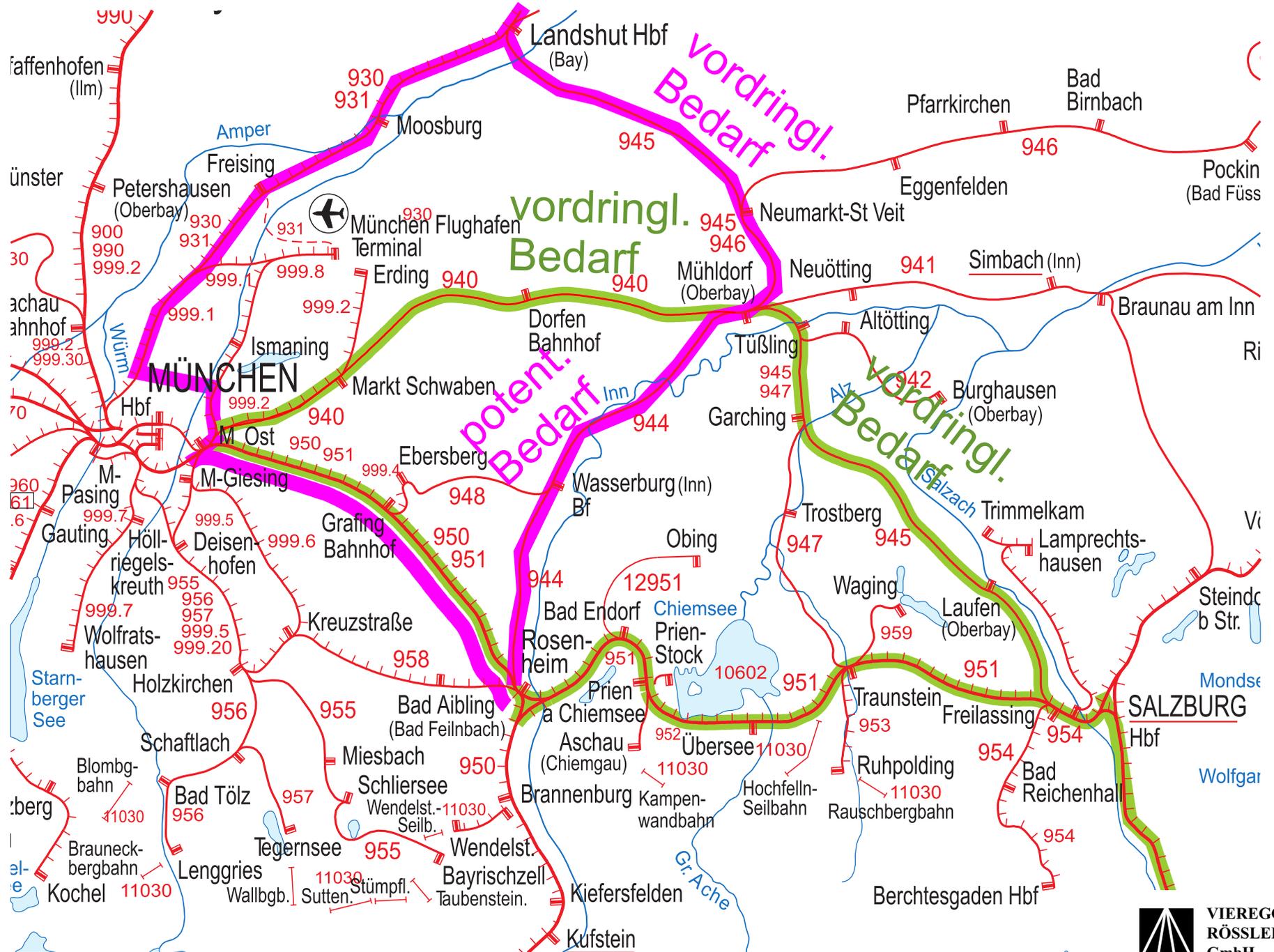


Chart 15