

# Eine Planung am Bedarf vorbei - der Brenner-Nordzulauf



**Bau einer zweigleisigen Bahntrasse am Ende eines Tunnels**

Seit Jahrzehnten setzt sich der BN mit seiner Forderung „Güter auf die Schiene“ für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene ein. Leider weist die aktuelle Planung für den Brenner-Nordzulauf aber viele Ungereimtheiten auf. Nachfolgend einige Gründe für unsere kritische Haltung gegenüber diesem gewaltigen Bauwerk:

## Unnötig aufwändige Trassenführung

Die neue Trasse ist für eine Geschwindigkeit von 230 km/h ausgelegt. Diese Vorgabe macht sie aufwändig und teuer. Durch große Kurvenradien und das notwendig flache Streckenprofil lässt sie sich nicht verträglich in unsere Landschaft planen. Güterzüge, die diese Strecke später nutzen sollen, fahren allerdings durchschnittlich nur 90 – 110 km/h. Würde man sie in nennenswerter Zahl auf die neue Trasse lenken, ergäbe sich wegen der Geschwindigkeitsdifferenz ein Problem mit den mehr als doppelt so schnellen Personenzügen. Es ist daher davon auszugehen, dass weiterhin viele Güterzüge auf der alten Trasse fahren würden.

## Zweifelhafte Annahmen bezüglich der Gütermenge

Nach der letzten Untersuchung 2019 besteht der Lkw-Verkehr im Inntal zu 32 % aus Umwegverkehr. Das Land

Tirol hat diese unnötige Belastung des Inntals wiederholt im Rahmen verschiedener Untersuchungen nachgewiesen. Viele Lkws nehmen Umwege von teilweise Hunderten von Kilometern durch das Inntal in Kauf, weil die Brennerstrecke gegenüber anderen Alpenübergängen kostengünstiger für sie ist. Die Attraktivität für die Expeditionen ergibt sich vor allem durch die günstige Maut und die niedrigeren Treibstoffpreise in Österreich. Dieser Kostenvorteil wäre dahin, wenn man den Umwegverkehr tatsächlich auf die Schiene lenken würde. Es ist davon auszugehen, dass für den Gütertransport dann die kürzere Schienenverbindung über die Tauernstrecke oder den Gotthardtunnel genutzt würde. Die bisher erwartete Gütermenge berücksichtigt diesen Sachverhalt nicht.

## Fragwürdige Wirtschaftlichkeit

Die angestrebte Zeitersparnis für die Personenzüge auf der teuren Trasse lässt sich nur erreichen, wenn man Städte wie Rosenheim oder Bozen mit hoher Geschwindigkeit umfährt. Diese schnellen Züge wären damit für uns nicht mehr nutzbar. Gleichzeitig nähme die Gesamtzahl an Passagieren ab, weil die schnellen Züge nur noch zwischen den Metropolen verkehrten und die interessanten Zwischenhalte entfielen. Ein derart aufwändiger Streckenneubau für eine verhältnismäßig geringe Passagierzahl wäre unwirtschaftlich. Es ist daher völlig unklar, wie die Planer diese Trasse am Ende als wirtschaftlich sinnvolle Baumaßnahme präsentieren wollen.

## Große Umweltprobleme durch den Bau - „CO<sub>2</sub>-Rucksack“ lässt sich kaum abtragen

Die Menge an CO<sub>2</sub>, die durch den Bau der aufwändigen Streckenführung freigesetzt wird (etwa 2 Millionen Tonnen

allein für den Tunnelbau), lässt sich im späteren Betrieb kaum mehr einsparen. Noch fragwürdiger würde diese Vergleichsrechnung vermutlich im Jahr 2040 nach Fertigstellung der neuen Gleise. Vieles spricht dafür, dass die großen Lkw-Hersteller ihre Bemühungen hin zu batterieelektrisch, per Oberleitung oder mit Wasserstoff betriebenen Lkws fortsetzen werden. Objektive Vergleichsrechnungen zwischen Bahn und Straße im Hinblick auf die tatsächlichen Emissionen wird man mit den modernen Antriebssystemen der Lkws im Jahr 2040 anstellen müssen.

## Die Bestandsstrecke ist bereits TEN-fähig

Im Bundesverkehrswegeplan gilt der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ und wird dort aus gutem Grund mehrfach explizit genannt. Darüber hinaus geht aus der offiziellen Projektbroschüre der Bahn hervor, dass die Bahn die Bestandsstrecke nach geringeren Modernisierungsmaßnahmen als geeignet für das transeuropäische Netz (TEN) betrachtet. Derzeit verfügt diese Strecke über beträchtliche freie Kapazitäten. Man könnte bereits jetzt deutlich mehr Verkehr auf dieser Strecke abwickeln, wenn der politische Wille dafür bestünde. Darüber hinaus ließe sich die Leistungsfähigkeit der Strecke durch moderne Betriebsführungskonzepte weiter steigern. Auch ein bestandsnaher Streckenausbau wäre gegebenenfalls möglich. Wichtiger Gesichtspunkt bleibt aber weiterhin der Schutz der Anlieger an der Bestandsstrecke. Selbst wenn weitere Gleise gebaut würden, muss man davon ausgehen, dass auf der Bestandsstrecke dauerhaft viele Züge fahren werden. Entsprechend müssen die Anlieger durch bauliche Maßnahmen nach Neubaustandard gegen Lärm und Erschütterungen geschützt werden.

*Rainer Auer*