

## **PRESSEAUSSENDUNG – 24. September 2010 – von DI Michael Prachensky**

### **STOPPT DEN BRENNERBASISTUNNEL (BBT) - ES GIBT TECHNISCHE ALTERNATIVEN**

Der 55 km lange Flachbahn- Brenner-Basistunnel BBT, wird in Zeiten wie diesen neben anderen EU-Infrastrukturprojekten in Frage gestellt- zudem fehlen neben den neuesten **Kosten von 8.063 Mrd € - entspricht ca. 58.597 Milliarden ATS**- die Finanzierungskosten mit über 4 Mrd. € und die eventuellen Mehrkosten durch unvorhergesehene Risiken (Geologie, Wassereintritte, Klimatisierung etc). Der Rechnungshof spricht bereits von wesentlich höheren Baukosten. Es fehlen noch die Kosten, von dem Umbau der 7,5 km langen Südumfahrung von Innsbruck und die 48 km lange Neutrassierung der Steilstrecken zwischen Franzensfeste bis Bozen, damit überhaupt ein Vergleich vom Brennerbasistunnel (BBT) zur Variante des Brennerscheiteltunnels (BST) stattfinden kann. Diese Milliarden € Größenordnungen sind für einen einfachen Staatsbürger unvorstellbar und auch nicht nachvollziehbar. Es wurde der BBT in den wirtschaftlich „goldenen Zeiten“ sichtlich verschlafen. In der Zwischenzeit haben sich die EU-Verkehrsströme von den Nord-Südachsen zugunsten der West-Ost Trassen verändert- die Containerschiffe rund um Europa beeinflussen zusätzlich die Verkehrsströme. **Grenzüberschreitende, organisatorische Harmonisierung** sind umzusetzen, diese bewirken einen beträchtlichen Zeitgewinn. Wir können nicht mehr solange warten, bis vielleicht in 20 oder 30 Jahren der BBT fertig gestellt wird: Es müssen Sofortmaßnahmen getroffen werden – Alternativen sind endlich zuzulassen. Die TEN Programme der 50er Jahre sind bereits überholt. Die derzeitigen EU-Verantwortlichen sollten dazu endlich Stellung nehmen: Kommissionspräsident Jose` Manuel Barroso, Verkehrskommissar Siim Kallas, Brennerkoordinator Pat Cox

**2013 Rumpl, rumpl, rumpl- die Personen- und Güterzüge fahren immer noch an den Häusern der Wipptalregion vorbei. Der Bau des Brenner-Basistunnels wird eventuell in diesem Jahr erfolgen.**

Der 2.200 km lange EU Korridor 1 von Berlin und Palermo ist bereits eine „Kompromisstrasse“ geworden- 80 % davon sind zweispurig ausgeführt. Die seinerzeit gewünschte aufwendigen Flachbahnstrecken im 6 -Promillebereich, haben sich nicht durchgesetzt (siehe Apennin, Albaner Berge/Rom, Steilstrecke Franzensfeste Bozen etc). Der 1374 m Brennerpass ist der niederste Übergang der Alpen der technisch problemlos überfahren werden kann. Wenn man bedenkt, dass die Durchschnitts-Geschwindigkeit des Güterverkehrs in der EU ca. 13 km/h beträgt, liegt hier die Schlüsselstelle aller Innovationen. Die langen Steh- Warte und die Umladezeiten sind heute die Hauptprobleme des Güterverkehrs. Der jetzigen Eisenbahnkorridore sind nicht mehr leistungsfähig und daher nicht mehr marktgerecht. Es gibt technische Alternativen: schneller, pünktlicher, effizienter und umweltfreundlicher:

Die bestehenden zweigleisigen „Mischverkehrstrassen“ können über technischen Entwicklungen optimiert werden: Über die **Schieneinfrastruktur** entlang der Strecke (Modernisierung der Gleiskörper, Tunnelquerschnitte, Leit und Signaltechnik, Schallschutz etc). Über das **rollende Material**, längere Kompaktzüge, stärkere angepasste Lokomotiven (Baukastensystem, wassergekühlte Flüsterantriebe, effiziente Stromspeicher) neue Waggonkonzepte (neue Radgestelle, leise Kupplungen, Flüsterbremsen, etc) und über **effiziente Betriebskonzepte** (Zugfolgeoptimierung, Sicherheitskonzepte, Überwachung und Durchführung des Fahrbetriebes etc). Es wird der Ausbau der bestehenden Brennerstrecke gefordert. Die logistischen „Engstellen“ sind zu erfassen und mit zusätzliche Ausweich- und Wartungsstrecken zu ergänzen. Vier- und mehrgleisige Trassen sind nur in regionalen Kernbereichen und in Bahnhöfen von Bedeutung.

Der Güterverkehr über die bestehende Brennerstrecke von Innsbruck bis Bozen bzw. über den gesamten Korridor wird mit den 700 m langen Kompaktzügen erfolgen. Mehr Güter mit weniger Zügen, erhöhen die Gesamtkapazität des Korridors. Die jeweiligen Zugeinheiten werden den jeweiligen Lokomotivkonzepten angepasst. Diese werden in den Bahnhöfen bzw. in den Beigabestationen ergänzt. Die Passagierzüge (ICE, Railjet, ETR, Intercity, Talent, Westbahn etc) tun sich mit ihren Triebkopfantrieben bei den Bergstrecken wesentlich leichter – es gibt einige Hochgeschwindigkeitsstrecken mit höheren Steigungen, als über den Brennerpass. Der Passagier-Fernverkehr und der Güterverkehrszahlen über den Brennerkorridor sind in den letzten Jahren stark

eingebrochen. Die LKW-Verkehr über die Brennerautobahn hingegen, ist in den letzten Monaten um 10,8% geringfügig angestiegen. **Vorrangig ist derzeit die „zwingende Verlagerung“ des Güterverkehrs auf die Schiene seitens der EU zu ermöglichen. Es geht um die Maßnahmen zur Schadstoffeindämmung im Sanierungsgebiet Tirol, bis andere Maßnahmen greifen.** Die technischen Entwicklungen werden es zeigen, wann und wie, diese Erleichterungen stattfinden. Das Ziel ist es den „freien Warenverkehr“ mit umweltfreundlichen Lösungen zu ermöglichen.

Die Optimierung der Mischverkehrsstrecken erfolgt über die jeweiligen Betriebsleittechnik und Zugfolgekonzepte, Bildfahrplan, Streckendetails bzw. betriebliche Aspekte, wie Verladeoptionen etc. Die Optimierung der Ganzzüge werden von den Betreibern des Schienennetzes zum Vorteil für den Kunden „ausgereizt“.

**2018: Rumpl, rumpl, rumpl - die Personen-, Güterzüge und die ROLA fahren nach wie vor, an den Häusern der Wipptalgemeinden vorbei.**

Der 57,091 km lange Gotthard-Basis-Tunnel wird eröffnet. Hier bestand keine Möglichkeit, mit der historischen Bahn über den 2.106 m hohen Pass zu fahren- außerdem beträgt die Differenz zum neuem Tunnel 30 km. Die EU-Güter werden zunehmend über diese Alpenquerung München-Zürich- Gotthard-Mailand- zum Containerhafen-Genua zunehmend „abgeworben“. Sämtliche Eisenbahn- Alpenquerungen sind zu überprüfen- die Notwendigkeit des BBT wird derzeit immer mehr hinterfragt. Die Kostennutzen sind abzuwägen.

Die technisch, überholte und stark subventionierte ROLA, wird voraussichtlich in diesen Jahren eingestellt. Die Kapazitäten des Brenner-Korridors werden zu stark behindert und die Gleisanlagen mit den Mini-Fahrgestellen zu sehr beschädigt. **Modal-Split, Cargo-Beamer, Container-Plattformen und Talpino-Wechsler werden dieses „multimodale“ Verkehrssystem übernehmen.**

Vermeint sieht man die leisen Elektro-PKW über unsere Straßen schnurren. Die Lithium-Ionen Technik ist technisch bereits überholt. Die leichten „Stromspeicher-Brick“ Technologien können die Leistung von ca. 900 km!! Reichweiten mit einer Ladezeit von ca. 45 Minuten erbringen. Es wird an noch stärkeren „Brick“ Batterien bereits gearbeitet.

**2025: Rumpl, rumpl, rumpl- die Personen- und Güterzüge fahren immer noch an den Häusern der Wipptalregion vorbei.**

Auch wenn der Basistunnel 2025 fertig gestellt werden sollte, ändert sich an der Problematik nichts. Die bestehende, zweispurige Eisenbahntrasse über den Brennerpass von Gries bis Gossensass wird für den Mischverkehr weiter notwendig sein. In die Wipptalregion mit seinen Bahngemeinden sollten mehr in Infrastrukturen investiert werden. Jeder dieser Orte hat seine Stärken und Schwächen z.B. der „Brennerpass“ kann weiter ausgebaut werden- der Güterbahnhof reduziert werden. Die Erwartungshaltung des Brennermarktes soll weiter positioniert werden. Ausbau der Warmquellen, Rekreation des alten Brennersees auf der Passhöhe etc.

Zudem fehlt noch der Ausbau der Vorlaufstrecken von München bis Verona. Besonders die großen Bahnhöfe München, Rosenheim, Kufstein, Wörgl, Hall, Innsbruck, Brixen, Bozen, Trient und Verona sind davon betroffen, geschweige von den noch vielen geschädigten Anrainern.

**2010: Wir benötigen SOFORTMASSNAHMEN für die transitgeplagte, grenzüberschreitende Wipptalregion.**

Die Anrainer entlang der Transitroute haben heute mehr Gehör und Rechte seitens der öffentlichen Hand erhalten: Unerträglicher Lärm, Erschütterungen, Feinstaub und Zerstörung des Landschaftsbildes sind die Hauptargumente: siehe derzeitige ASFINAG Autobahneinhausung in Amras / Innsbruck

- Die bestehende 125 km lange historische Brennerbahn zwischen Innsbruck und Bozen bedarf einer dringenden Sanierung und Ergänzung der bestehenden Gleisanlagen „möglichst“ bei laufendem Betrieb zwischen Innsbruck bis Bozen. Techniken dazu wurden entwickelt. Bei kurzen Totalbausperrungen sind primär die ROLA bzw. der Regionalverkehr davon betroffenen. Der Güterverkehr kann über Umwegverbindungen

bzw. über den LKW-Verkehr flexibel ausweichen. Die leidtragenden sind wieder einmal die Anrainer in der Wipptalregion.

- Es wird der Bau des 14 km kurzen Brenner-Eisenbahn-Scheiteltunnels (BST) von Gries bis Gossensass als zwei „einröhrige“ Tunnels gefordert. Die Realisierung dieses Tunnels beträgt ca. 8 Jahre. (4 Jahre Vorbereitung, Behördenplanung, Bauplanung, Vergaben, 3 Jahre Bauzeit, 1 Jahr Probetrieb) Damit verkürzt sich auch die Brenner- Eisenbahnstrecke von Innsbruck bis Bozen durch den Entfall der Talschleifen im Valsler- und Pflerschertal um 15 km. Die Differenz zum geplanten BBT beträgt nur mehr 4,4 km. **Der Scheiteltunnel (BST) ist ca. 3/4 billiger (ca. 2,0 Mrd €) als der 65 km lange Brennerbasistunnel (BBT).**
- Mit dem technisch möglich „abgedichteten“ 14 km kurzen BST lässt sich die Bergwärme über „Wärmetauscher“ für die angebundenen „Wipptalorte“ im Norden und Süden, besser Nutzen als mit dem BBT- (Badeanlagen: Hallenbäder-Freibäder-Badeseen, Fernwärme Heizungen, Fischzucht, Glashäuser etc). Dem Quellschutzgebiet der Brennerbades, der „Zachariasquelle“ kann ausgewichen werden.
- Das Natura 2000 Schutzgebiet Padastertal braucht für eine ca. 7,7 Mio m<sup>3</sup> Deponie nicht mehr herangezogen werden. Der Aushub des Scheiteltunnels und der Unterflurstrecken kann in diesem Falle direkt mit der bestehenden Brennerbahn zu diversen geeigneten und öffentlich, ausgeschriebenen Deponien transportiert werden.
- Es wird der Bau einer Eisenbahn zweigleisigen, getrennten Unterflurstrecke von Mauterhorn (Mühlbachl) bis Gries mit 8,5 km und von (Wiesen) Schloss Sprechstein bis Gossensass mit 6,0 km Länge, bei „laufendem“ Betrieb gefordert. (zusammen 14,5 km). Die derzeitigen oberirdischen Gleise werden anschließend entfernt und für öffentliche Nutzungen gewidmet. **Die Kosten der 14,5 km Unterflurtrassen belaufen sich auf ca. 1.2 Mrd €.** Oberflächennahe Bodenuntersuchungen ergeben genauere Kostenberechnungen.
- Die restlichen Brennerstrecke von Innsbruck bis Mühlbachl mit 14,5 km und von Bozen bis Schloss Sprechstein mit 63,5 km sind lärmmäßig zu erfassen und neben den bereits begonnenen Sanierungsmaßnahmen punktuelle, anrainerfreundlichen Lösungen in Form von „gestalteten“ Schallwänden, schwimmendes Gleisbett, Einhausungen, Unterflurstrecken etc. zuführen.
- Die gebauten Probestollen können für Infrastrukturleitungen (TIWAG/TIGAS). bzw. als Trinkwasser bzw. Kraftwerksleitungen immer noch genutzt werden. Hier können EU-Gelder angefordert werden.
- Neue Technologien verbessern die Kapazitäten. Abgestimmte, gleisschonenden Mammut-Lokomotiven ziehen die EU-Güter-Kompaktzüge schneller und effizienter über den Korridor. Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene kann mit begleitenden verkehrspolitischen Maßnahmen erfolgen. Die „Nano-Stromspeicher-Brick“ in den Mammutloks können die stop&go Bremsenergie erstmals selbst aufnehmen und bei Bedarf wieder verwenden. (Speicherkapazität 30 000 Ah).
- **Mit der Fertigstellung der Brennerstrecke von Innsbruck bis Franzensfeste kann bei sofortiger Umsetzung im Jahre 2018 gerechnet werden. Die Nettobaukosten belaufen sich auf ca. 3,2 Mrd €. Das entspricht um 60% geringere Baukosten als der BBT, wobei die Lebensqualität in der transitgeplagten Wipptalgemeinden um ein Vielfaches verbessert wird.** Die Umbaukosten der Innsbrucker Eisenbahn- Südumfahrung und die Sanierung der bestehenden, alten Brennerstrecke kommen bei beiden Lösungen (BBT bzw. BST) aus dem vorgesehenen Infrastrukturprogramm der jeweiligen Bahnkonzerne hinzu.
- Eine Querfinanzierung von der Brenner-Autobahn auf die Eisenbahn kann z.B. über höhere Mauteinnahmen, ist nicht sinnvoll- diese wird selbst dringend, für ihre eigenen Sanierungen

benötigt. Die leistungsstarke E- LKW und die E-BUSSE mit den „Hochleistungs-Nano-Brick-Batterien“ kommen schneller als gedacht, sicherlich vor der Fertigstellung des angedachten BBT. Was das bedeutet, kann sich jeder selbst vorstellen - damit kann das Tiroler Immissionsschutzgesetz neu gefasst werden, wie das LKW-Nachtfahrverbot, die ILG-Geschwindigkeitsbegrenzung, das sektorale Fahrverbot, die Emissionsgrenzen der Verbrennungsmotoren etc. Darüber hinaus können die hässlichen „Schallschutzwand Schluchten“ wieder rückgebaut werden.

- In naher Zukunft werden auf den Eisenbahntrassen, die leisen UP&GO Systeme (Luftgleitkissen, Magnetmotoren mit Brick-Batterien) kommen- keine Zugbildung, sondern computergesteuerte Einzelcontainer bzw. Drohnen im 10 Sekundentakt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 180 km/h ergeben ein Vielfaches an Kapazitäten der heutigen Rad- Schienensysteme auf „zwei“ Einzeltrassen. Steigungen spielen bei den Magnetmotoren mit Luftgleitkissen keine Rolle.

Diese Studien des BST sind einer Machbarkeitsstudie zuzuführen und mit dem BBT zu vergleichen- Alternativen sind zuzulassen- eine „tiefgreifende“ Evaluierung ist vorzunehmen. (Gesamtkonzept, Nachnutzungen, Kostennutzen-Vergleiche, Risikoabwägung, Bauzeit, Kapazität, Sicherheit, Finanzierung). Die letzten Kostenexplosionen der Unterinntalbahn BEG, die vielen differierten Kostenschätzungen des BBT über die vielen Jahre geben zu denken. Ebenso sind die Nachbarländer Italien und Deutschland von der Sparwelle betroffen- sie verabschieden sich alle von diversen Luxusprojekten. Ein 14 km kurzer Scheiteltunnel birgt viel weniger Risiken als ein 55 km langer Basistunnel, in diesem von Störzonen durchdrungenem, geologischem Brennermassiv. Der Scheiteltunnel kann auch schneller und mit kürzeren Abständen gefahren werden. Die aufwendigen Multifunktionsstellen (Ausweichbahnhöfe im Berg) und Entlüftungskonzept können reduziert bzw. werden nicht mehr benötigt. Die Region und heimische Bauindustrie profitiert von jeder Baumaßnahme – es muss jedoch finanzierbar sein.

DI Michael Prachensky

Rückfragen unter: [michael@prachensky.com](mailto:michael@prachensky.com) handy 0664 30 84 512

[www.prachensky.com](http://www.prachensky.com)

[www.prachensky.com/michael/presse/alternativer-brennerbasistunnel.php](http://www.prachensky.com/michael/presse/alternativer-brennerbasistunnel.php)

[www.evoinvent.com](http://www.evoinvent.com)

[www.evoinvent.com/produkte/mammut/brenner.html](http://www.evoinvent.com/produkte/mammut/brenner.html)