

sabato
12
aprile
2025

Sala
Circonsrlzionale
via Verruca, 1
Trento

BINARIO MORTO: incontro transfrontaliero su nuove linee TAV e politiche dei trasporti fra Trentino, Alto Adige, Tirolo e Baviera.

dalle 14.30 alle 18.30

Introduzione
No TAV del Trentino

I problemi del traffico merci sull'asse
del Brennero e il progetto della
nuova ferrovia Monaco-Verona
Blog No TAV Brennero

Il problema del traffico merci nel
Wipptal e la ricostruzione del ponte
Lueg
Sindaco di Gries am Brenner

Il traffico ferroviario merci tra
Monaco e Kufstein, l'ipotesi di nuova
ferrovia tra Monaco e Innsbruck, le
soluzioni alternative
Brennerdialog Rosenheim Land e.V. -
Associazione bavarese che si oppone
alla costruzione di una nuova linea TAV

La nuova concessione per la A22,
le implicazioni sul trasferimento
modale del traffico merci sull'asse
del Brennero
No TAV del Trentino

Discussione con il pubblico e
conclusioni



MONACO DI BAVIERA

KUFSTEIN

INNSBRUCK

ROSENHEIM

PORTUGGIA

PONTE CADONIA

BOLZANO

TRENTO

ROVERETO

VERONA

MASSIMO D'AZZURIO
MASSIMO D'AZZURIO

Güterverkehr und neue Eisenbahn auf der Brennerachse

Propaganda und Realität

Die Argumente über die Notwendigkeit der neuen Infrastruktur sind nicht zutreffend

Die These der Projektträger

die neue Infrastruktur ist die einzige Lösung

- **Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern**
- **Schutz der Gesundheit der von Stickoxidbelastung und TIR-Lärm bedrohten Anwohner**



wenn man bedenkt, dass

- **der Güterverkehr am Brennerpass nimmt stark zu**
- **die historische Eisenbahn ist nahezu gesättigt oder sogar schon gesättigt, sie ist zu laut und sollte keine gefährlichen Güter befördern**
- **die Lastkraftwagen würden nach Fertigstellung sofort auf die neue Bahnstrecke umsteigen**

Die Argumente der Projektträger sind falsch

- 1. Der Gütertransit am Brennerpass nimmt weit weniger zu als von den Projektträgern vorhergesagt, und zwar aus verschiedenen Gründen**
- 2. Der Straßengütertransit am Brenner wird bewusst gefördert.**
- 3. die historische Eisenbahn verfügt über ausreichende Kapazitäten, um genutzt zu werden**
- 4. der Güterverkehr am Brennerpass würde in Zukunft eher nicht die neue Bahn nutzen, sondern auf der A22 bleiben oder auf günstigere Bahnstrecken ausweichen**
- 5. die Lärmbelästigung durch die historische Eisenbahn und die Sorge, dass keine gefährlichen Güter befördert werden, sind echte Probleme, für die es spezifische Lösungen gibt**

1. Verkehrsprognosen am Brenner

Der Güterverkehr am Brennerpass, sowohl auf der Straße als auch (in geringerem Maße) auf der Schiene, hat im Laufe der Jahre stetig zugenommen, aber

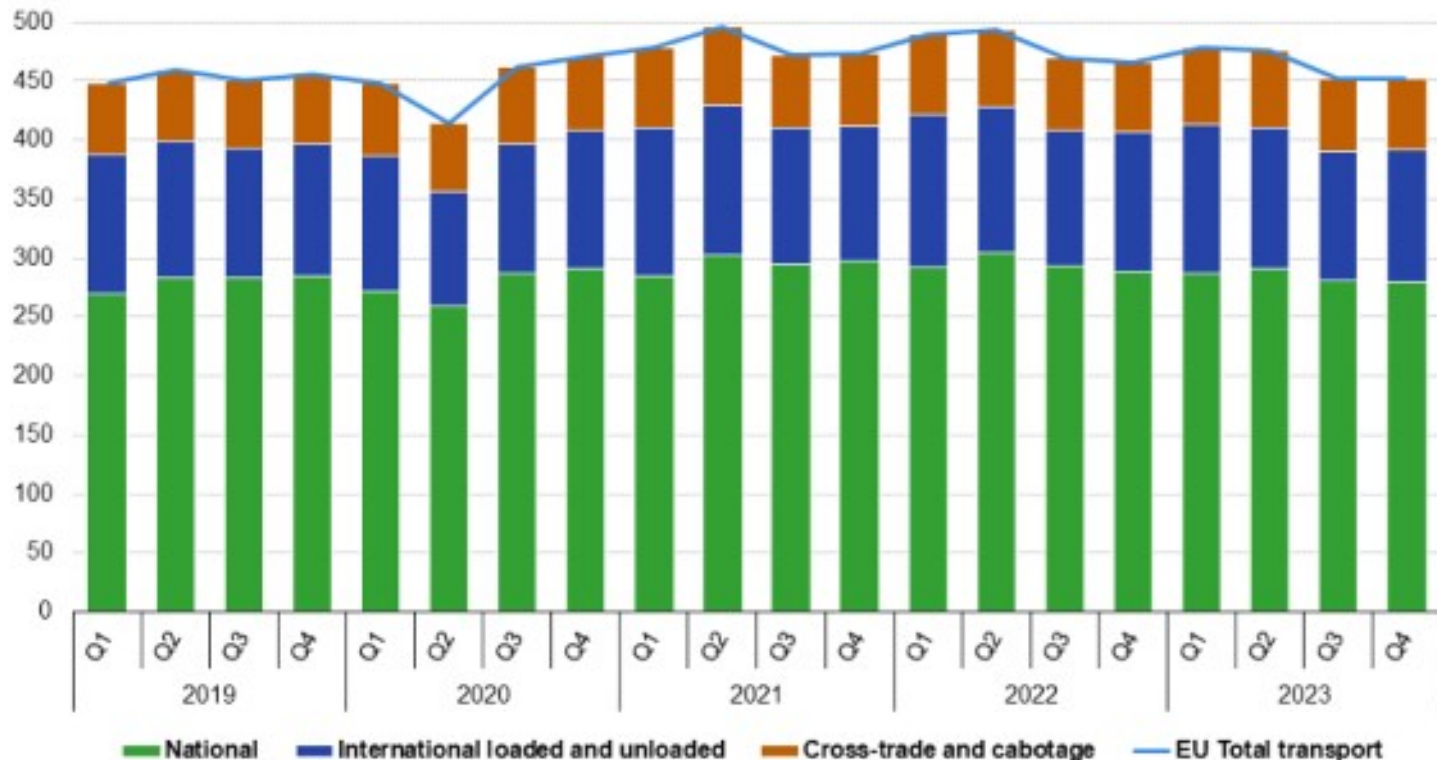
- **nicht so viel, wie nicht-unabhängige Prognosen es gerne hätten**
- **ohne Zahlen, die eine neue Infrastruktur erfordern**
- **weiterhin schwerwiegende Gesundheitsprobleme aufgrund von Umweltverschmutzung verursachen**
- **das geplante Fehlen einer Eindämmungspolitik offenbart**

Das stetige Wachstum des Brenner-Güterverkehrs auf der Straße und (in deutlich geringerem Maße) auf der Schiene findet jedoch vor einem allgemeinen Hintergrund statt, in dem der Straßenverkehr in der EU seit 2019 stagniert (und seit 2021 deutlich zurückgeht), während der Schienenverkehr seit 2018 deutlich rückläufig ist, wie unten dargestellt

1a - Der gesamte Straßengüterverkehr in der EU nimmt ab

Das stetige Wachstum des Güterverkehrs am Brennerpass auf der Straße findet jedoch vor einem allgemeinen Hintergrund statt, in dem derselbe Verkehr in der EU zwischen 2019 und 2023 stagniert und nach 2021 ebenfalls deutlich rückläufig ist

Quarterly road freight transport by type of operation, EU, 2019-2023
(billion tonne-kilometres)



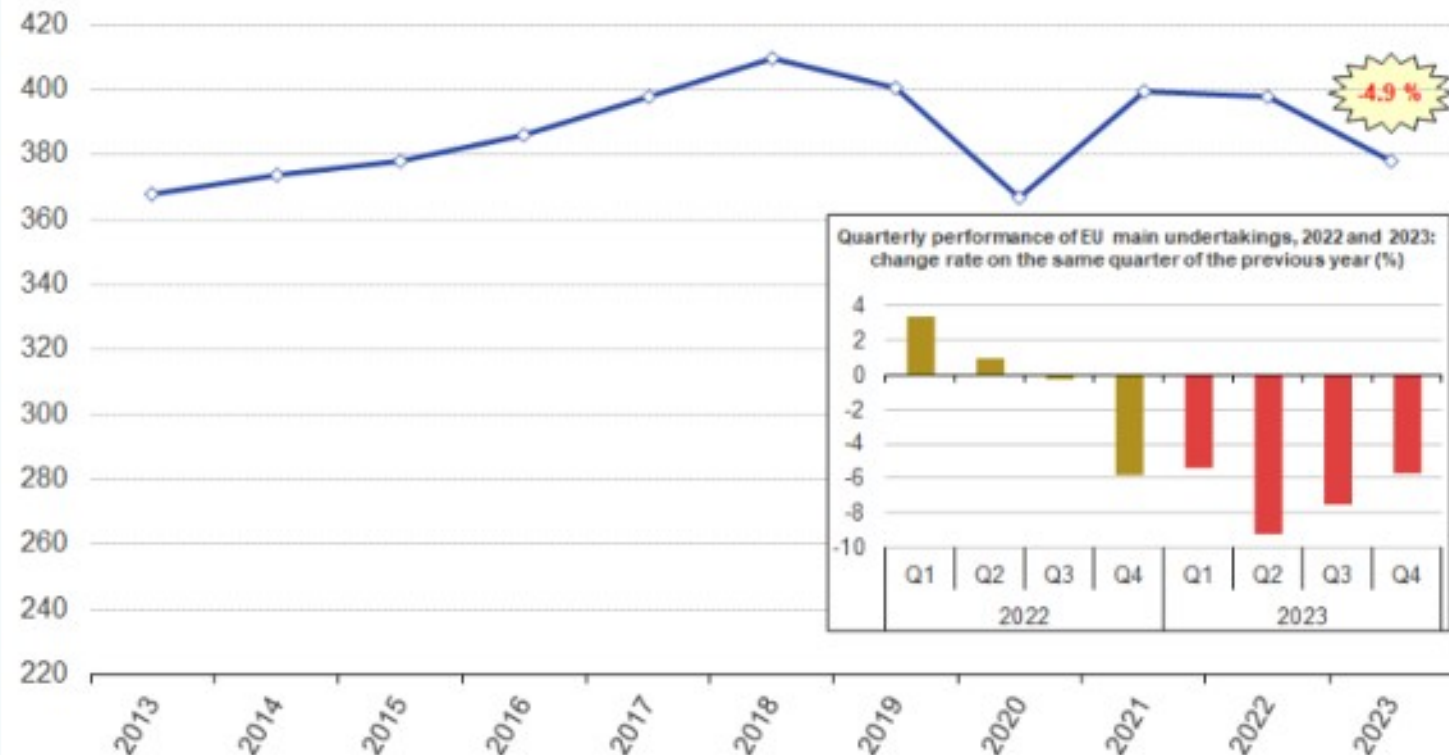
Note: Malta excluded (see chapter 'data sources')

Source: Eurostat (online data code: road_go_tq_tot)

1b - Rückgang des gesamten Schienengüterverkehrs in der

Das leichte diskontinuierliche Wachstum des Schienengüterverkehrs am Brennerpass findet in einem allgemeinen Kontext statt, in dem derselbe Verkehr in der EU seit 2018 rückläufig ist, und zwar um 7,31 % zwischen 2018 und 2023 und um 4,9 % zwischen 2022 und 2023, trotz der großen vorhandenen Transportkapazitäten

Rail freight transport for main undertakings, EU, 2013-2023
(billion tonne-kilometres)



Note: data for Belgium are not included. 2022Q3: -0.2 %.

Source: Eurostat (online data codes: rail_go_typepas and rail_go_quartal)

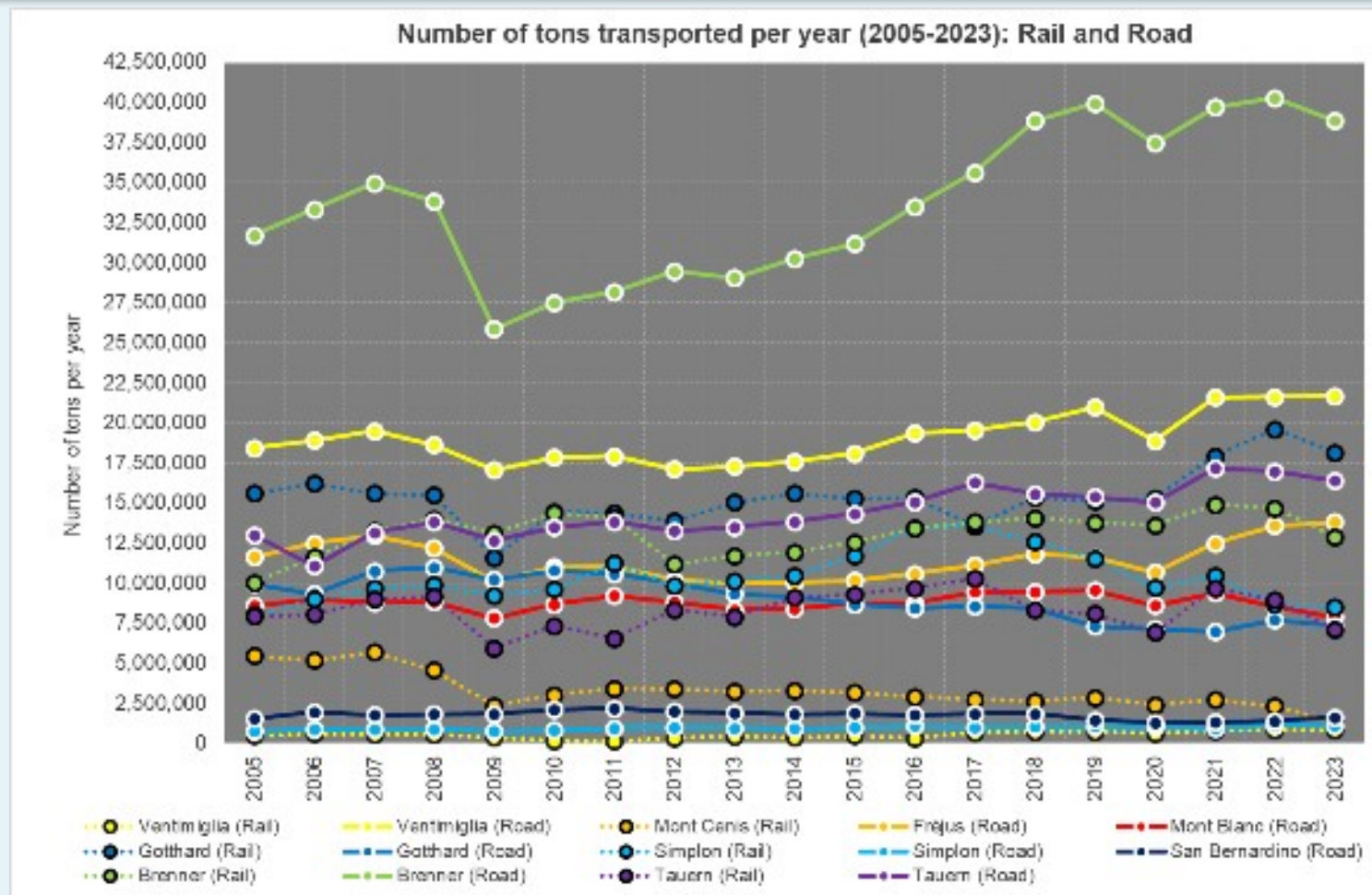
1c - Historische Güterverkehrsdaten für den Brenner und andere

Die durchgehende grüne Linie stellt den Straßentransit dar.

Die gepunktete grüne Linie stellt den Bahntransit dar.

Es wird bestätigt, dass der Straßengüterverkehr, der von den Schweizer Straßen abgewiesen wird, aber nicht die Schweizer Eisenbahn benutzen will, am Brennerpass zusammenläuft

Grafik aus iMonitraf!, Jahresbericht 2024



1d - Falsche Straßenverkehrsprognosen am Brenner

Ab 2008 hatten Studien für den Brenner-Basistunnel und andere Studien Tonnen von Gütern auf der Straße für



35 Millionen im Jahr 2010

stattdessen waren es 27,5 Millionen



38-44 Millionen im Jahr 2015

stattdessen waren es weniger als 30 Millionen

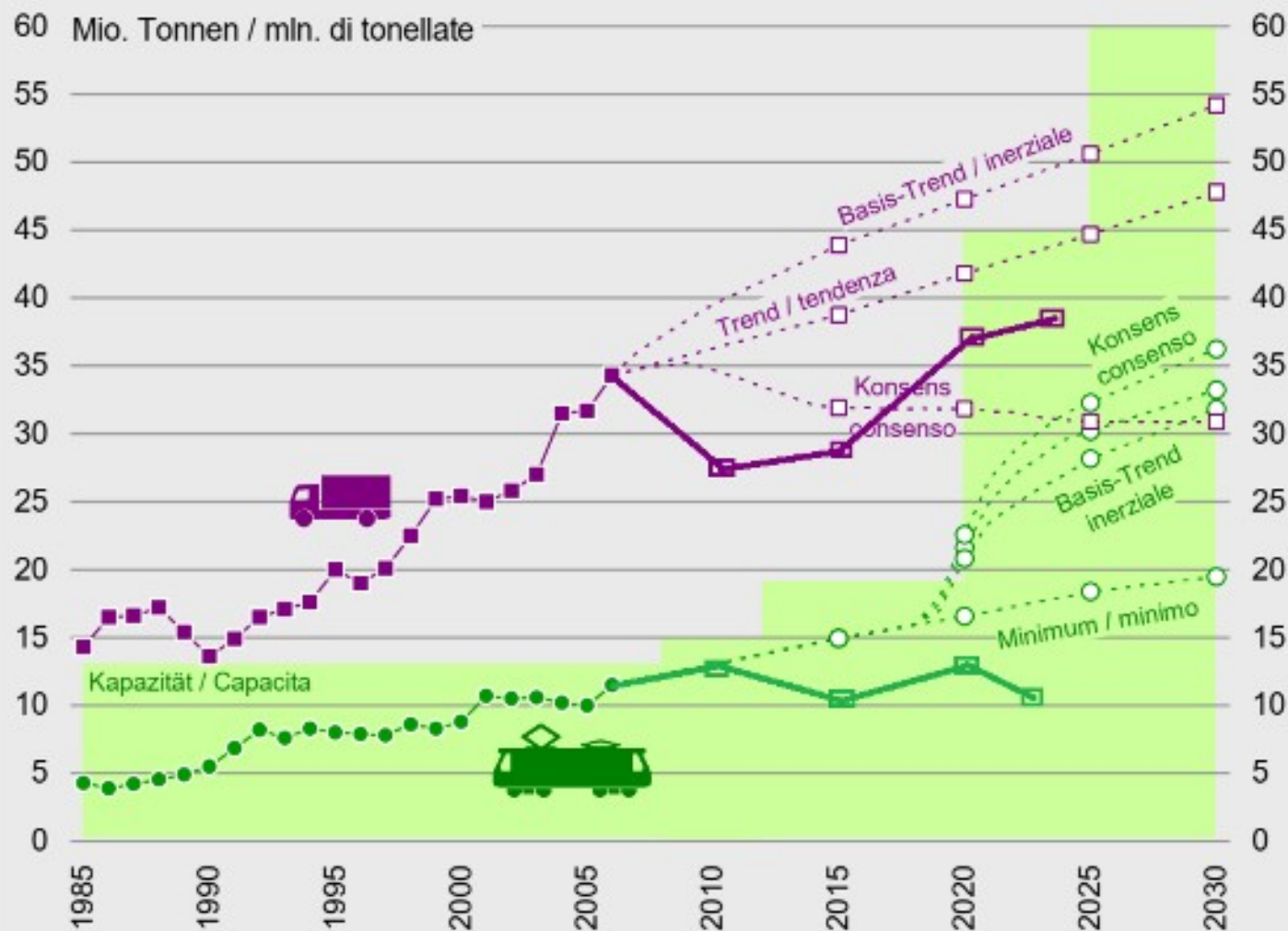


45-51 Millionen im Jahr 2025 und 48-54 Millionen im Jahr 2030

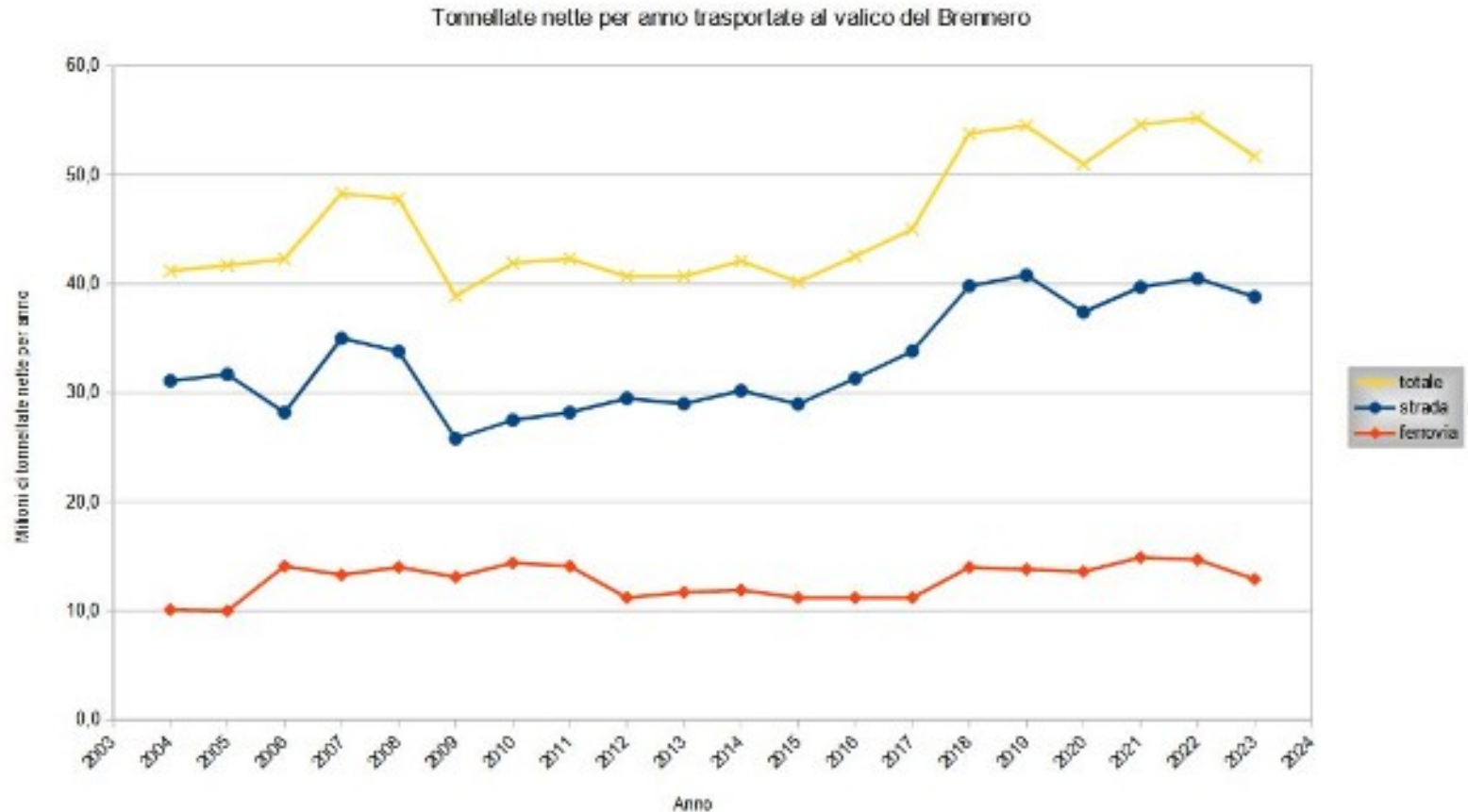
stattdessen waren es 38,82 Millionen im Jahr 2023

1e - Falsche Verkehrsprognosen am Brennerpass

Prograns-Prognosen (gestrichelte Linien) weit von der Realität entfernt



1f - Historische Daten zum Güterverkehr am Brennerpass



Nettotonnen = Gesamtgewicht - Transportgewicht.

Bis 2019 handelt es sich um Daten des Bundesamtes für Verkehr.

Für die Jahre 2020 und 2021 stammen die Daten von Monitraf, "Jahresbericht 2022"; Monitraf gibt jedoch nicht an, ob es sich um Brutto-, Netto- oder Nettotonnen handelt; in der Grafik werden sie als Nettotonnen betrachtet; schließlich gibt Monitraf nicht an, ob RO-LA-Züge, die 10 Meter vor der italienischen Grenze be- und entladen werden, als Schienen- oder Straßenverkehr gezählt werden (im ersten Fall sind die betreffenden Transitfahrten südlich des Brennerpasses fast ausschließlich als Straßentransitfahrten zu betrachten).

2. Der Straßengüterverkehr wird am Brennerpass gefördert

Im Gegensatz zu den Nachbarländern versucht Italien, den Gütertransit auf der Straße nicht zu beschränken.

Der Straßengüterverkehr am Brennerpass wird vor allem durch günstige Tarifoptionen angezogen

2a - Transitkostenpolitik am Brennerpass

Transitkilometer eines 40-Tonnen-Lkw der Euro-5- oder Euro-6-Norm

**Brenner Nordrampe -
Österreich A13
(Kufstein - Brenner, 107 km)**

**Mai 2009
80 ct/km ***

**Dezember 2024
80,12 ct/km ***

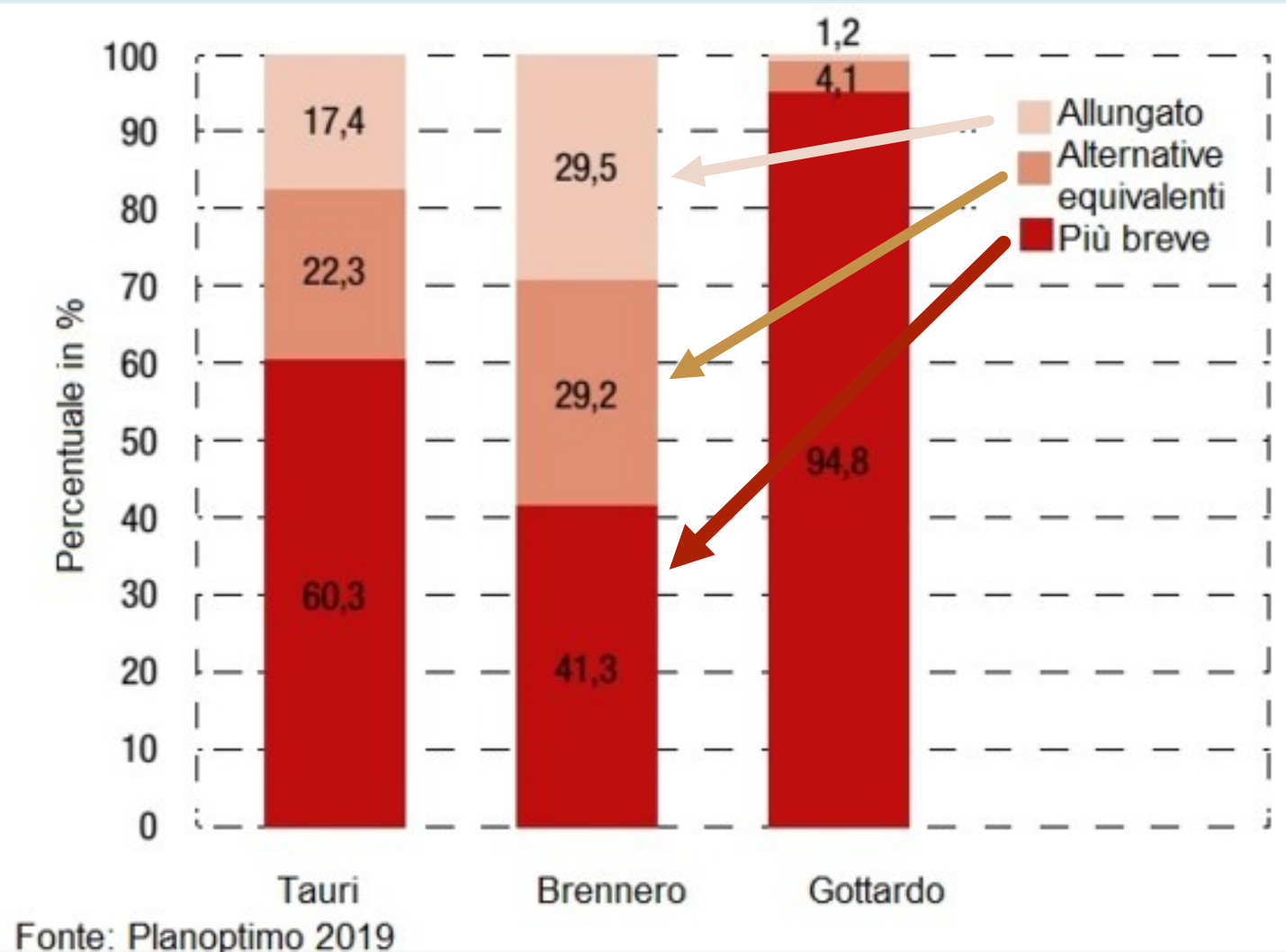
* Kosten nur für den
Tagestransit. Die Kosten für den
Nachtstransit, sofern zulässig,
sind ebenfalls viel höher

**Rampe Süd Brenner - Italien A22
(Verona Nord Brenner), 226 km**

**Mai 2009
15 ct/km**

**Dezember 2024
17,79 ct/km**

2b - Güterverkehr auf der Straße am Brennerpass so genannte Umleitung



Erweitert" ist der Prozentsatz einer um mindestens 60 km verlängerten Strecke.
Gleichwertige Alternativen" ist der Prozentsatz der verlängerten Strecke bis zu 60 km.
Kürzeste" ist der Prozentsatz der Strecke, die zwischen dem Ausgangs- und dem Zielort der Waren am kürzesten ist.

Die "erweiterte" Strecke ist das sichere Verlagerungspotenzial des Güterverkehrs vom

2c - Die Wahl der Güterverkehrsarten wird der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit überlassen

EU-Vorschriften schützen die Interessen der Transportunternehmen

Artikel 94 des VERTRAGS ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION (in Kraft seit dem 1. Dezember 2009): "Alle Maßnahmen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen, die im Rahmen der Verträge getroffen werden, müssen der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmer Rechnung tragen".

Es handelt sich jedoch um interpretierbare Normen, die in jedem Fall dem Recht auf Gesundheit zuwiderlaufen. Es handelt sich also um Normen, die mit einem starken politischen Willen überwunden werden können

2d - Maßnahmen zur Eindämmung des Straßengüterverkehrs

Angleichung der Autobahnkosten für alle alpenquerenden Strecken und Mautgebühren

Nächtliche Durchfahrtsverbote

Sektorale Verbote (Verpflichtung zum Schienentransport von nicht verderblichen Gütern wie unverarbeitetes Holz, Abfälle, gezogene Erzeugnisse, Bleche, Baustoffe, Kraftfahrzeuge, Mineralien, Papier, Öl, unverarbeitetes Getreide)

Geschwindigkeitsbeschränkungen für Lkw

Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (z. B. Gewicht und Wartung von Lastkraftwagen, Lenkzeiten und Arbeitsbedingungen der Fahrer, Höchstgeschwindigkeiten)

Abschaffung der umweltschädlichen Subventionen für den Straßenverkehr

2e - Auswirkungen des Straßenverkehrs: Luftverschmutzung auf der Brennerachse

Die Stickoxid-Belastung in Südtirol und im Trentino verursacht jährlich etwa 85 vorzeitige Todesfälle durch damit verbundene Krankheiten



Die schwerwiegenden gesundheitlichen Auswirkungen von Stickoxiden müssen jetzt angegangen werden und dürfen nicht erst durch eine neue Eisenbahn in 30 Jahren beseitigt werden

3. Die bestehende Brennerbahn ist weit vom Sättigungspunkt entfernt

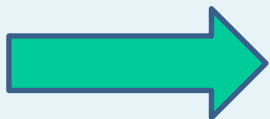
Die Brennerbahn verfügt heute über ausreichende Restkapazitäten, um den Umleitungsverkehr der A22 und einen Großteil oder sogar das gesamte zusätzliche Verkehrsaufkommen aufzunehmen, das sich aus den zahlreichen fehlgeleiteten Projekten ergeben würde, die das Etsch- und Eisacktal in ein Fließband verwandeln wollen

3a - Die potenzielle Kapazität der bestehenden Eisenbahn

Im Jahr 2014 prognostizierte die Provinz Trient außerdem ein Szenario für das Jahr 2020, in dem die historische Eisenbahn 29 Millionen Tonnen Güter pro Jahr befördern könnte

Die Kontextbedingungen haben sich nicht geändert, diese Tatsache gilt auch heute noch

Nach den veröffentlichten Daten (Monitraf, Jahresbericht 2022, 2023 und 2024) werden in den Jahren 2021 und 2022 rund 14,7 Millionen Tonnen und im Jahr 2023 rund 12,9 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene über den Brennerpass befördert.



Damit verfügt die historische Eisenbahn über eine große Restkapazität von mindestens 15 Millionen Tonnen Fracht.

3b - Das Betriebsmodell der historischen Eisenbahn

Aber bei 180 Güterzügen pro Tag mit einer durchschnittlichen Kapazität von 550 Nettotonnen/Zug, die an 350 äquivalenten Betriebstagen pro Jahr effizient betrieben werden, könnte diese Bahn die theoretische Transportgrenze von

 fast 35 Millionen Tonnen pro Jahr

4. Nach der Realisierung würde die neue Brennerbahn nahezu verkehrsfrei bleiben

Szenario mit der Fertigstellung der neuen Brennerbahn

 Spediteure, die die A22 nicht mehr ungehindert befahren könnten, würden dann eine wirtschaftliche Bewertung vornehmen

 bei im Wesentlichen gleichem Preis pro km zwischen den alpenquerenden Bahnübergängen würden die hohen Kosten der Bahnübergänge am Brennerpass (aufgrund der Länge der Strecke) zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schweizer Bahn mit ihrer kürzeren und damit günstigeren Strecke führen

 es sei denn, es werden sehr hohe und unangemessene öffentliche Subventionen ausbezahlt

5. Der Schienenverkehrslärm wird mit geeigneten Systemen bekämpft

Die Befürworter der neuen Brennerbahn behaupten, dass der Lärm der Güterzüge in den Tälern und bei der Durchfahrt durch die Ortschaften unerträglich sei und dass eine neue Tunnelstrecke unabdingbar sei, um Abhilfe zu schaffen.

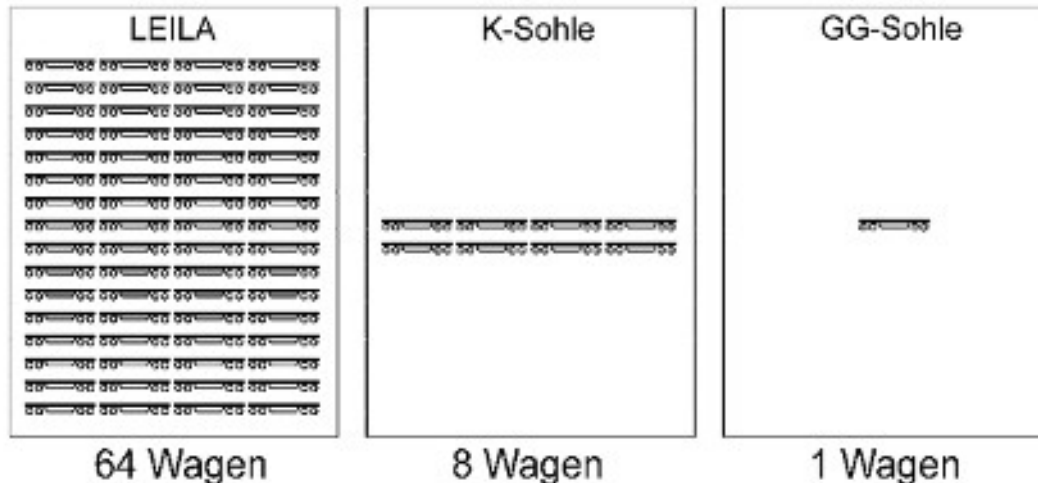
In Europa gibt es jedoch Maßnahmen zum Schutz vor Eisenbahnlärm mit entsprechenden Normen und dem Einsatz fortschrittlicher Technologie.

Worauf warten wir in Italien?

5a Lärmschutz - Rollmaterial

Ein modernes LEILA-Drehgestell (mit Scheibenbremsen) erzeugt so viel Lärm wie 64 Drehgestelle mit GG-Bremsklötzen aus Gusseisen und so viel wie 8 Drehgestelle aus Verbundwerkstoffen

Wagenanzahl für gleiche Lärmbelastung für die Anwohner. Alle anderen Parameter wie Fahrgeschwindigkeit und Abstand müssen gleich sein.



Quelle: Hecht, M.; Produktiver Schienenverkehr durch innovative Güterwagen, Jahrbuch Logistik 2008, Seite 114-119



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Weitere Informationen zu den
behandelten Themen**



notavbrennero2023.noblogs.org