



## **Brenner - Nordzulauf: Bundesverkehrsminister Scheuer weist den Bedarf einer zusätzlichen Trasse nicht nach - und er hat kein verkehrspolitisches Konzept**

### **Resümé**

Das Rosenheimer Forum für Städtebau und Umweltfragen ist dem Gemeinwohl verpflichtet. Deshalb beharren wir auf der Forderung, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Nachdem wir mehr als ein Jahr lang Rosenheimer Bürgerinitiativen im Gemeindeforum Süd vertreten und seither den Nordzulauf zum Brennerbasistunnel diskutieren, gelangen wir allerdings zu der Auffassung, dass mit zusätzlichen Gleisen durch die Region andere Ziele verfolgt werden. Der Auftritt des Bundesverkehrsministers Scheuer im Januar 2019 in Rosenheim und seine Art des angekündigten Bedarfsnachweises bestärken uns in dieser Auffassung. Das Rosenheimer Forum für Städtebau und Umweltfragen sieht den Bedarfsnachweis für eine zusätzliche Bahntrasse nicht geführt. Erstens gibt es keinen gesellschaftlichen Bedarf dafür, bisherigen Hochsee-Containerverkehr künftig auf der Schiene über die Alpen zu führen. Und zweitens fehlt ein verkehrspolitisches Konzept, mit dem die Zunahme des Güterverkehrs vom Wirtschaftswachstum zumindest teilweise entkoppelt werden kann. Alles Andere, die Verlagerung jetzigen Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und selbst die Wünsche Österreichs zur Nutzung des „Deutschen Ecks“, kann schon mit der Ertüchtigung der jetzigen Bestandsstrecke erreicht werden.

Wir vermissen die Bereitschaft des Ministers zu ehrlicher öffentlicher Diskussion und wir kritisieren seine Politik als rückwärtsgewandt. Wir fordern eine breite gesellschaftliche Diskussion um eine zukunftsfähige Verkehrspolitik.

### **Stellungnahme zu dem vom Minister vorgelegten Bedarfsnachweis**

Wer gehofft hat, Bundesverkehrsminister Scheuer würde sich in Rosenheim einer sachlichen Diskussion zu den Zielen und zur Notwendigkeit zusätzlicher Gleise durch die Region stellen, sieht sich getäuscht. Der Minister hat Zahlen genannt, die niemand auf Anhieb einschätzen oder gar hinterfragen konnte. Bei gutem Willen wäre es ihm möglich gewesen, die Zahlen vorab zu übermitteln, nachvollziehbar zu präsentieren und dann zu diskutieren. So hat er nur formal und verspätet das Versprechen eingelöst, Zahlen zum Bedarf einer zusätzlichen Trasse vorzulegen. Einer sachlichen Diskussion hat er sich nicht gestellt.

Bei genauerer Lektüre der Szenarien-Studie wird die Absicht erkennbar, einen möglichst hohen Bedarf darzustellen. Einer kritischen Prüfung hält der Bedarfsnachweis nicht stand. Wir erläutern das unten.

Die Szenarien hat Bundesverkehrsminister Scheuer kurzerhand wie Prognosen behandelt. Das zeugt entweder von Unkenntnis in der Sache oder von der Zuflucht zu Taschenspielertricks in der öffentlichen Debatte. Kurzfristig kann er so die Menschen sprachlos machen und beeindru-

cken. Aber bei genauerer Betrachtung offenbaren die Szenarien verkehrspolitisches Versagen. Sie offenbaren, dass der Minister nicht an einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik arbeitet, sondern nach dem Motto „weiter wie bisher“ den drohenden Verkehrs-Tsunami negiert. 1% jährliches Wirtschaftswachstum bringen nach aktuellem Trend in 30 Jahren (Horizont 2050) fast doppelt so viel Güterverkehr wie heute! Da müssen in der Politik die Alarmglocken läuten und Verkehrskonzepte entwickelt werden, um Schaden von Bevölkerung und Land zu wenden. Tatsächlich aber wird das Verkehrswachstum offenbar widerstandslos akzeptiert.

Der Minister benutzt für den Bedarfsnachweis u.a. das Szenario, dass bisheriger Container-Hochseeverkehr auf der Schiene durchs Inntal und über den Brenner geschleppt wird. Er richtet danach seine Bedarfsabschätzung aus und behandelt sie wie eine Prognose. An die örtlichen Gegebenheiten im engen Inntal verschwendet er dabei keinen Gedanken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird darauf beschränkt, die Trasse mit den geringsten Nachteilen für die Region zu suchen. Auch sie würde für die Region noch einer Katastrophe gleichkommen.

Seeverkehr auf die Schiene zu bringen, stand die letzten Jahre nie zur Debatte, sondern das leere und nie eingelöste Versprechen, jetzigen Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Auf der Bahnstrecke Rosenheim - Kufstein waren früher schon mehr Güterzüge unterwegs als heute! 20 % des heutigen Straßengüterverkehrs Richtung Brenner auf die Schiene zu bringen, wäre schon heute ohne Neubaustrecke möglich.

Das Rosenheimer Forum für Städtebau und Umweltfragen vertritt wie der Großteil der Menschen in den Bürgerinitiativen der Region kein Florians-Prinzip. Wir hinterfragen lediglich die Sinnhaftigkeit der Milliarden schweren Investitionen und fordern die Abwägung von wirtschaftlichen Interessen einerseits und sozialen sowie ökologischen Interessen andererseits. Dies ist mehr als 25 Jahre nach der Umweltkonferenz von Rio eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Es geht darum, die Berücksichtigung des Gemeinwohls und eine zukunftsfähige Verkehrspolitik einzufordern!

In den beiden folgenden Abschnitten erläutern wir

- den Unterschied zwischen Prognosen und Szenarien
- und die Inhalte der vorgestellten Szenarien.

## **Szenarien sind keine Prognosen. Sie bereiten eine Diskussion um Ziele vor.**

Mit Prognosen versucht man, die Zukunft möglichst genau zu erkennen. Dazu gibt es verschiedene Methoden. Am einfachsten ist die Trend-Prognose, in der die vergangene Entwicklung einfach in die Zukunft verlängert wird. Je weiter der Blick in die Zukunft geht, desto unsicherer werden Prognosen. Szenarien sind in eine fernere Zukunft gerichtet, in der Prognosen zu hohe Fehler erwarten lassen oder gar nicht mehr gewagt werden.

Szenarien entwerfen deshalb unterschiedliche denkbare Zustände der ferneren Zukunft, die auf unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Entwicklung beruhen. Ergebnis sind deshalb verschiedene mögliche Vorstellungen der Zukunft. Eines der Szenarien ist im Allgemeinen der Entwicklungstrend der letzten Jahre („Trend-Szenario“), der aufgrund bereits absehbarer Einflüsse verändert wird. Dem stellt man Szenarien gegenüber, die aufgrund denkbarer „Einfluss- und Störfaktoren“ in der einen oder anderen Richtung vom Trend-Szenario abweichen.

Szenarien werden eingesetzt, um bei unterschiedlichen denkbaren Entwicklungen rechtzeitig Handlungsbedarf zu erkennen und um Antworten zu finden, wie man auf unerwünschte Entwicklungen und Begleiterscheinungen reagieren kann. Sie dienen - vereinfacht gesagt - dazu, Chancen und Risiken aufzuzeigen, und sind Grundlage für darauf ausgerichtete politische Maßnahmen und Konzepte. „Szenarien sind ... keine Prognosen oder Vorhersagen, sondern schlüssige, kausal abgeleitete Erkenntnisse, welche verschiedene oder andere Entwicklungspfade beschreiben sollen.“<sup>1</sup>

Mit den Ergebnissen der Szenarien muss eigentlich die Arbeit der Verkehrspolitik beginnen. Welche Entwicklung können wir als Gesellschaft akzeptieren? Wo müssen wir versuchen, die Entwicklung in verträglichere Bahnen zu lenken? Wie können wir die drohende Verkehrsflut bändigen und steuern? Können wir Verkehr anders lenken und verteilen? Welche Rahmenbedingungen werden künftig europaweit und global gelten? Usw.

Tatsächlich werden aber in den gesamten öffentlich zugänglichen Planungsunterlagen zum Brenner-Nordzulauf weder solche Fragen noch irgendwelche Zielsetzungen formuliert, sondern nur Staatsverträge als Handlungszwang angeführt. Spekulationen über Interessen und Ziele des Bundesverkehrsministeriums werden dadurch geradezu provoziert.

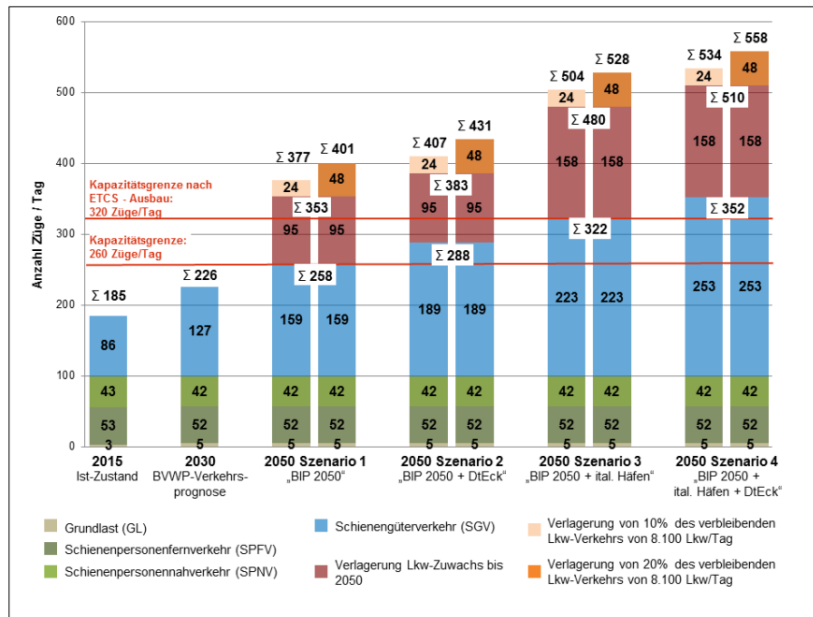
---

<sup>1</sup> TRIMODE Transport Solutions GmbH, Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr, Freiburg, Dez. 2018, S. 10. Hierbei handelt es sich um die vom Minister vorgestellte Szenarienstudie.

## Kurze Darstellung der Szenarien

Zum besseren Verständnis wird hier die zusammenfassende Grafik aus der Szenarienstudie wiedergegeben.<sup>2</sup>

**Abbildung 1: Kapazität und Gesamtzugverkehr in Zügen pro Tag auf der Strecke Rosenheim – Kufstein**



Quelle: eigene Darstellung TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH, DB Netz AG

### Szenario 1

Für die Entwicklung ab 2030 wird ein permanentes Wirtschaftswachstum von jährlich 1,1% (Deutschland) bzw. etwa 0,9% (Italien) unterstellt. Da der Güterverkehr über den Brenner stark vom deutsch-italienischen Handel geprägt wird, könnte man auch eine vorsichtigere Entwicklung mit Krisenjahren annehmen. Aber als eine Rahmenbedingung für eines der Szenarien kann man das akzeptieren. Die Frage bleibt allerdings, wie geringere Wachstumsraten - v.a. in Italien - sich auswirken würden.

Die Verkehrselastizität (um wieviel Prozent nimmt der Verkehr bei einem Wachstum von 1% zu?) aus der Prognose 2030 wird beibehalten, wird aber nicht genannt. Wir gehen davon aus, dass die Elastizität bei 2,3% liegt, Tendenz steigend.<sup>3</sup> Das bedeutet, dass mit 1% Wirtschaftswachstum 2,3% mehr Güterverkehr einhergeht!

Die vom Minister vorgelegte Studie und somit auch das Szenario 1 basieren lt. Auftrag<sup>4</sup> auf der Verkehrsprognose 2010 - 2030. Dabei ist die Entwicklung von 2010 bis 2017 statistisch bekannt und weist ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen auf. Darüberhinaus wird anstelle des

<sup>2</sup> TRIMODE Transport Solutions GmbH, Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr, Freiburg, Dez. 2018, S. 2

<sup>3</sup> Wilfried Stock, Tobias Bernecker (2014): Verkehrsökonomie: Eine volkswirtschaftlich-empirische Einführung in die Verkehrswissenschaft; Springer-Verlag, S. 11

<sup>4</sup> TRIMODE Transport Solutions GmbH, Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr, Freiburg, Dez. 2018, S. 4

tatsächlichen Güterverkehrsaufkommens am Brenner aus der Prognose 2010 - 2030 das „Verkehrspotential“ im „Brennerkorridor“ genommen. Wir verstehen das aufgrund der erläuterten Karten in der Szenarienstudie so, dass z.B. auch Verkehr der Tauern-Route (Venedig, Triest) dem „Verkehrspotential im Brennerkorridor“ zugerechnet wird. Damit ergeben sich als Basis für die Berechnung der Szenarien nicht 41,9 Mio. t tatsächliches Verkehrsaufkommen im Jahr 2010 am Brenner, sondern 67,6 Mio. t „Verkehrspotential“ im Brennerkorridor. Das ist eine um 61% erhöhte Berechnungsbasis, die zu entsprechend erhöhten „Bedarfszahlen“ führt.

Die Szenarien-Studie kommt mit ihrer Vorgehensweise bei gleichem Verhältnis von Straßen- zu Schienengüterverkehr (bei gleichem Modal Split) allein infolge des wirtschaftlichen Wachstums auf täglich 73 Güterzüge mehr als heute (86 Güterzüge) und noch einmal auf zusätzlich 95 Güterzüge mehr, weil die Brenner-Autobahn für zusätzliche LKW nicht mehr aufnahmefähig ist, der Modal Split sich also ändern muss. Allein aufgrund des Wirtschaftswachstums werden nach der Szenarien-Studie im Jahr 2050 168 Güterzüge mehr fahren als im Jahr 2015, statt 86 Zügen dann 254 Züge.

Dieses Szenario ist Basis für alle anderen Szenarien und in ihnen enthalten!

Die Hochrechnungen im Szenario 1 sind aus unserer Sicht mit Verweis auf die tatsächlichen Verkehrszahlen bis 2017 enorm überhöht und nicht haltbar.

## Szenario 2

Zusätzlich zu der wachstumsbedingten Mehrung des Verkehrs wird im Szenario 2 der zusätzlich angemeldete Bedarf Österreichs am „Deutschen Eck“ übernommen (30 Güterzüge pro Tag zusätzlich).

Dies erfolgt anscheinend ungeprüft.

## Szenario 3

Im dritten Szenario wird deutlich, dass es wirtschaftliche Interessen gibt, die künftig stärker auf Transport von / zu den Mittelmeerhäfen setzen und deshalb Inntal und Brenner stärker für Güterverkehr nutzen wollen. Für den Transport nach Fernost bedeutet das einen Zeitgewinn von etwa einer Woche.

Allein diese Strukturveränderung in den Transportbeziehungen bedeutet nach dem Szenario für unsere Region täglich 64 Züge mehr bei gleichem Modal Split. Das ist aber nur der sofort erkennbare Effekt. Wenn die Brenner-Autobahn keine zusätzlichen LKW mehr aufnehmen kann, muss der Modal-Split geändert werden und aller zusätzlicher Güterverkehr auf die Schiene. Das bedeutet noch einmal eine Belastung mit 63 Zügen täglich. Insgesamt wird in diesem Szenario die Region durch die Verlagerung von Hochsee-Verkehr auf die Schiene von / zu den Mittelmeerhäfen täglich mit 127 Güterzügen mehr belastet. Und das könnte sich ab 2050 noch drastisch steigern.

Zwar wurde die Verlagerung von Seeverkehr auf die Schiene in der öffentlichen Diskussion nie bestritten, aber auch nie als verkehrspolitisches Ziel genannt. Spätestens an dieser Stelle ist zu fragen, ob Landschaft, Lebensqualität und Natur eines bereits stark belasteten Tals bedenkenlos hinter wirtschaftliche Interessen angestellt werden dürfen. Die Frage nicht zu stellen ist ein eklatanter Verstoß gegen Prinzipien nachhaltiger Entwicklung.

## Szenario 4

Im vierten Szenario schließlich werden Wachstumseffekte, österreichische Sonderwünsche und Verlagerungseffekte von Seeverkehr kumuliert.

Die in den einzelnen Szenarien berechnete Anzahl an Güterzügen ergibt sich unter den in der Studie getroffenen Annahmen aus zwei Effekten. Erstens wird berechnet, welche Zugzahlen sich ergeben, wenn das Verhältnis von Straßen- zu Schienengüterverkehr gleich bleibt (gleicher Modal Split). Und zweitens wird berechnet, wieviel Züge zusätzlich erforderlich sind, um allen zusätzlichen Güterverkehr von der Straße aufzunehmen. Denn - so die Überlegung - deren Kapazitätsgrenze ist erreicht:

Somit ergibt sich im Szenario 4 folgende Anzahl an Güterzügen pro Tag:

- IST 2015 = 86 Züge
- Wachstums-Szenario (BIP 2050):  
+73 Züge (gleicher Modal-Split), +95 Züge (Überlauf von der Straße) = +168 Züge
- zusätzlich zu BIP 2050 der österreichische Bedarf (Deutsches Eck): = +30 Züge
- zusätzlich zu BIP 2050 stärkere Einbindung italienischer Mittelmeerhäfen:  
+64 Züge (gleicher Modal-Split), +63 Züge (Überlauf von der Straße) = +127 Züge

Wachstum und Mittelmeerhäfen sind nach den Szenarien die wesentlichen Treiber der Güterverkehrszunahme.

**Es ist festzuhalten, dass bis hierher noch nicht von der Verlagerung jetzigen Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene die Rede ist. Dabei wird dieses Ziel als erstes genannt, um den Bau zusätzlicher Gleise zu begründen. Bis hierher dient die Bahn nur als Überlauf für die voll ausgelastete Straße.**

Alle Szenarien werden deshalb zusätzlich um die Zugfrequenzen erhöht, die sich bei einer 10- oder 20-prozentigen Verlagerung des jetzigen Straßengüterverkehrs auf die Schiene ergäben. Im Vergleich zu den Wachstums- und den Seehäfen-Effekten nimmt sich das recht spärlich aus: 24 bzw. 48 Züge pro Tag. Schon bei der heutigen Kapazität der Strecke wäre das machbar.

Der Minister gibt sich bei seinem Besuch in Rosenheim sachlich und spricht - richtigerweise - davon, dass Prognosen bis 2050 nicht glaubwürdig sein können, und legt deshalb die hier skizzierten Szenarien vor. Dann aber behandelt er die Szenarien wie Prognosen und nutzt sie als Begründung für den angeblich erforderlichen Neuausbau. In den Szenarien sieht er den angekündigten Bedarfsnachweis. Den geben Szenarien aber keinesfalls her! Sie verlangen nach verkehrspolitischen Konzepten!

Rosenheim, 25.2.2019

Vorstand

Claudia Grosse



Dr. Hermann Biehler



Rainer Heinz

