

Alternativen zum Brennerbasistunnel (BBT)

Mag. Lothar Gamper

13.11.2011

BBT: Kritikpunkte

- ▶ Hohe Kosten, ungeklärte Finanzierung
- ▶ Hohe Folgekosten
- ▶ Süd- und Nordzulauf unrealistisch
- ▶ Unrealistische Verkehrsprognosen
- ▶ Fehlendes Betriebskonzept
 - Güter- oder Personenverkehrsstrecke?
- ▶ Keine Entlastung von Güterverkehr, Lärm
- ▶ Geringe bis keine CO₂-Einsparung gegenüber Straße und Passstrecke im Schienenverkehr
- ▶ Fehlallokation von Ressourcen, Verzögerungen seit Jahrzehnten

Güterverkehr am Brenner: Folge von Marktverzerrung...

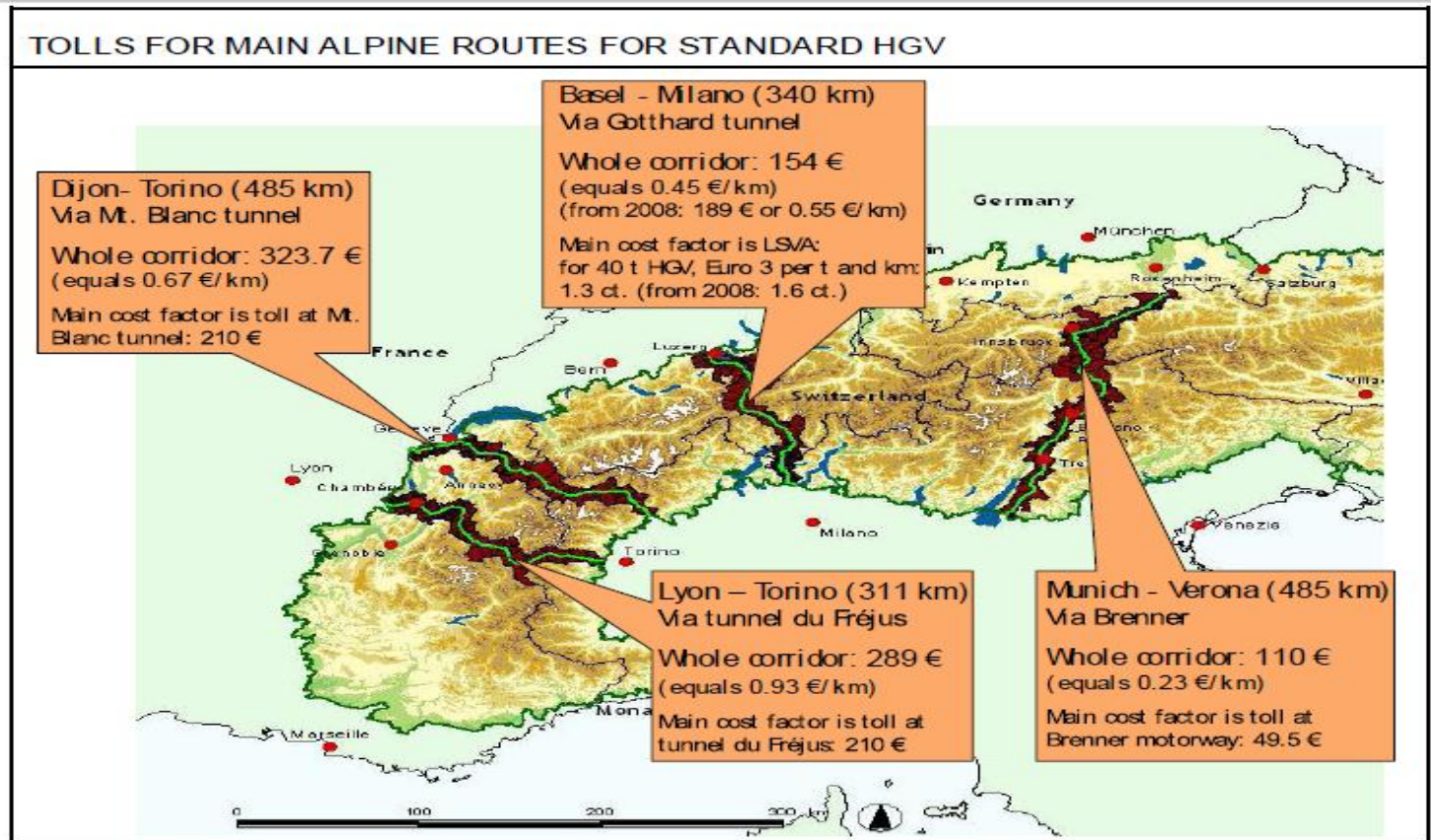
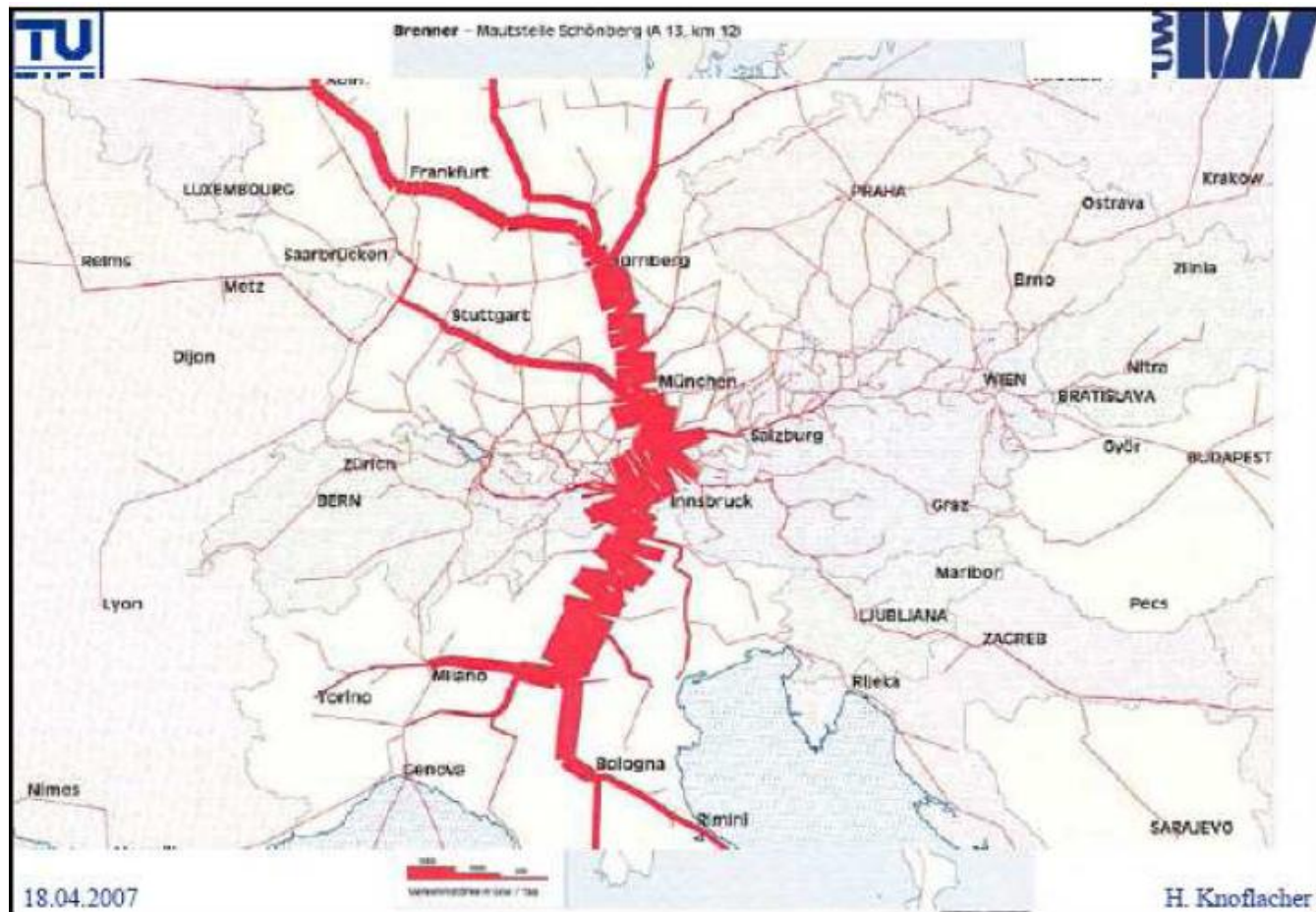
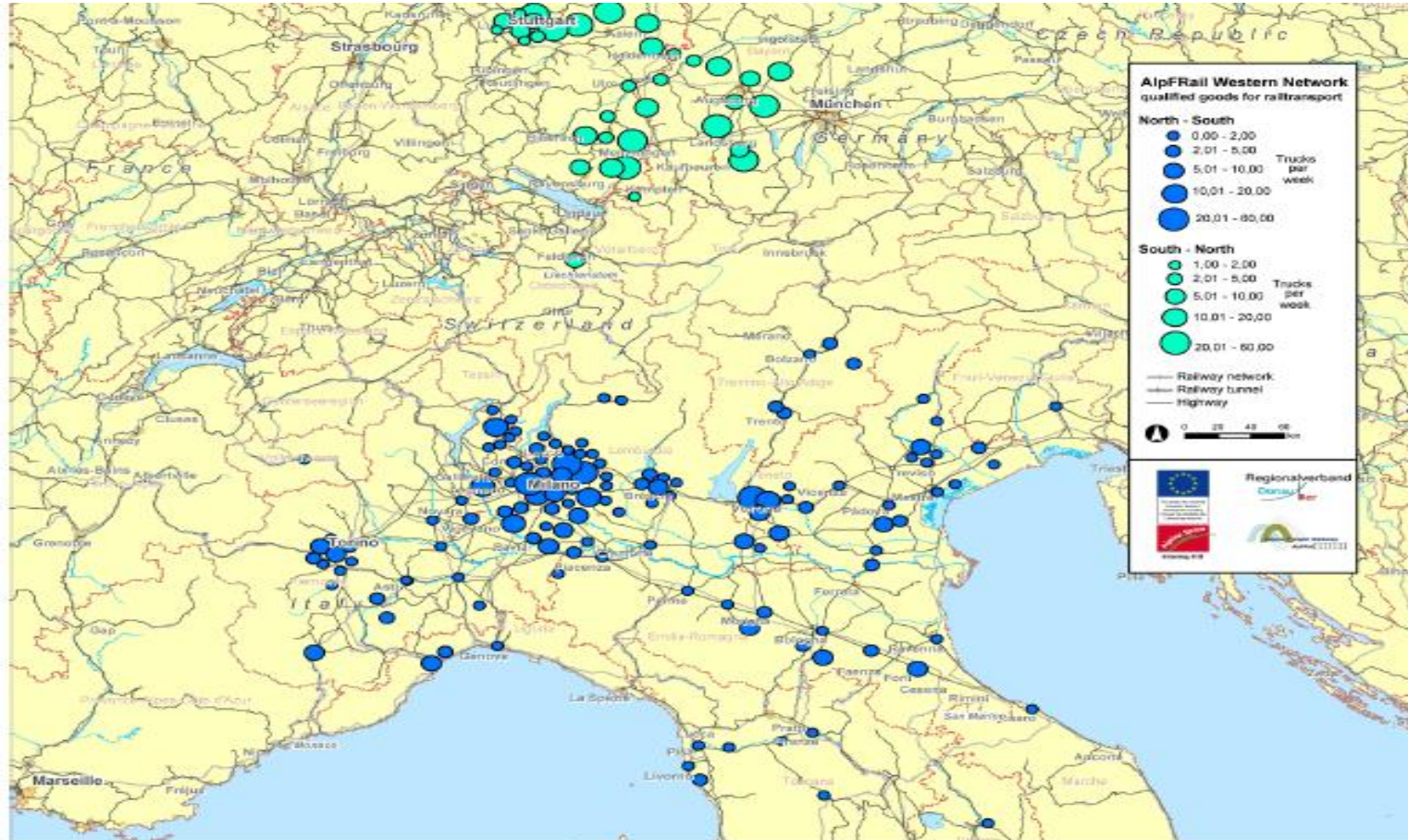


Figure 24: The information shows tolls for a standard HGV (Euro 3, 40 t, 5 axles) as of 01.01.2008. All information excludes value added tax. Source: MONITRAF 2008

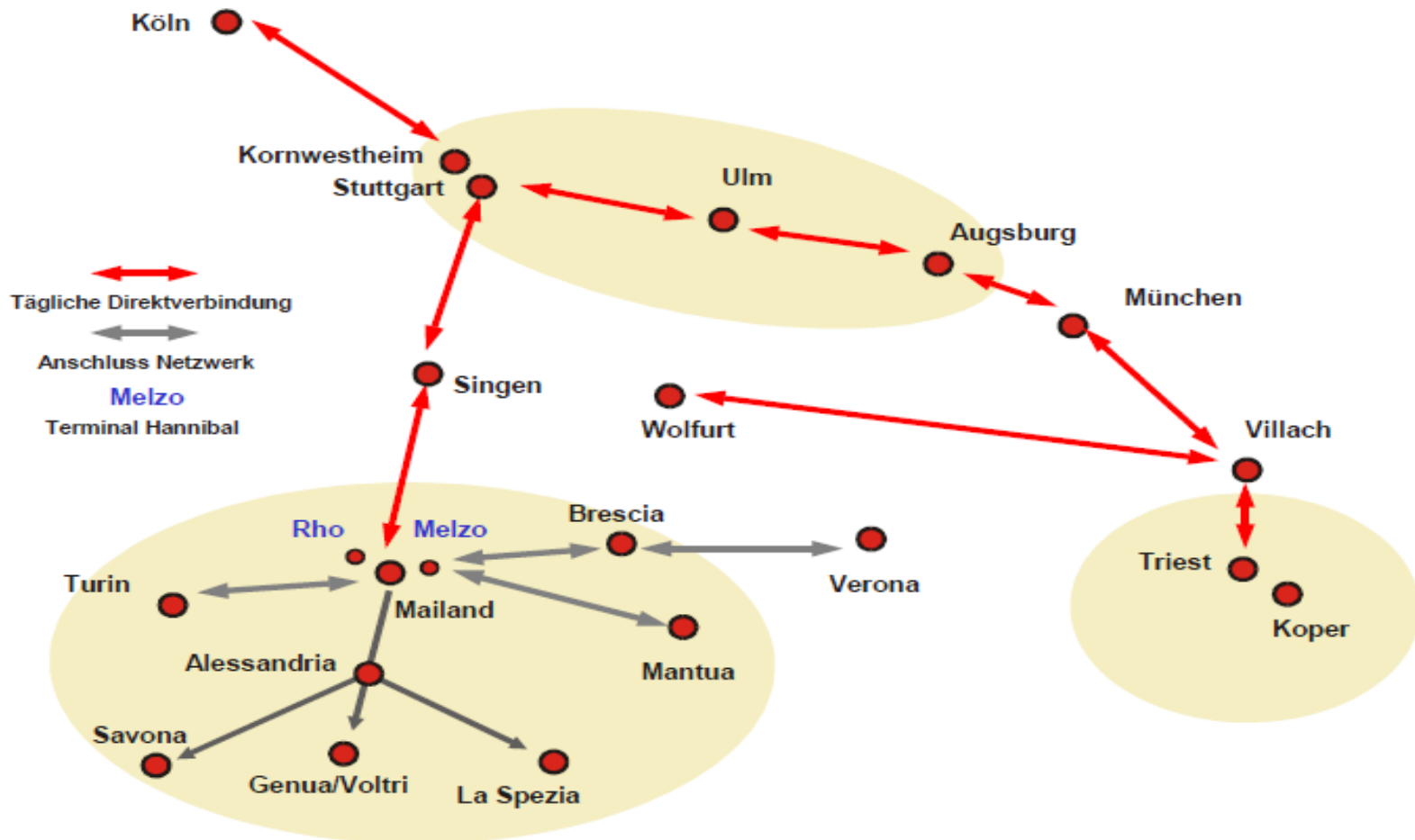
... die Straßenverkehr begünstigt



Begrenzte Bedeutung des Brenners...

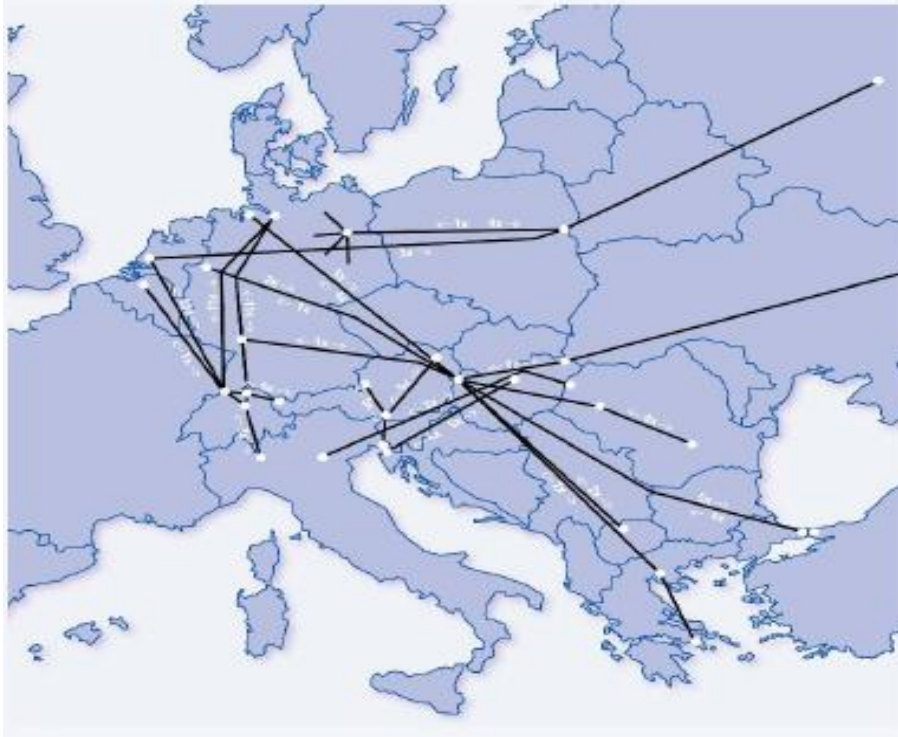


... Potenzialstudien zur Nachfrage...



... und reales Angebot

Intercontainer Netzwerk 2007



Mehr als 150
Shuttle-Züge
pro Woche

intercontainer

BBT SE: Verkehrsprognose Progtrans (2007)

Teil 2 der Ergebnisübersicht zum **Aufkommen im Güterverkehr**
im Alpenbogen B in Millionen Tonnen je Jahr

Parte 2 della panoramica dei risultati relativi al volume di traffico
merci nell'arco alpino B in mln. all'anno

Mio. Tonnen mln di tonnellate		Basis-Trend		Trend		Minimum		Störfall		Worst Case		Konsens	
		Inerziale		Tendenza		Minimo		Caso anomale				Consenso	
		Straße	Schiene	Straße	Schiene	Straße	Schiene	Straße	Schiene	Straße	Schiene	Straße	Schiene
		Strada	Rotaia	Strada	Rotaia	Strada	Rotaia	Strada	Rotaia	Strada	Rotaia	Strada	Rotaia
Reschen Resia	2004	2.0		2.0		2.0		2.0		2.0		2.0	
	2015	2.6		3.5		3.6		3.6		3.6		3.5	
	2020	2.9		4.0		4.0		4.1		4.1		4.4	
	2025	3.2		4.6		4.5		4.6		4.6		5.6	
	2030	3.4		5.1		4.8		5.0		5.0		6.0	
Brenner Brennero	2004	31.5	10.7	31.5	10.7	31.5	10.7	31.5	10.7	31.5	10.7	31.5	10.7
	2015	43.9	14.9	38.8	14.9	38.9	14.9	38.8	19.8	38.9	19.8	31.9	14.9
	2020	47.3	20.8	41.8	21.6	41.8	16.6	41.8	27.6	41.7	22.0	31.8	22.6
	2025	50.6	28.1	44.7	30.2	44.9	18.4	44.5	37.6	44.7	24.5	30.9	32.3
	2030	54.2	31.8	47.8	33.2	47.2	19.5	45.8	49.1	48.0	27.0	30.9	36.2
	2004	19.1	5.8	19.1	5.8	19.1	5.8	19.1	5.8	19.1	5.8	19.1	5.8
	2015	22.5	5.3	21.0	5.3	20.9	5.3	21.0	5.4	20.8	5.4	19.8	5.3

Verkehrspolitik:

- ▶ Brenner-Memorandum
- ▶ Realpolitik
 - Novellierung der Eurovignette (2009/2011)
 - Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention
 - Dieselpreis
 - Mangelnde Konkurrenzfähigkeit der Schiene
 - Streckenstilllegung
 - Schließung von Güterbahnhöfen
 - Weitgehender Ausstieg der Schiene aus dem Güterverkehr
 - Mangelnde Rentabilität der Hochgeschwindigkeit






Alternativen

- ▶ Effiziente Bahnen (Vorbild CH, USA)
- ▶ Erhöhung der Brennermaut in D/I, Angleichung der Diesel-Mineralölsteuer in A an Nachbarländer
 - -30% Transitverkehr auf der Brennerautobahn
- ▶ Einführung einer LSVA nach Schweizer Vorbild
 - -20% durch effizientere Transporte mit weniger Leergewicht
- ▶ Ausbau der südeuropäischen Häfen und Beschleunigung/Harmonisierung der Zollprozeduren
 - -30% im alpenquerenden Nord-Süd-Verkehr
- ▶ Alpentransitbörse
 - Marktinstrument zur Steuerung limitierter Kapazitäten
- ▶ Dreispuriger Ausbau bestehende Brennerstrecke

Der Gotthard geht 2017 in Betrieb...

Abb. 7: Güterzug-Zulaufstrecke zum Gotthard-Basistunnel aus Ulm, Augsburg und München: Baumaßnahmen

Ausbaumaßnahmen:

-  Neubaustrecke incl. Elektrifizierung
-  2-Gleis-Ausbau
-  Neubau einer Verbindungskurve
-  Elektrifizierung
-  bestehende Eisenbahnstrecke



und Europa bricht Vereinbarungen



4. Unterschiedliche technische und strategische Rahmenbedingungen für den Betrieb und den Ausbau der Bahnnetze

- 2 Gleise (CH) versus 4 Gleise (I)
- Unterschiedliche Kapazität der Gleise (CH > I)
- Mischverkehr (CH) versus Verkehrsentflechtung (I)
- Elektronik vor Beton (CH): Ausreizen betrieblicher Möglichkeiten
- Zugfolgezeiten: IN CH kürzer als in I
- Zuglängen: CH > I
- Leistung Stromnetz: CH > I



Kosten und Nutzen

- Löttschberg: 100 Mio/km
- U-Bahn Wien: 132 Mio/km
- Gotthard: 110 Mio/km
- Unterinntaltrasse 50 Mio/km (mind.)
- BBT: 157 Mio/km (mind.)
- Südzulauf Franzensfeste-Verona: 35 Mio/km ?
- ▶ Frankreich: 30 Jahre TGV – mit Hochgeschwindigkeit in die Verlustzone
- ▶ A: 65 Mrd. Euro bis 2073 für Infrastrukturen
- ▶ Eurotunnel nicht wirtschaftlich
- ▶ Volkswirtschaftlicher Nutzen?

**Danke für die
Aufmerksamkeit!**

