

ANMERKUNGEN DER PROJEKTL EITUNG ZUR STELLUNGNAHME DER VIEREGG-RÖSSLER GMBH

ZUSAMMENFASSUNG FÜR DIE MITGLIEDER DES REGIONALFORUMS

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Aktuelle Informationen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

- Durch die Projektleitungen der DB Netz AG und der ÖBB-Infrastruktur AG wurden Anmerkungen zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH erstellt.
- Die Anmerkungen wurden im Vorfeld der Sitzung allen Mitgliedern zugesendet.
- Die Anmerkungen sind in folgende Kapitel gegliedert:
 1. Zugzahlen, Bemessungsfall und Prognosen Schienenverkehr
 2. Verkehrsentwicklung über den Alpenbogen
 3. Verlagerungspotenzial Straße – Schiene
 4. Schienenausbaumaßnahmen in Südostbayern inkl. Knoten München mit Fokus Güterverkehr
 5. Korridorstrecke Wörgl – Kufstein – Salzburg
 6. Bewertungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland und Österreich
 7. Streckenabschnitt Grafing – München
 8. Bewertung der kritischen Stellungnahme (Gesamtfazit)

Aktuelle Informationen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

1 Zugzahlen, Bemessungsfall und Prognosen Schienenverkehr

- **Konstantes Wachstum** der Zugzahlen auf der Brennerachse in den vergangenen Jahren (Wachstumsrate GV seit 2014 ca. 3% pro Jahr)
 - Mit der **Eröffnung des BBT 2027** ist von verstärktem Wachstum auszugehen
 - Laut Szenarienstudie 2050 des BMVI werden sowohl die Kapazität als auch die wirtschaftlich nutzbare Streckenauslastung der Bestandsstrecke 2050 weit überschritten sein
- Um während des gesamten Planungsprozesses **einheitliche Vorgaben** für die benötigte Dimensionierung des Systems aus Neubau- und Bestandsstrecke zu erhalten, wurde ein **Bemessungs- bzw. Auslegungsfall** definiert. Dieser ist keine Prognose, sondern soll langfristig die Verfügbarkeit ausreichender Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung sicherstellen.

Aktuelle Informationen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

2 Verkehrsentwicklung über den Alpenbogen

- Die **Veränderung der Verkehrsnachfrage** ist abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung der Anrainerstaaten des Alpenbogens
- Die **Wahl des Verkehrsmittels und der Route** hängt von vielfältigen Faktoren ab und wird durch Entscheidungen der Regierungen und der Marktteilnehmer beeinflusst.
- Unter Verwendung aktuellerer Unterlagen (z.B. Verkehrswachstum über den Brenner nach 2015) und differenzierterer Schlussfolgerungen (z.B. künftiges Verkehrswachstum) ergeben sich im Vergleich zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH deutlich abweichende Zukunftsperspektiven.
- Die Annahme, dass es zu keinem weiteren Verkehrswachstum kommen wird ist nicht nachvollziehbar (siehe auch Szenarienstudie 2050)
- Die NBS muss eine **Verkehrsabwicklung über mehrere Generationen** sicherstellen. Die bestehenden 40 wirtschaftlich sinnvollen Trassen zwischen München und Verona (20 je Richtung) sind langfristig nicht ausreichend.

Aktuelle Informationen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

3 Verlagerungspotential Straße - Schiene

- Eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ist die erklärte **politische Zielsetzung** des Landes Bayern, Deutschlands, Österreichs und der EU. Hierfür schaffen Bund und Land verschiedene Programme zur Förderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene.
- Die **Wirtschaftlichkeit** des Schienengüterverkehrs ist bereits heute auf längeren Distanzen gegeben und wird sich u.a. durch die Digitalisierung und die Eröffnung des BBT noch deutlich steigern.
- Auch die Szenarienstudie 2050 des Bundes zeigt eine zu erwartende **steigende Nachfrage** von Transportleistungen (je nach Szenario Zugaufkommen von 159 bis 253 Güterzügen). Weitere Zuwächse durch Verlagerung von der Brenner-Autobahn werden auf 115 bis 195 Züge/Tag taxiert.

Aktuelle Informationen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

4 Schienenausbaumaßnahmen incl. Knoten München; Fokus Güterverkehr

- Für den südostbayerischen Raum inklusive des Knotens München und die entsprechenden zuführenden Strecken nach München wird ein **durchgängiges und schlüssiges Ausbaukonzept** verfolgt.
- Die entsprechenden **Ausbaumaßnahmen finden sich im BVWP 2030**. Sie bauen aufeinander auf und führen in ihrer Netzwirkung zu einem leistungsfähigen Schienennetz für den Güterverkehr im südostbayerischen Raum.
- Das Zentrum wird dabei **München** als zentraler Wirtschaftsstandort und als zentraler Zugbildungsort für die Brennerverkehre bleiben.
- Im Zuge der BVWP-Bewertungen wurde auch die Führung von **Güterzügen von Rosenheim über Wasserburg nach Mühldorf** und dann weiter auf den Ostkorridor untersucht. Dieser Laufweg ist derzeit **nicht wirtschaftlich** und wurde entsprechend im BVWP im potenziellen Bedarf belassen.

Aktuelle Informationen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

5 Korridorstrecke Wörgl – Kufstein – Salzburg

- Entgegen den Darstellungen der Vieregg-Rössler GmbH ist keine Neubaustrecke Rosenheim – Salzburg in Planung.
- Eine Neubaustrecke Salzburg – Wörgl wird nicht verfolgt.
- Die „österreichische“ Verbindung Salzburg – Wörgl liegt **außerhalb des TEN-T Kernnetzes** und auch sonst abseits der großen transeuropäischen Verkehrsströme. Demzufolge wäre mit dieser Streckenführung ein entsprechender europäischer Mehrwert nicht zu erzielen.
- Beide Strecken wären nicht zu den von der Vieregg-Rössler GmbH unterstellten Anforderungen, geschweige denn zu den in der „kritischen Stellungnahme“ angenommenen Kosten umsetzbar. Ein **volkswirtschaftlich vertretbares Nutzen-Kosten-Verhältnis ist damit keinesfalls ableitbar.**

Aktuelle Informationen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

6 Bewertungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte in Deutschland & Österreich

- Die Ausführungen der Vieregg-Rössler GmbH zu **Nutzen-Kosten-Analysen in Deutschland und Österreich** erscheinen oberflächlich und sind in ihrer Argumentation inkonsistent.
 - Sowohl in Deutschland als auch in Österreich wird eine Nutzen-Kosten-Analyse zur Bewertung von Schieneninfrastrukturprojekten herangezogen. Die Aussage (vgl. Vieregg-Rössler 2018, S. 25), dass in Österreich ein anderes Bewertungsverfahren zur Anwendung komme ist nicht richtig.
 - Diese falsche Grundannahme hat zur Konsequenz, dass sämtliche Darstellungen der Thematik in der Stellungnahme inkorrekt und wertend sind.
- Es mangelt der „kritischen Stellungnahme“ an einer fundierten, evidenzbasierten Auseinandersetzung mit den angewandten Verfahren und Methoden. Dadurch kommt es durchgehend zu **methodischen Vermischungen von Bewertungsverfahren und Bewertungsmethoden**.

Aktuelle Informationen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

7 Streckenabschnitt Grafing - München

- Bei der in der „kritischen Stellungnahme“ angeführte wirtschaftlichen Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,2 der Neubaustrecke München-Trudering – Grafing – Rosenheim handelt es sich um die **Bedarfsplanüberprüfung 2010**. Der Ausbau München – Mühldorf – Salzburg des vordringlichen Bedarfs wurde bereits im Bezugsfall für den Ausbau München – Rosenheim – Kiefersfelden unterstellt.
- Bei der **erneuten Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030** wurde nicht wegen möglicher Fehler in der Bewertung 2010, sondern anhand der Verkehrsprognose 2030 und der daraus resultierenden Engpässe der Ausbaubedarf nach verkehrlichen Aspekten und der volkswirtschaftlichen Vertretbarkeit der Ausbauumfang optimiert. Aufgrund der sich ergebenden Engpasssituation im Bezugsfall ergab sich statt eines kompletten Neubaus im Abschnitt München-Trudering – Grafing die Notwendigkeit eines Ausbaus mittels einer Blockverdichtung.

Aktuelle Informationen

Anmerkungen der Projektleitung zur Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH

8 Bewertung der kritischen Stellungnahme (Gesamtfazit)

- Es ist **kein Ende des Verkehrswachstums** auf der Brennerachse zu erkennen.
- Die der Studie zugrundeliegende Annahme, die **Verkehrsprognosen** seien falsch, wird in der Studie nicht sachlich begründet und es wird kein Gegenbeweis angeführt.
- Die Bestandskapazitäten reichen selbst bei moderaten Szenarien künftig nicht aus.
- **Großräumige Alternativen** wurden in der Vergangenheit bereits geprüft.
- Die vorgeschlagenen Lösungen für die **innerösterreichische Verbindung** Salzburg – Wörgl wurden bereits untersucht und aus fachlichen Gründen nicht weiterverfolgt.
- Im südostbayerischen Raum und im Knoten München gibt es **mehrere Ausbauprojekte**, durch die künftig notwendige Kapazitäten sichergestellt werden.
- Die Ausführungen zu **Nutzen-Kosten-Analysen in Deutschland und Österreich** erscheinen oberflächlich und sind in ihrer Argumentation inkonsistent.

→ Die „kritische Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH scheint nur sehr bedingt geeignet, einen konstruktiven Beitrag zum planungsbegleitenden Dialog und zur Lösung der Verkehrsproblematik auf der Brennerachse zu liefern.

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM