

Accesso nord del Brennero

I cittadini chiedono
una variante
alternativa

Accesso nord del Brennero: I cittadini chiedono una variante alternativa

Il Piano federale tedesco per le infrastrutture di trasporto 2030 (BVWP) prevede un intervento ABS/NBS Monaco di Baviera - Rosenheim - Kiefersfelden - confine D/A (- Kufstein) con un costo totale previsto di **1.320,8 milioni di euro**.

Questi costi sono stati approvati dal Bundestag tedesco nel 2016.

L' "opzione preferita" delle ferrovie presenta i seguenti gravi svantaggi:

- ▶ Interventi significativi nella natura, nel paesaggio e nei terreni privati
- ▶ Emissioni significative di CO₂ durante la fase di costruzione e durante l'esercizio, in particolare nelle sezioni della galleria.
- ▶ strozzatura a doppio binario Grafing - Monaco, che deve accogliere il traffico ferroviario proveniente dal bacino di utenza di sei binari, Salisburgo - Rosenheim (2), Kufstein - Rosenheim (2) e la nuova linea (2)
- ▶ Di conseguenza, anche il nodo ferroviario di Monaco è sovraccarico.

L'"opzione preferita" delle ferrovie presenta i seguenti gravi svantaggi:

- ▶ Costi di costruzione ingenti, attualmente pari a **circa 10 miliardi di euro.**
- ▶ Il traffico merci aggiuntivo previsto dalla galleria di base del Brennero può essere gestito solo con un ritardo di dieci anni.

Il motivo è l'esigenza del progetto di una linea ferroviaria ad alta velocità da 230 km/h.

Nessun treno merci e solo pochi treni passeggeri potranno viaggiare alla velocità di 230 km/h. Per i pochi treni passeggeri a lunga percorrenza che bypassano Rosenheim sulla nuova linea, si prevedono solo riduzioni minime dei tempi di percorrenza.

I seguenti requisiti sono fondamentali per spostare il trasporto merci dalla strada alla ferrovia:

Per l'avvicinamento al Brennero settentrionale, sul versante tedesco, si distinguono i seguenti tratti:

1. Kufstein - Rosenheim

Il tratto Kufstein - Rosenheim è già stato ammodernato 25 anni fa come "ABS 40" per l'approccio nord del Brennero. Il traffico aggiuntivo possibile a partire dal 2032 può quindi essere gestito immediatamente. Se il numero di treni previsto (400 treni al giorno) sarà raggiunto dopo che anche l'approccio meridionale sarà stato completamente ammodernato, la linea esistente a doppio binario potrà essere ulteriormente ammodernata senza problemi.

**Per l'avvicinamento al Brennero settentrionale,
sul versante tedesco, si devono distinguere i
seguenti tratti:**

2. Nodo della stazione ferroviaria di Rosenheim

La stazione di Rosenheim è un particolare collo di bottiglia a causa dei numerosi passaggi a livello e dei relativi ostacoli, che devono essere alleggeriti con misure adeguate nel medio termine.

Per l'avvicinamento al Brennero settentrionale, sul versante tedesco, si distinguono i seguenti tratti:

3. Proseguimento da Rosenheim verso nord nella rete ferroviaria

Il tratto Rosenheim - Monaco e il nodo di Monaco in particolare devono essere alleggeriti, e questo può e deve essere realizzato entro il 2032 con l'ABS38 Monaco - Mühldorf - Salisburgo. In questo modo, il traffico ferroviario che sarà possibile inizialmente dopo l'entrata in funzione del BBT potrà essere gestito senza ritardi. A lungo termine, un ampliamento della tratta Rosenheim - Mühldorf - Landshut può portare a un ulteriore alleggerimento.

La nuova capacità ferroviaria da sola non basterà a frenare il crescente traffico di traffico di camion in transito.

Misure per ridurre il traffico di camion in transito

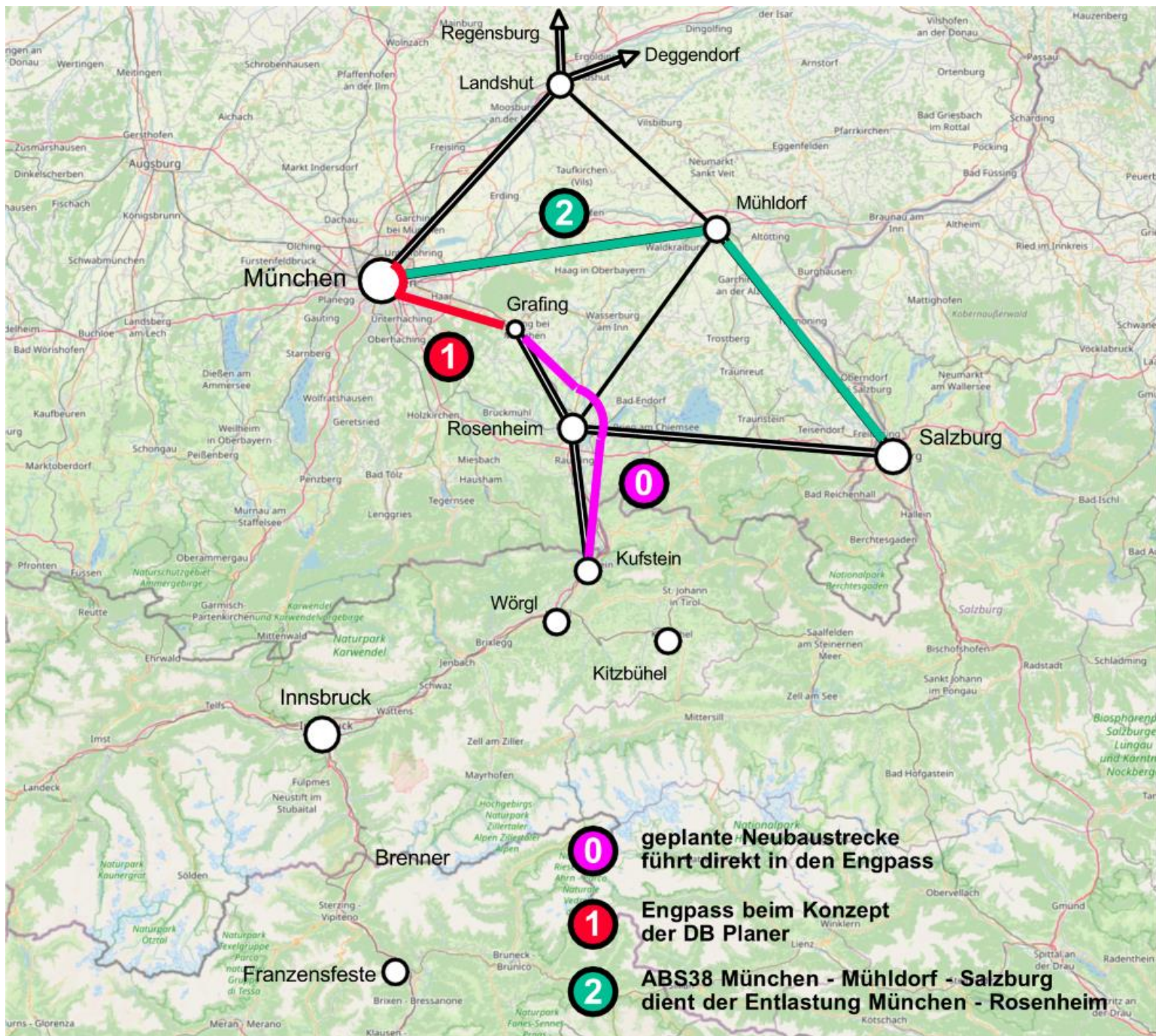
Sono necessarie misure efficaci per evitare e trasferire il traffico
-Come ad esempio un pedaggio più alto per i camion, soprattutto in Germania e in Italia, una borsa dei transiti alpini per limitare i viaggi dei camion, una tassa sul diesel uniformemente alta e l'applicazione di un traffico di camion equo senza salari di dumping e illegalità.

Tutto questo potrebbe e dovrebbe essere avviato immediatamente!

Variante alternativa

Fase 1: completamento dell'ABS 38 e ottimizzazione del percorso esistente

La realizzazione accelerata del progetto ABS 38 Monaco - Mühldorf - Freilassing (Salisburgo), già in fase di progettazione e costruzione, per alleggerire la tratta Monaco - Rosenheim, può e deve essere realizzata entro l'entrata in funzione del tunnel del Brennero.



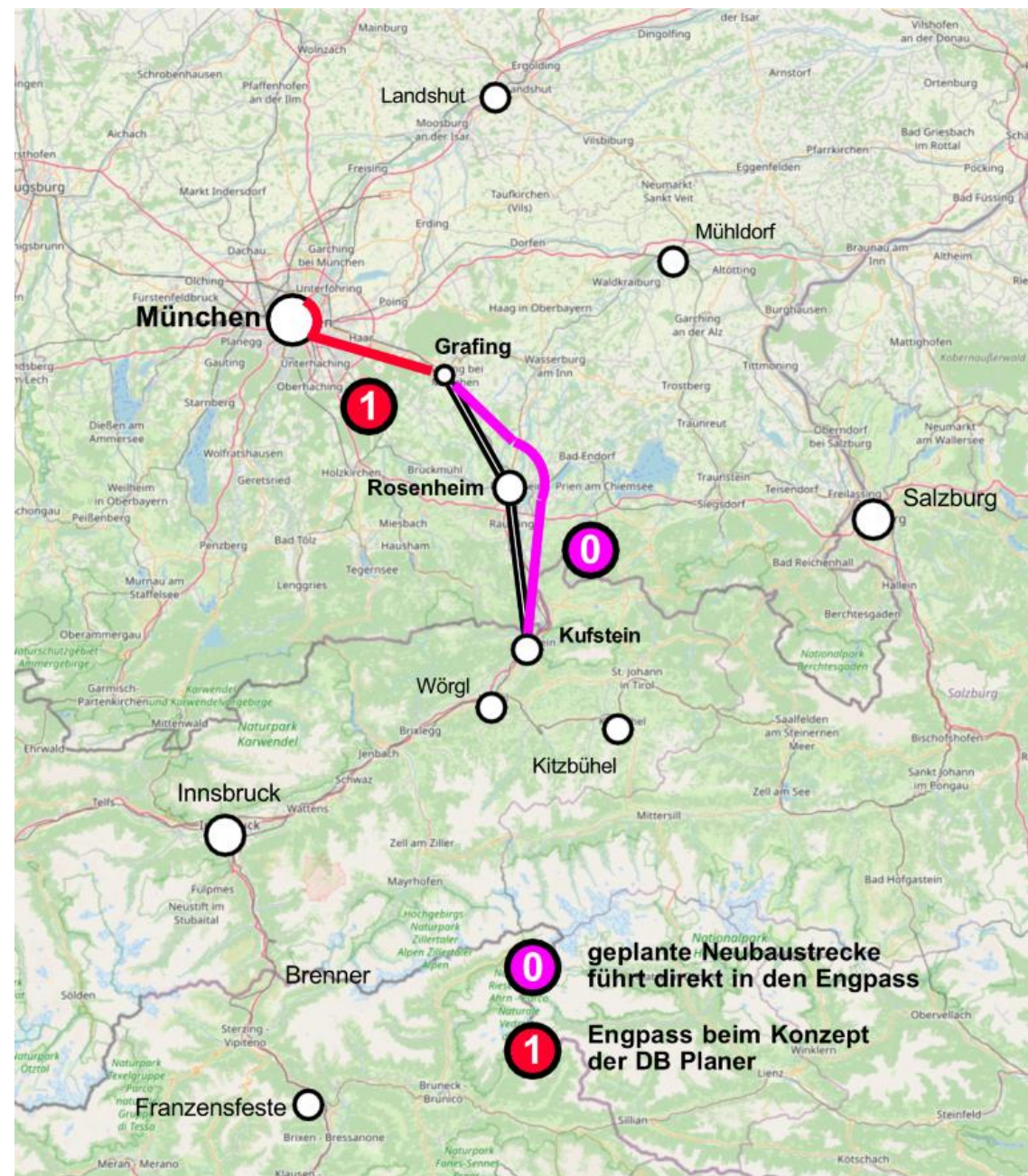
Grazie al tempestivo completamento dell'ABS 38, il traffico merci sovraregionale tra Monaco e Salisburgo potrà essere instradato attraverso Mühldorf. Questo alleggerirà notevolmente la tratta Monaco-Rosenheim e il nodo di Rosenheim.

La tratta Rosenheim - Kufstein è stata ammodernata due decenni fa come ABS 40 per il traffico supplementare del Brennero e dispone di grandi riserve di capacità inutilizzate.

Capacità attuale: 288 treni - utilizzo attuale circa 180 treni
Capacità con ETCS: 360 treni

Pertanto, il traffico aggiuntivo inizialmente previsto dopo l'apertura del BBT può essere gestito sulla linea esistente Monaco - Rosenheim - Kufstein.

Le linee esistenti
Grafring - Rosenheim e
Rosenheim - Kufstein devono
essere ottimizzate nel
prossimo futuro
modernizzando la tecnologia
di controllo e sicurezza
(ETCS), aggiungendo binari di
sorpasso, eliminando i
passaggi a livello e
installando protezioni
acustiche secondo nuovi
standard.



Variante alternativa

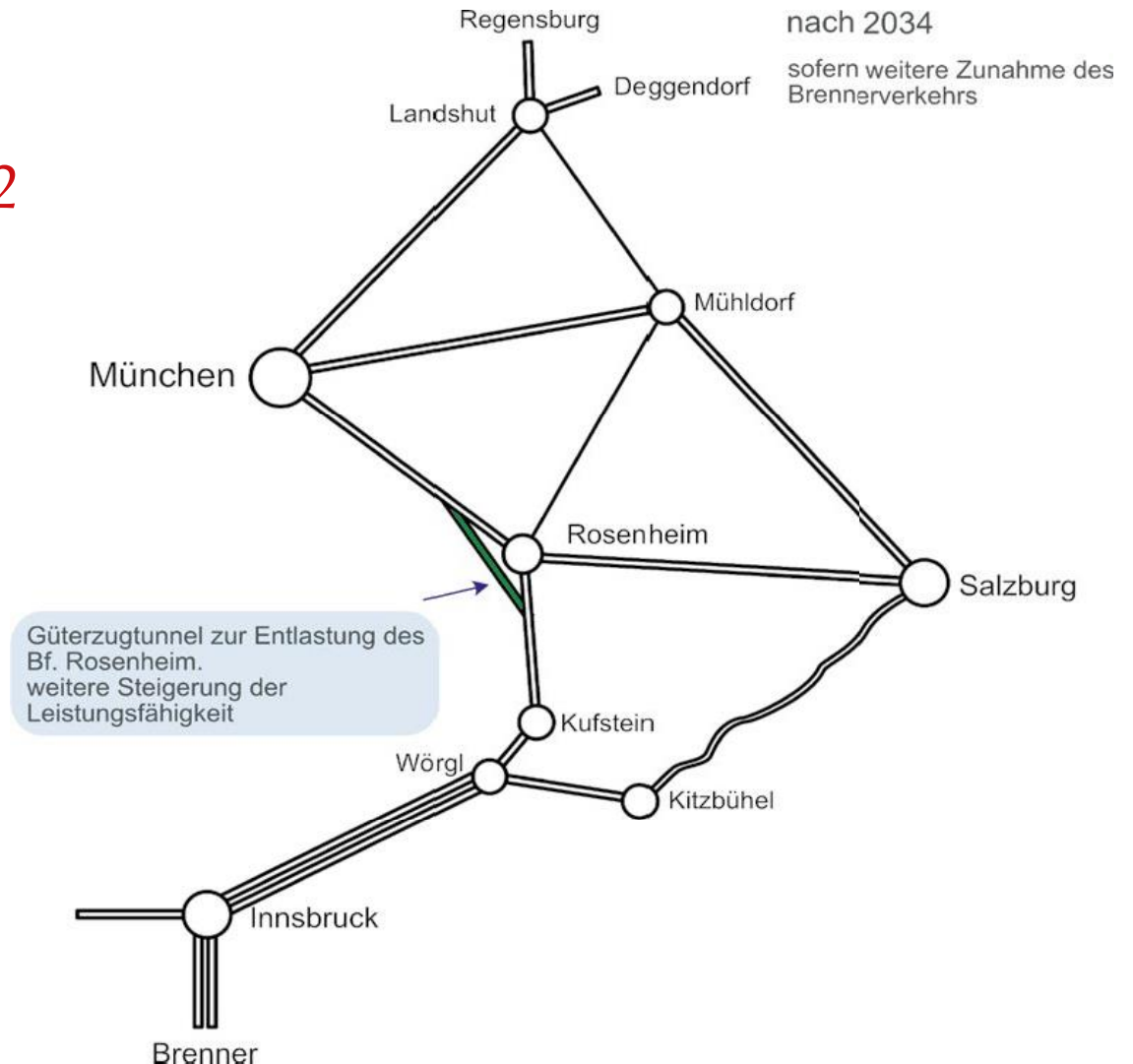
Fase 2: ottimizzazione della stazione di Rosenheim per il traffico merci

L'elevato numero di treni previsto potrà essere raggiunto solo quando l'approccio meridionale sarà completamente completato con quattro binari. Solo allora si potrà alleviare la strozzatura del nodo della stazione ferroviaria di Rosenheim, sul lato tedesco.

Questo obiettivo può essere raggiunto attraverso percorsi separati per il traffico merci, come ad esempio un tunnel per treni merci lungo circa 5 km, sul modello del tunnel per treni merci previsto a Norimberga/Fürth.

Questa misura alleggerisce l'intera città di Rosenheim dal passaggio dei treni merci e aumenta notevolmente l'accettazione del progetto.

Variante alternativa livello 2



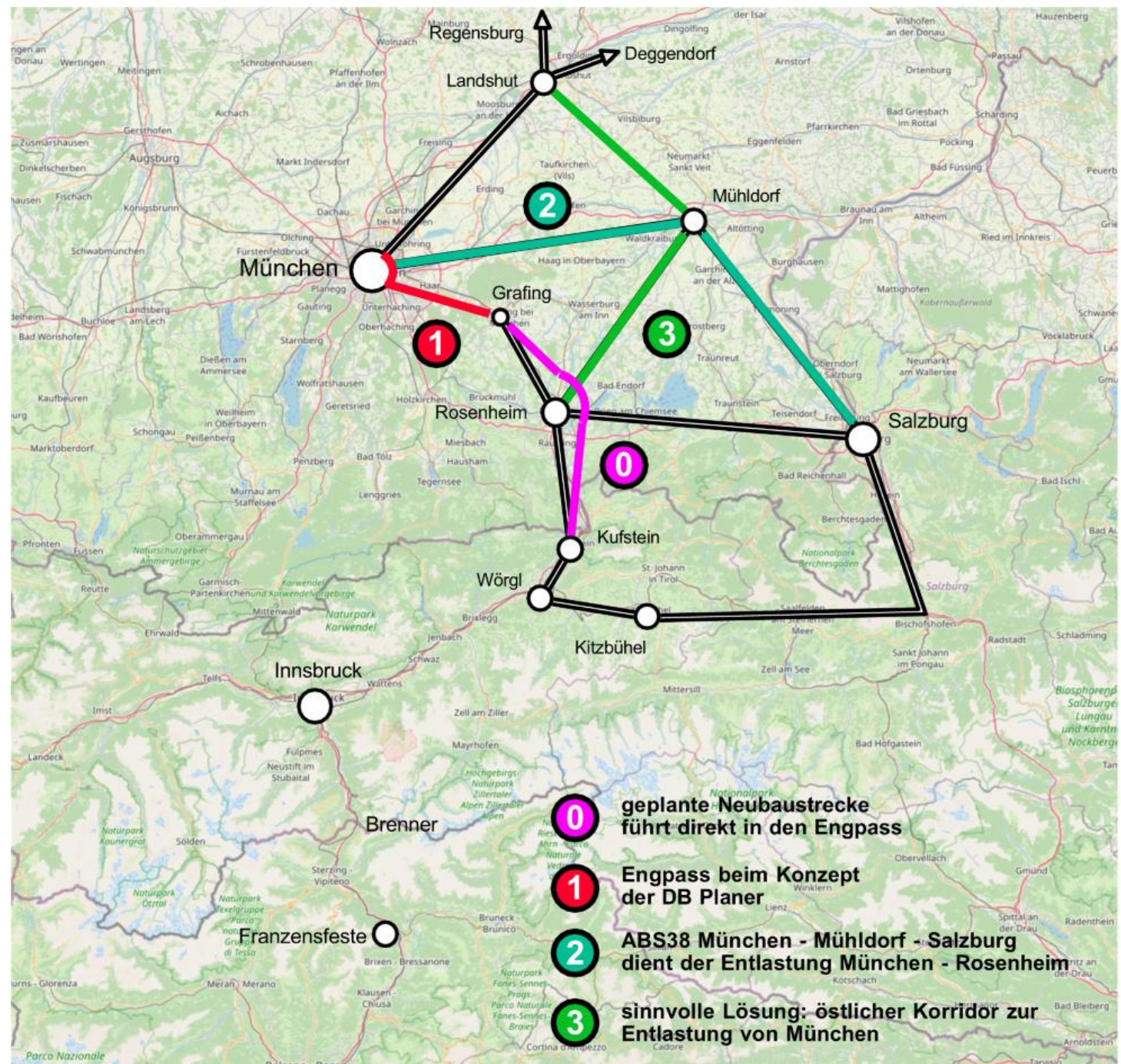
Variante alternativa

Fase 3: (Opzione) Ottimizzazione dei percorsi Rosenheim-Mühldorf-Landshut

Se il traffico continuerà ad aumentare dopo l'espansione completa a quattro binari dell'approccio sud del Brennero, le linee regionali a binario unico Rosenheim - Mühldorf e Mühldorf - Landshut potranno essere potenziate (elettrificazione, ecc.) come ulteriore fase di espansione. I treni merci saranno instradati su questo percorso attorno al trafficato nodo di Monaco in direzione di Ratisbona.

La regione può essere servita anche da un migliore trasporto pubblico locale.

Variante alternativa livello 3



Vantaggi della variante alternativa rispetto alla variante preferita dalla ferrovia

1. Riduzione significativa dei costi di progetto previsti da Deutsche Bahn da circa 10 miliardi di euro a circa un quarto:
 - **Fase 1:** circa 0,5 miliardi di euro per l'ottimizzazione della linea esistente (dato che l'ABS 38 e l'ETCS sono comunque previsti)

Vantaggi della variante alternativa rispetto alla variante preferita dalle ferrovie

1. Riduzione significativa dei costi di progetto previsti da Deutsche Bahn da circa 10 miliardi di euro a circa un quarto:
 - **Fase 2:** circa 1 - 2 miliardi di euro (a seconda del tipo di costruzione Ricostruzione della stazione di Rosenheim)

Vantaggi della variante alternativa rispetto alla variante preferita dalle ferrovie

1. Riduzione significativa dei costi di progetto previsti da Deutsche Bahn da circa 10 miliardi di euro a circa un quarto:
 - ▶ **Fase 3:** meno di 1 miliardo di euro (elettrificazione e ottimizzazione delle linee Rosenheim - Mühldorf - Landshut)

Vantaggi della variante alternativa rispetto alla variante preferita dalle ferrovie

Fornitura tempestiva della capacità necessaria dopo l'apertura della Galleria di Base del Brennero (BBT)

- Capacità richiesta già all'apertura dalla fase 1
- Espansione della capacità orientata alla domanda attraverso ulteriori

Miglioramenti attraverso le fasi 2 e 3

- 10 anni prima spostamento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia
dalla strada alla ferrovia

Vantaggi della variante alternativa rispetto alla variante preferita dalla ferrovia

- Riduzione significativa dei danni alla natura e all'ambiente, agricoltura e turismo
- Riduzione massiccia delle emissioni di CO₂ dannose per il clima.
grazie all'eliminazione dei tunnel ad alta velocità

Vantaggi della variante alternativa rispetto alla variante preferita dalla ferrovia

- Miglioramento del trasporto locale nella regione attraverso l'espansione delle tratte Monaco - Mühldorf - Salisburgo e Rosenheim - Mühldorf - Landshut
- Rilievo della strozzatura Grafing-Monaco e del nodo di collegamento Svincolo di Monaco
- Protezione dal rumore per le linee esistenti secondo lo standard per le nuove costruzioni
- La stazione di Rosenheim continuerà ad essere servita da tutti i treni passeggeri

Conclusione

La variante alternativa presentata è migliore per

- **il governo federale** (bilancio federale)
- **la ferrovia** (gestione operativa e manutenzione più semplice con
meno gallerie, evitare la congestione sulla linea Grafing
Grafing - Monaco e il nodo di Monaco)
- **la regione** (migliori trasporti regionali, nessun intervento
massiccio nel paesaggio, nell'ambiente e nella proprietà privata)
interventi sul paesaggio, sull'ambiente e sulla proprietà privata)



*Iniziativa dei
cittadini
"Bürgerinteressen
Rohrdorf"*



*Iniziativa dei
cittadini di
Kolbermoor North
Inlet*



*Associazione
per la
conservazione
della natura
in Baviera*



*Forum dei
cittadini
dell'Inntal e.V.*



*Dialogo del Brennero
Rosenheimer Land e.V.*

