



Brenner Nordzulauf

Alpenquerender Schienenverkehr

Wir bewegen Bayern

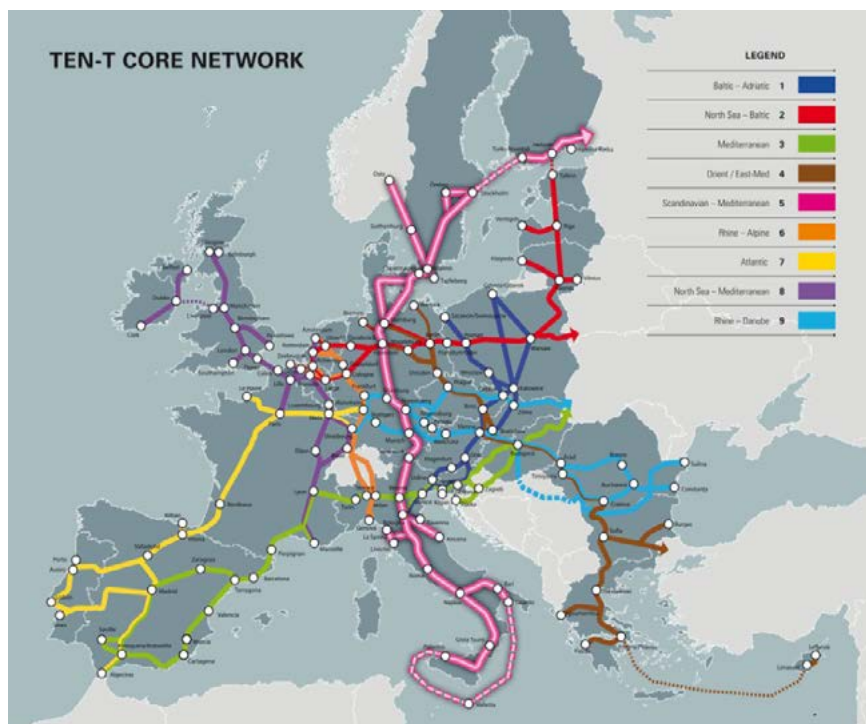


IHK
München und
Oberbayern

Die verkehrspolitische Bedeutung des Brenner Nordzulaufs für Bayern und Europa

Der im Bau befindliche Tunnel durch das Gebirgsmassiv des Brennerpasses kann sein Potenzial als Hochleistungsbahnachse nur dann ausschöpfen, wenn er mit bedarfsgerecht ausgebauten Zulaufstrecken an das weiterführende Schienennetz angebunden wird. Die Brennerquerung ist Teil der europäischen Nord-Süd-Verkehrsachse, dem sogenannten Skandinavien-Mittelmeer-Korridor, die den Kern des transeuropäischen Verkehrsnetzes bildet und als Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsstrecke konzipiert ist. Deutschland muss hier die Bedeutung des Brenner Nordzulaufs auf bayerischem Gebiet erkennen und seine verkehrspolitische Verantwortung für Europa wahrnehmen.

Der Ausbau der Strecke in durchgängig viergleisiger Trassierung ist überdies die Grundvoraussetzung, Verkehre im Alpen-transit umfassend von der Straße auf die umweltfreundlichere Schiene verlagern zu können. Die Verkehrsverlagerung reduziert die Schadstoffemissionen und Lärmbelastigungen für die Bevölkerung signifikant und erhöht überdies die Verkehrssicherheit auf der hoch belastet Brennerautobahn. Vom transportierten Gütervolumen über den Brenner werden derzeit etwa 70% auf der Straße und 30% auf der Schiene abgewickelt. Nur zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene können die Verlagerung zum einen und das zu erwartende zusätzliche Gütervolumen zum anderen bewältigen. Deshalb bedarf es der zügigen Realisierung des Brenner Nordzulaufs.



Auf einen Blick



Der Erfolg der deutschen und bayerischen Wirtschaft baut auf leistungsstarke Verkehrswege am Standort selbst und zu den Absatzmärkten und Zulieferern in den angrenzenden Nachbarländern. Der Brenner Basistunnel als unterirdische Querung des Alpenkamms bildet hierbei das neue Herzstück des europäischen Nord-Süd-Verkehrskorridors.

In Verantwortung für den Wirtschaftsstandort Bayern in Deutschland und Europa spricht sich die IHK für München und Oberbayern daher für den Bau eines dritten und vierten Gleises aus, um den Brenner Basistunnel an das nördliche Schienenfernverkehrsnetz anzubinden (Brenner Nordzulauf). Die zusätzlichen Kapazitäten werden benötigt, um neben dem aktuellen Transportvolumen das weiter steigende Güterverkehrsaufkommen bewältigen und insbesondere Verkehre von der Straße auf die umweltfreundlichere Schiene in substanziellem Maße verlagern zu können.

So werden im Einzelnen gefordert:

- Realisierung des Brenner Nordzulaufs
- Ertüchtigung der Bestandskapazitäten
- Optimierung des Bahnbetriebs

Transit auf der Tiroler Inntalautobahn

Restriktionen im Leistungsangebot der Straße

Die Autobahn Nr. 12 durch Tirol verfügt über zwei Spuren je Fahrtrichtung und stellt die wichtigste Straßenverkehrsverbindung im Tiroler Inntal dar. Sie wird sowohl vom regionalen Verkehr innerhalb Tirols als auch vom europäischen Transitverkehr von und nach Italien genutzt. Ein ergänzendes, nachgelagertes Straßennetz in Form von Bundes- und Landstraßen steht nicht in dem Maße zur Verfügung, wie es etwa in Deutschland der Fall ist. Der wesentliche Grund hierfür sind die topographischen Gegebenheiten in Form begrenzter Fläche und engem Raum. Daher gilt auch ein Ausbau der Autobahn um weitere Fahrstreifen für nahezu ausgeschlossen.

Lkw-Dosierung

Von der Tiroler Landesregierung sind in den vergangenen Jahren einige Regelungen erlassen worden, die die Verkehrsmenge – insbesondere im Transit – verringern und darüber hinaus den Verkehrsfluss auf der Tiroler Inntalautobahn aufrechterhalten sollen. Neben den Fahrverboten (sektorales Fahrverbot, Euroklassenfahrverbot, Nachtfahrverbot) kommt seit Ende 2017 die Lkw-Dosierung (Blockabfertigung) an der Grenze zu Bayern hinzu. An Tagen, an denen ein besonders hohes Aufkommen an Schwerlastverkehr zu erwarten ist, lässt Tirol nur mehr 300 Lkw pro Stunde passieren. Damit möchte man im Inntal Staus vermeiden und die Autobahn auch für den Tiroler Verkehr befahrbar halten. Stehende Lkw-Kolonnen würden Ein- und Ausfahrten auf der Autobahn blockieren und dadurch den Verkehr im gesamten Inntal zum Erliegen bringen. Der so genannte Dosierkalender sieht für 2019 rund 30 Tage vor, an denen dieses Instrument zur Tiroler Verkehrssteuerung eingesetzt wird. Für Bayern hat es hingegen fatale Konsequenzen. Die Tiroler Beschränkung des Lkw-Verkehrs führt regelmäßig zu kilometerlangen Rückstaus auf der A8 Richtung München und verlagert die Verkehrsproblematik nach Bayern.

Fahrverbote

Für 2019 beabsichtigt die Tiroler Landesregierung darüber hinaus die Verschärfung der genannten Fahrverbote und hat hierzu Verordnungsentwürfe bei der EU eingereicht. Es sind demnach weitere Restriktionen für den Schwerlastverkehr zu erwarten, die die Straße als Verkehrsträger zunehmend unattraktiv machen. Seit Jahresbeginn 2019 gilt zusätzlich für die Samstage von Januar bis März ein weiteres pauschales Lkw-Fahrverbot, begründet mit dem Urlauberreiseverkehr im Wintertourismus. Unkalkulierbare Wartezeiten, gerade an Tagen der Dosierung, machen den Transport auf der Straße unberechenbar und damit unzuverlässig. Hinzu kommt, dass die Ausweitung des sektoralen Fahrverbots dazu führt, dass weitere Warengruppen nicht mehr auf der Straße transportiert werden dürfen. Ein Ausbau der Zulaufstrecken für den künftigen Brenner Basistunnel ist demnach unerlässlich, um im Alpen transit substanzial von der Straße auf die Schiene wechseln zu können. Nur so kann der Austausch innerhalb unseres zentraleuropäischen Wirtschaftsraums weiter funktionieren, der nördlich und südlich der Alpen den gewohnten und geschätzten Lebensstandard ermöglicht.



Bekanntnis zur Bahn



Österreich und Tirol investieren umfassend in den Verkehrsträger Schiene. Sie sind einer der Bauträger des Brenner Basistunnels und haben darüber hinaus die eigene Zulaufstrecke im Tiroler Inntal bereits bis kurz vor die deutsche Grenze fertiggestellt.

Bedarf und Prognose

Leistungspotenzial des Brenner Nordzulaufs

Die neuen Kapazitäten des Brenner Basistunnels und seiner Zulaufstrecken im Norden wie im Süden werden benötigt, um einerseits Verkehre im Alpen transit von der Straße auf die Schiene verlagern und andererseits das zu erwartende Güterverkehrswachstum bewältigen zu können. Wir möchten den Trassenbedarf für diese beiden verkehrspolitischen Maßnahmen aufzeigen. Angesichts einer annähernd voll ausgelasteten Bestandsstrecke sind hierfür zusätzliche Gleise notwendig.

Modellrechnung

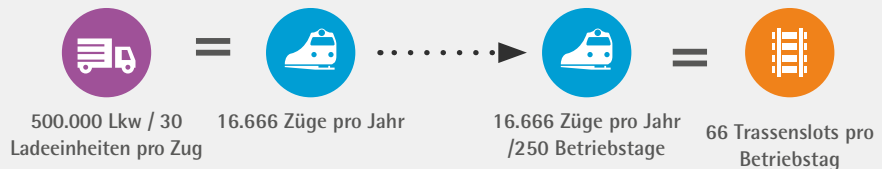
Der Bedarf zusätzlicher Kapazitäten wird im Folgenden in Form einer Modellrechnung dargestellt. Kalkuliert wird die Größenordnung des Bedarfs, weshalb vereinfachte und gerundete Werte angesetzt werden. Dies geschieht auch zur besseren Nachvollziehbarkeit der Rechnung. Betrachtet wird nur der Güterverkehr; der Personenverkehr bleibt außen vor.

Annahmen

- 2 Millionen Lkw im Brenner transit, gemessen am Grenzübergang Kiefersfelden¹
- 550m Güterzüge à 30 Ladeeinheiten (Lkw-Sattelaufleger oder 40 Fuß Container)
- 250 Betriebstage im Jahr bei Eisenbahnunternehmen und Terminalbetreiber

Bedarf der Verlagerung

Modell: Vom aktuellen Niveau sollen 25% der Verkehrsmenge von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Angesichts zunehmender Restriktionen im Brenner transit auf der Straße bleibt allein die Schiene, um die Waren zu transportieren.



Bedarf des Güterverkehrswachstums

Modell: Zum aktuellen Niveau wird mit einem gerundeten Zuwachs von 40% bis 2030 gerechnet. Angesichts ausgeschöpfter Kapazitäten auf der Bestandsstrecke und zunehmender Restriktionen auf der Autobahn wird angenommen, dass der Zuwachs vollständig über die Schiene abzuwickeln ist.²



Hochgeschwindigkeitsverbindung im Personenverkehr

Der Wirtschaftsraum München und Oberbayern profitiert in besonderem Maße im Personenfernverkehr vom Bau des Brenner Basistunnels und seiner Zulaufstrecken. Damit wird erstmals ein grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeitsverkehr nach Italien möglich, wie er beispielsweise bereits zwischen München und Berlin gelebte Praxis ist.

„Der Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr ist ein bequemer, sicherer, flexibler und ökologisch nachhaltiger Verkehrsträger. Angesichts seiner Umweltleistung und seines sozioökonomischen Nutzens kann er dazu beitragen, dass die EU ihre Ziele in den Bereichen Verkehrspolitik und Kohäsionspolitik erreicht.“

(Europäischer Rechnungshof, Sonderbericht Nr. 19, 2018)



¹ Am Brennerpass sind im Jahr 2018 rund 2,4 Millionen Lkw gezählt worden.

² BMVI: Verkehrsprognose 2030

Grenzüberschreitender Eisenbahnbetrieb

Investitionen in das Leistungsangebot der Schiene

Die verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist gerade für den alpenquerenden Transit eine enorme Herausforderung. Neben zusätzlichen Kapazitäten, die der Brenner Basistunnel und seine Zulaufstrecken schaffen, bedarf es darüber hinaus der Ertüchtigung der vorhandenen Schieneninfrastruktur als auch der Optimierung des darauf stattfindenden grenzüberschreitenden Bahnbetriebs.

Die Industrie- und Handelskammer bekennt sich zur Verkehrsverlagerung und stellt zugleich fest, dass für ein nachhaltiges Engagement der Wirtschaft die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene deutlich erhöht werden muss. Aus Sicht der verladenden und transportierenden Wirtschaft sind im Wesentlichen folgende Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs über den Brenner dringend notwendig und geboten:



Multimodale Verladeterminals



Für den ungehinderten Zugang zur Schiene sind nördlich und südlich der Alpen die Terminal- und Umschlagkapazitäten zu ertüchtigen, zu erweitern und zusätzliche Kapazitäten neu zu errichten. Die Anlagen sind zudem dem Stand der Technik als auch der Abfertigung von Zügen mit einer Länge von bis zu 750 Metern anzupassen. Nur dann kann das volle Potenzial des Brenner Basistunnels ausgeschöpft werden und nur dann gelingt die Anpassung des Modal Split – die Erhöhung des Anteils der Schiene am Güterverkehr.

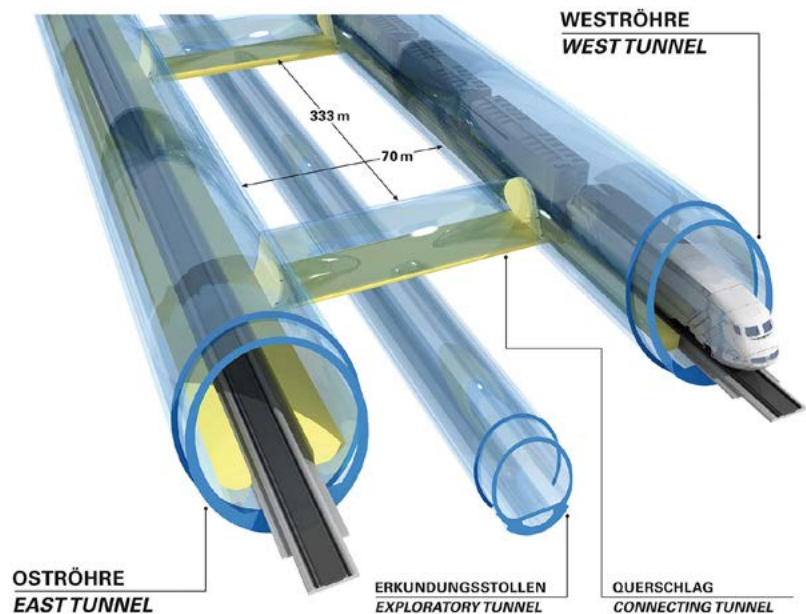
Der Brenner Basistunnel

Längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt

Österreich und Italien bauen mit umfassender Unterstützung der EU einen Eisenbahntunnel unter dem Brennerpass, der parallel zur heutigen Brennerbahn den Alpenkamm durchquert. Die Durchquerung des Brenners an der Basis des Gebirgsmassivs gibt dem Tunnel seinen Namen: den Brenner Basistunnel.

Zahlen zum Tunnel

- 230 km auszubrechende Tunnelkilometer
- Längsneigung: 4-6,7 Promille
- durchschnittliche Geschwindigkeit der Züge: Güterzüge: 120 bis 160 km/h, Personenzüge: 250 km/h
- vsl. Inbetriebnahme: Dezember 2027



Dimension und Größe

Das Tunnelprojekt umfasst zwei eingleisige Haupttröhen je Fahrtrichtung mit einem Durchmesser von etwa 8 Metern, die mit einem Abstand von 40 bis 70 Metern durch den Fels getrieben werden. Alle 330 Meter ist eine Verbindung als sogenannter Querschlag vorgesehen, die sowohl zur Versorgung als auch zur Notfallrettung benötigt wird. Die einfache Strecke zwischen Franzensfeste auf der italienischen Seite und Innsbruck auf der österreichischen Seite beträgt 64 Kilometer. Das Tunnelsystem umfasst so insgesamt 230 Kilometer an Röhren und Stollen und macht damit den Brenner Basistunnel zur längsten unterirdischen Eisenbahnverbindung der Welt. Der Brenner Basistunnel ist das Herzstück des europäischen SCAN-MED-Korridors, der Helsinki im Norden mit Palermo im Süden verbindet. Er schafft zusätzliche Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr, sodass im Endausbau rund 400 Züge pro Tag den Alpenkamm passieren können. Dies ist die Grundvoraussetzung für eine substantielle Verlagerung des Gütervolumens von der Straße auf die Schiene. Das deutlich geringere Gefälle im Tunnel und die um 20 Kilometer kürzere Fahrstrecke ermöglichen längere und schnellere Züge mit höherer Ladekapazität bei gleichzeitiger Verkürzung der Fahrzeit von bisher 75 auf 25 Minuten.

Die staatsvertraglichen Verpflichtungen



Im Laufe der vergangenen drei Jahrzehnte hat sich die Deutsche Bundesregierung mehrfach zum Bau des Brenner Basistunnels und insbesondere zum viergleisigen Ausbau seiner Zulaufstrecken auf bayerischer Seite bekannt und dies wiederholt vertraglich mit den Nachbarländern Österreich und Italien vereinbart und bekräftigt. Dies geschah jeweils in der Überzeugung, dass der Nord-Süd-Korridor „SCAN-MED“ eine der wesentlichsten Verkehrsverbindungen Europas darstellt und die Schiene zugleich der zu bevorzugende Verkehrsträger im alpenquerenden Fernverkehr darstellt.

Maßnahmen zur Beschleunigung

Verkürzung des Planungs- und Genehmigungsverfahrens

Schon heute steht fest, dass die Fertigstellung des Nordzulaufs auf bayerischer Seite erst mehrere Jahre nach der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels erfolgen wird. Dadurch entsteht an der deutsch-österreichischen Grenze ein Engpass, der den gesamten nord-süd-europäischen Schienenverkehr beeinträchtigen und behindern wird. Es ist demnach geboten, die weitere Realisierung zu beschleunigen.

Planungsbeschleunigungsgesetz

Der Deutsche Bundestag hat sich Ende 2018 dafür ausgesprochen, Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Projekten der Verkehrsinfrastruktur zu vereinfachen und zu verkürzen und dadurch zu beschleunigen. Das Gesetz greift Empfehlungen des „Innovationsforums Planungsbeschleunigung“ auf, in dem hochrangige Experten aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Verbänden auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums Vorschläge zur Verfahrensvereinfachung erarbeitet und zusammengetragen haben. Die IHK für München und Oberbayern appelliert an die Genehmigungsinstanzen und Bauverwaltungen aller betroffenen staatlichen Ebenen, die Maßnahmen dieses Gesetzes, das am 7. Dezember 2018 in Kraft getreten ist, beherzt aufzugreifen und umzusetzen. Für die weitere Realisierung des Brenner Nordzulaufs sollen die neuen Regelungen für Bundesschienenwege Anwendung finden, wonach beispielsweise Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt gebündelt werden oder etwa vorbereitende Maßnahmen zum Bau des Projekts bereits vor Planfeststellungsbeschluss angegangen werden können.

Bürgerbeteiligung zur Trassenfindung



Die IHK für München und Oberbayern ermutigt die Mitglieder der Foren und Gremien, sich weiter konstruktiv an der Gestaltung des Projekts zu beteiligen und mitzuarbeiten. Nur so können ihre Anliegen in eine optimale Trassenführung der neuen Bahnlinie für das bayerische Inntal einfließen.



Impressum

Verleger und Herausgeber:

IHK für München und Oberbayern

Dr. Eberhard Sasse

Dr. Manfred Göbl

Max-Joseph-Straße 2

80333 München

☎ 089 5116-0

@ info@muenchen.ihk.de

🌐 ihk-muenchen.de

Fachliche Ansprechpartner:

Dr. Korbinian Leitner ☎ 089 5116-1770 @ korbinian.leitner@muenchen.ihk.de

Andreas Schmidt ☎ 089 5116-1242 @ andreas.schmidt@muenchen.ihk.de

Gestaltung:

Ideenmuehle, Eckental

Bildnachweis:

Titel: iStock © PatrickHutter, Seite 3: Fotolia © EKH-Pictures, Seite 7: Fotolia © auergraphics

Druck:

Oberländer GmbH & Co. KG, Bodenseestraße 18, 81241 München

Stand: Februar 2019

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

🌐 ihk-muenchen.de

✉ ihk-muenchen.de/newsletter

f [/ihk.muenchen.oberbayern](https://www.facebook.com/ihk.muenchen.oberbayern)

x [xing.com/net/muenchenihk](https://www.xing.com/net/muenchenihk)

🐦 @IHK_MUC

📺 /user/ihkfuermuenchen