

Die Inntal Gemeinschaft e.V. informiert

Analyse der Gutachter Viereggs-Rössler GmbH, Innovative Verkehrsberatung, München zu den von den Planern angenommenen 400 Zügen

(aus Abschlussbericht „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ (Nov. 2010) erstellt von Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH und Intraplan Consult GmbH für das Bundesverkehrsministerium)

im Brenner-Basistunnel

Nach unseren Informationen sollen die Personenzüge im Brenner-Basistunnel (BBT) nicht nur mit 230 km/h, sondern sogar mit 250 km/h verkehren, wie dies auch für die Basistunnels unter dem Gotthard und Mont Cenis geplant ist. Ein Mischbetrieb von 320 Güterzügen plus 180 schnellen Personenzügen pro Tag würde immerhin 160 Güterzüge und 90 Personenzüge in jeder Richtung pro Tag bedeuten. Dies wären bei 22 Betriebsstunden im Tunnel – 2 Stunden Pause für Wartung und Reparatur der Gleise, Fahrleitungen, Signale, Be-/Entlüftungsanlagen und Tunnelwände – insgesamt 7,3 Güterzüge in jeder Richtung pro Stunde, also alle 8,2 min ein Güterzug, sowie 4 schnelle Personenzüge in jeder Richtung pro Stunde, also alle 15 min ein ICE, TGV oder ähnliches.

Wenn man für den 55 km langen BBT nun unterstellt, dass der ICE mit einer Geschwindigkeit von 250 km/h und der Güterzug mit 120 km/h fährt, so dauert die Durchfahrt durch den BBT beim ICE genau 13,2 min und beim Güterzug 27,5 min zzgl. der Zeitdauer von 0,35 min, die der rund 700 m lange Zug benötigt, um an einem bestimmten Punkt mit Tempo 120 vorbeizufahren. Eine solche Güterzugfahrt durch den BBT dauert also 27,5 min + 0,35 min = 27,85 min. Des weiteren ist der Zeitabstand zu berücksichtigen, in welchem zwei Züge überhaupt hintereinander herfahren können. Legt man hierfür als Minimum 3 min zugrunde, so ist folgendes festzustellen:

Die Zeit, die zwischen der Einfahrt eines Güterzuges (120 km/h) in den Tunnel und der Einfahrt des nachfolgenden Personenzuges (250 km/h) vergehen muß, damit dieser schnelle Zug dem langsamen nicht „aufläuft“, beträgt $27,5 + 0,35 + 3 - 13,2 \text{ min} = 17,65 \text{ min}$. Dieser Zeitabstand ist somit bereits größer als der Abstand zwischen zwei einander folgenden ICEs, wenn es bei der Zahl von 180 schnellen Personenzügen pro Tag oder 90 pro Tag und Richtung bleiben soll. **Daraus ist zu schließen: Bei 180 schnellen Personenzügen pro Tag hat der BBT überhaupt keine Kapazität für Güterzüge.**

Vollkommen anders ist hingegen die Situation, wenn man sich von der unrealistisch hohen Zahl von 90 Personenzügen pro Tag und Richtung verabschiedet und nur noch von einem schnellen Zug pro Stunde und Richtung ausgeht: Dann könnten in der zeitlichen Lücke von einer Stunde zwischen zwei ICE-Zügen immerhin 12 Güterzüge pro Stunde und Richtung hintereinander fahren, wenn der Zeitabstand zwischen zwei Zügen bei 3 min liegt;

bei 22 Betriebsstunden täglich wären dies dann 264 Güterzüge pro Tag und Richtung. Wenn hingegen der Zeitabstand zwischen zwei Zügen jeweils 5 min beträgt, könnten pro Stunde und Richtung noch knapp 7 Güterzüge hintereinander fahren; bei 22 Betriebsstunden täglich wären dies dann 154 Güterzüge pro Tag und Richtung, also 308 Güterzüge pro Tag in beiden Richtungen zusammen. Aber hierbei würde folgendes Problem auftauchen:

Der jeweilige Pulk von Güterzügen – im einen Fall 12 Güterzüge hintereinander, im anderen Fall 7 Güterzüge, müsste vor Einfahrt in den BBT und ebenso nach Verlassen des BBT auf Nebengleisen anhalten, um von dem nachfolgendenh schnellen Persoenenzug überholt zu werden. Hierfür würde man pro Richtung jeweils einen 12- bzw 7-gleisigen Überholungsbahnhof benötigen – ein Flächenverbrauch ohnegleichen im engen Inntal und im noch engeren Eisacktal, denn der Überholungsbahnhof müsste dann 24 bzw. 14 Gleise nebeneinander haben.

Aber nun kommt das eigentliche Problem:

Trotz Vorhandensein des BBT werden von BVU+INTRAPLAN auf der 2-gleisign Bahnstrecke nördlich Kufstein nur $103 + 96 = 199$ Güterzüge pro Tag prognostiziert, bei Vorhandensein der 2-gleisigen NBS München-Trudering – Kufstein (zusätzlich zur bestehenden Strecke) sollen es $19 + 16 = 35$ Güterzüge mehr sein, also insgesamt 234 Güterzüge auf beiden Strecken zusammen. Von diesen Güterzügen sind jedoch gar nicht alle dem BBT zuzuorden, sondern eine gewissen Anzahl an Güterzügen hat ihren Start- bzw. Zielpunkt im Inntal, in Vorarlberg oder in der Schweiz. So werden schätzungsweise nur rund 200 Güterzüge pro Tag den BBT befahren. Bei dieser Berechnung ist unterstellt, dass die innerösterreichische steile und umwegige Strecke von Salzburg über Kitzbühl nach Wörgl nicht dem Brenner-Verkehr dient, sondern nur lokale Güterzüge aufnimmt. Die für den BBT zugrunde gelegten Zugzahlen sind also eindeutig zu hoch, und zwar sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr.
