

13. Lenkungskreissitzung nördlicher Zulauf zum Brenner

- Ergebnisprotokoll der Sitzung am 08.11.2018

Vermerk

Ort und Datum der Sitzung:

Die Lenkungskreissitzung wurde am 08.11.2018 im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien durchgeführt.

1. Verabschiedung des Protokolls zur Sitzung vom 17.04.2018

Das Protokoll zur Sitzung vom 17.04.2018 wurde verabschiedet.

2. Sachstand in den Planungsräumen

Planungen „Planungsraum Schafotenau – Knoten Radfeld“

ÖBB-Infrastruktur berichtet, dass derzeit die Umweltverträglichkeitserklärung finalisiert wird. Die Umwelterhebungen, wie beispielsweise das geologische Erkundungsprogramm und die Lärm- und Luftmessungen stehen kurz vor dem Abschluss.

Planungen im „Gemeinsamen Planungsraum“

Die Projektleitung ÖBB/DB berichtet, dass das Erkundungsprogramm zu etwa 90% abgeschlossen ist. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat den Duldungsantrag der Vorhabenträgerin auf Bohrung in der Gemeinde Neubeuern positiv entschieden.

Planungen im „Gemeinsamen Planungsraum“ und „Erweiterten Planungsraum“

Seit 2015 führt die Projektleitung ÖBB/DB im Gemeinsamen und die Projektleitung DB im Erweiterten Planungsraum ein Trassenauswahlverfahren durch. Im Juni 2018 wurden planungsraumübergreifende Grobtrassen als erste Entwürfe des Planungsteams in der Öffentlichkeit vorgestellt. Aktuell haben alle Beteiligten in der Region die Möglichkeit bis Ende des Jahres weitere Vorschläge zu möglichen Trassenführungen einzubringen.

Durch das BMVIT wird ein Positionspapier zu den Zugzahlen des BVWP 2030 vorgestellt. Das Positionspapier wird als Anlage dem Protokoll beigelegt.

Planungen im „Erweiterten Planungsraum“

Die Projektleitung DB berichtet, dass der Dialog im Gemeindeforum Rosenheim Süd gehemmt ist.

Insbesondere nähmen in dem Dialogforum zunehmend Fragen zur Bundesverkehrswegeplanung und zu verkehrspolitischen Fragestellung immer gewichtigeren Raum ein. Das Gemeindeforum Süd hat seine Arbeit bis zur Klärung dieser Fragen und bis zur Vorlage weiterer Unterlagen zum Bedarf (Szenarienstudie) vorerst eingestellt. Die Gemeinden Rohrdorf, Riedering und Stephanskirchen forderten zudem von der DB Netz AG und Bundesverkehrsminister Scheuer die Einstellung der Planungen bis zum 01.12.2018.

Der Lenkungskreis nimmt diese Forderungen zu Kenntnis.

In diesem Zusammenhang informiert das BMVI, dass die Studie der Verkehrsentwicklungszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr Anfang 2019 abgeschlossen sein soll. Von allen Mitgliedern des Lenkungskreises wird in diesem Kontext die Wichtigkeit der Abstimmung länderübergreifender Verkehrsprognosen gesehen. Den von der Brenner Corridor Platform auszuschreibenden Studien der Verkehrsprognosen für den Eisenbahngüter- und Personenverkehr des gesamten Brennerkorridor kommt in diesem Zusammenhang eine bedeutende Rolle zu.

Durch die Bürgerinitiative Inntal e.V. wurde eine kritische Stellungnahme vom Büro Vieregg- Rössler in Auftrag gegeben. Es wird vereinbart, dass die Bahnen diese kritische Stellungnahme sichten und eine Einschätzung dazu ausarbeiten. Die Einschätzung wird mit den beiden Ministerien abgestimmt.

Die Projektleitung DB stellt einen von MdB Ludwig übermittelten „Inntalplan“ zur Ertüchtigung der Bestandsstrecke vor. Hierzu werden Prüfungen zwischen DB und BMVI abgestimmt.

Die Projektleitung berichtet, dass die Ausschreibung des Bohrprogramms veröffentlicht ist und die Ausschreibung Geophysik folgen soll.

Die Projektleitungen ÖBB/ DB berichten, dass die Untersuchungen des Erweiterten Planungsraum Ost abgeschlossen sind. Das Planungsheft wurde den Ministerien zur weiteren Analyse übergeben.

Planungsräume München – Grafing – Großkarolinenfeld

Die DB-Projektleitung informiert, dass die ersten Vorgespräche im November 2018 mit den Gemeinden geplant sind.

3. Stufenkonzept zum Kapazitätsausbau der Bestandsstrecke

Die Projektleitung DB berichtet zum Kapazitätsausbau, dass für die Finanzierung der ETCS-Ausrüstung inklusive LST-Optimierung der Bestandsstrecke München – Kufstein die für 2019 durch das BMVI eine konkretere Perspektive in Aussicht gestellt wird.

4. Öffentlichkeitsarbeit

Die Projektleitung DB/ÖBB berichtet über diverse Informationsveranstaltungen sowie ihre Teilnahme auf den TEN-T Days in Ljubljana.

5. Verschiedenes

Die nächste Lenkungskreissitzung findet am 07.03.2019 in Berlin statt. Das Protokoll der Sitzung vom 08.11.2018 soll im Umlaufverfahren verabschiedet werden.

STATUS PLANUNGEN BRENNER-NORDZULAUF

13. LENKUNGSKREIS

08.11.2018, WIEN

BRENNER-NORDZULAUF

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- **Begrüßung**
- Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 17.04.2018
- Sachstand Planungen
 - Schafte nau – Knoten Radfeld
 - Gemeinsamer Planungsraum
 - Erweiterter Planungsraum
 - Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München-Trudering
 - Gesamtterminplan BNZ
- Sachstand Finanzierung und Mittelabruf
- Verschiedenes

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- Begrüßung
- Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 17.04.2018
- Sachstand Planungen
 - Schafte nau – Knoten Radfeld
 - Gemeinsamer Planungsraum
 - Erweiterter Planungsraum
 - Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München-Trudering
 - Gesamtterminplan BNZ
- Sachstand Finanzierung und Mittelabruf
- Verschiedenes

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- Begrüßung
- Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 17.04.2018
- **Sachstand Planungen**
 - **Schaftenau – Knoten Radfeld**
 - **Gemeinsamer Planungsraum**
 - **Erweiterter Planungsraum**
 - **Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München-Trudering**
 - **Gesamtterminplan BNZ**
- Sachstand Finanzierung und Mittelabruf
- Verschiedenes

Planungsräume

München

VORGESPRÄCHE

Verknüpfung nördl. Rosenheim

TRASSENAUSWAHL- VERFAHREN

Gemäß Festlegungen vom 06.03.2017

Verknüpfung deutsches Inntal

TRASSENAUSWAHL- VERFAHREN

Gemeinsame Durchführung Planung gemäß
Vereinbarung Ministerien vom 15.6.2012

Verknüpfung Schaftenau

UMWELT- VERTRÄGLICHKEITS- ERKLÄRUNG

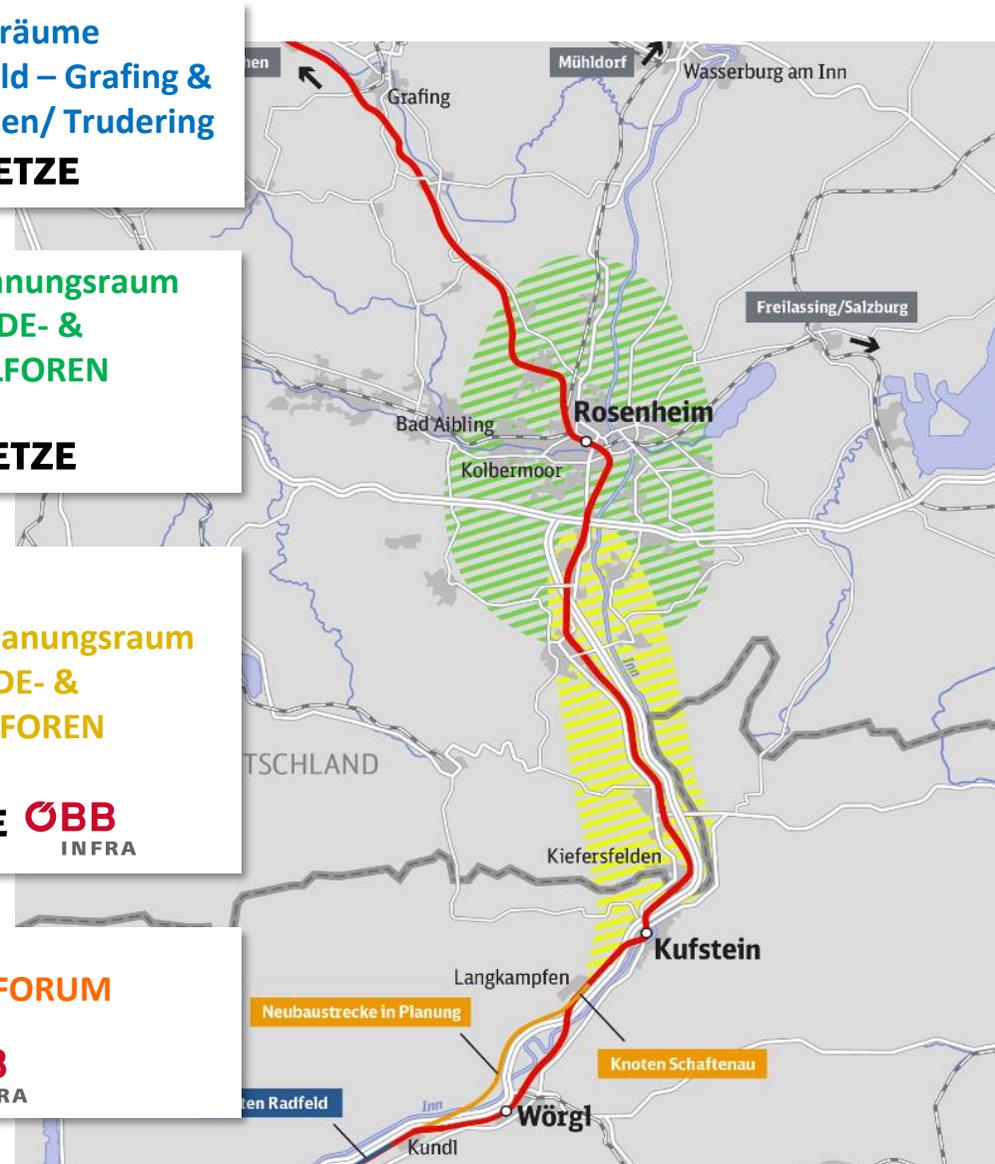
Verknüpfung Kundl/Radfeld

Planungsräume
Großkarolinenfeld – Grafing &
Grafing – München/ Trudering
DB NETZE

Erweiterter Planungsraum
GEMEINDE- &
REGIONALFOREN
DB NETZE

Gemeinsamer Planungsraum
GEMEINDE- &
REGIONALFOREN
DB NETZE **ÖBB**
INFRA

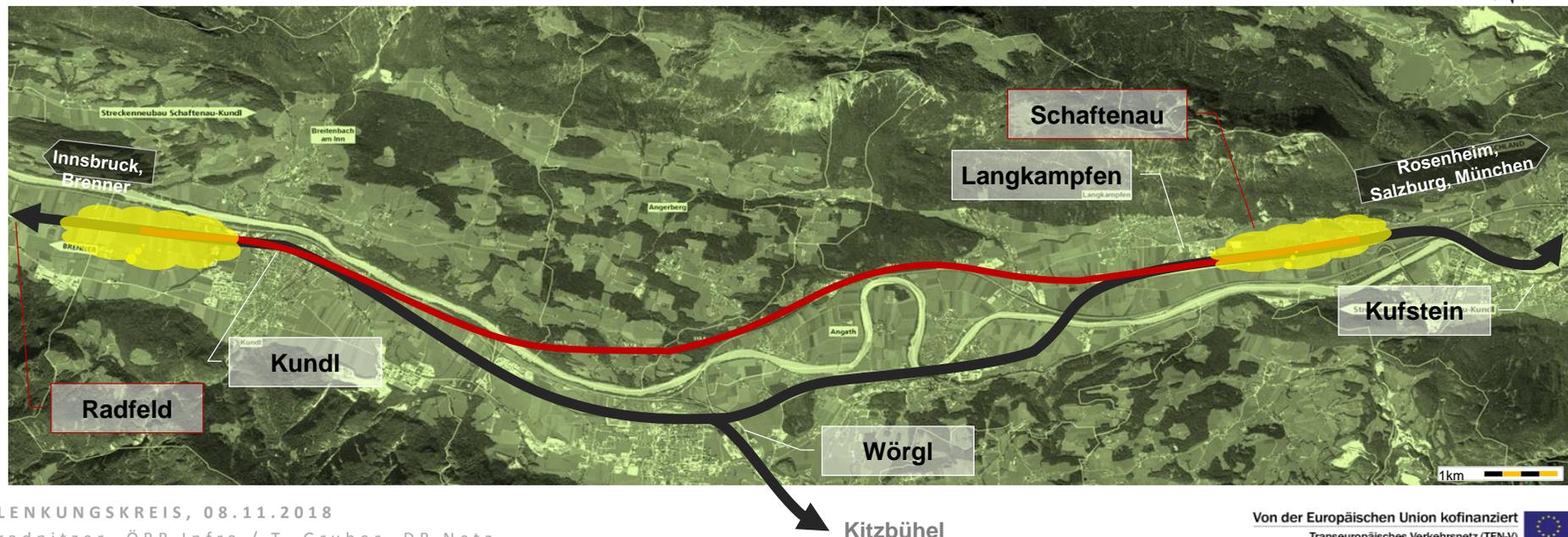
REGIONALFORUM
ÖBB
INFRA



Planungsraum Schafftenau–Knoten Radfeld

Status: Umweltverträglichkeitsprüfung

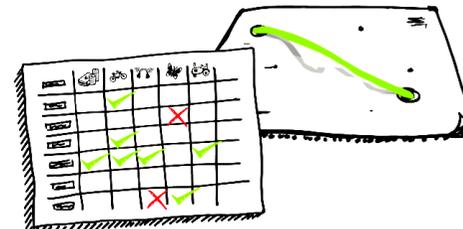
- Erstellung Umweltverträglichkeitserklärung in der Finalisierung
- Derzeit Abschluss Umwelterhebungen (z.B. geologisches Erkundungsprogramm, Lärm- und Luftmessungen)
- Finalisierung Abstimmung mit Gemeinden
- Informationstermine beim Verkehrsministerium und Land Tirol
- Einreichung Umweltverträglichkeitserklärung Frühjahr 2019 – Genehmigung 2021 erwartet



Gemeinsamer Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- Vorstellung der ersten Grobtrassenentwürfe am 18. Juni 2018
- 13. Forenrunde im Oktober durchgeführt
- Aktuell werden die vorgestellten Grobtrassen diskutiert und ergänzende Vorschläge aus der Region aufgenommen
- Die nächsten Forenrunden sind im November und Januar geplant
- Erkundungsprogramm ist zu etwa 90% abgeschlossen (Bohrungen und Geophysik)
- Duldungsantrag Bohrung Neubeuern durch das EBA positiv entschieden. Vorbereitung der Bohrung läuft.



Erweiterter Planungsraum – Status

Trassenauswahlverfahren

- Vorstellung der ersten Grobtrassenentwürfe am 18. Juni 2018
- Trassenentwicklung der eingehenden Grobtrassenvorschläge aus der Bevölkerung gestartet.
- 9. Forensitzung im September abgehalten
- Der Dialog im Gemeindeforum Rosenheim Süd ist gehemmt. Einige Forenmitglieder fordern Klärung durch die Politik zu
 - Fragen zur Bundesverkehrswegeplanung
 - grundlegenden verkehrspolitischen Fragestellungen
 - Planungsvorgaben des Projektes
- Bis zur Klärung ist die Arbeit des Forums eingestellt. Im Oktober wurde ein Infotermin für die Forenmitglieder angeboten.
- Ausschreibung Bohrprogramm erfolgt, Ausschreibung Geophysik startet im Oktober
- Die betroffenen Grundstückseigentümer wurden angeschrieben
- Ablehnung der Gemeinden Rohrdorf und Stephanskirchen



Erweiterter Planungsraum

Schreiben der Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering an BM Scheuer und DB Netz AG

Inhalte:

- Schreiben an BM Scheuer: „Die Gemeinde Rohrdorf stellt aus diesem Grund den Antrag auf Erlass einer Anordnung gegenüber der DB Netz AG auf Einstellung aller Planungsarbeiten zum Brenner Nordzulauf bis spätestens 01.12.2018.“

Quelle: <https://brennerdialog.de/rohrdorf-stellt-antrag-auf-einstellung-aller-planungsarbeiten-bei-verkehrsminister-scheuer/>

- Schreiben an DB Netz AG: „Aus diesem Grund fordern wir hiermit sie auf, sämtliche Planungsarbeiten für den Brenner Nordzulauf einzustellen und künftige Planungen zu unterlassen und bitte Sie dies schriftlich bis spätestens 15.11.2018 zu bestätigen.“



Gemeinde Rohrdorf



Gemeinde Riedering



Gemeinde Stephanskirchen

Gemeinde Rohrdorf • Postfach 51 • 83099 Rohrdorf

DB Netz AG
Großprojekte Süd
Richelstr. 1
80634 München

Aktenzeichen	Sachbearbeiter/in	Telefon-Durchwahl / Fax	Datum
I	Hr. Praxl	08032/9564-34 (Tel.) 08032/7073334 (Fax)	23.10.2018

**Brenner Nordzulauf;
Antrag auf Unterlassung der weiteren Planungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gemeinden Rohrdorf, Riedering und Stephanskirchen fordern hiermit die sofortige Einstellung aller Planungen, sowie die Unterlassung weitergehender Planungen für den Brenner Nordzulauf ein. Zur Begründung dieses Antrages wird folgendes ausgeführt:

- Seit Beginn des Dialogverfahrens fordern die Mitglieder des Gemeindeforum Rosenheim Süd einen nachvollziehbaren Bedarfsnachweis für ein 3. und 4. Gleis im Inntal als nördliche Zufahrtstrecke für den Brenner.
- Voraussetzung für die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes ist außerdem ein Kosten/Nutzenfaktor von größer als 1,0. Dieser Nachweis wurde trotz mehrmaliger Nachfragen ebenfalls nicht erbracht.
- Mit Schreiben vom 19.01.2017 haben 9 Gemeinden des erweiterten Planungsraumes dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Frankenkatalog übermittelt, der bis heute nicht beantwortet wurde.
- In der letzten Sitzung des Gemeindeforum Rosenheim Süd wurde mehrheitlich beschlossen, das Dialogverfahren solange ruhen zu lassen, bis ein Vertreter des Bundes die offenen Fragen beantwortet:
 - Bedarfsplanung, grundsätzliche Notwendigkeit
 - Nutzen- Kostenverhältnis
 - Anbindungen in alle Richtungen
 - Ausbaugeschwindigkeit 160 km/h statt 230 km/h
 - Kapazität des Bahnknotens München
 - Regelungsmöglichkeiten Eisenbahnkreuzungsgesetz für Folgelasten (Bauwerker etc.)
 - Gesamtkonzeption Bahnverkehr nach Gutachten Vieregg-Rössler
 - Auslastung der Bestandsstrecke durch neue Signaltechnik

Hausanschrift:
Gemeindeamt
St.-Jakobus-Platz 2
83101 Rohrdorf
E-Mail: praxl@rohrdorf.de

Telefon:
08032/9564-0
Telefax:
08032/956450

Volkbank Raiffeisenbank
Rosenheim-Chiemsee eG
BLZ: 711 600 00 Konto: 8411310
IBAN: DE5471160000008411310
BIC: GENODEF1VRR

Sparkasse Rosenheim-
Bad Aibling
BLZ: 711 500 00 Konto: J55538
IBAN: DE1871150000000185538
BIC: BYLADEM1005



Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – Mü.-Trudering

Angaben aus BVWP für die Planungsräume

Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing

- Neubaustrecke
- 2-gleisig
- V_{\max} 230 km/h
- max. Steigung 12,5 ‰

Empfehlung: Trassenauswahlverfahren
entsprechend vorhergehende
Planungsräume

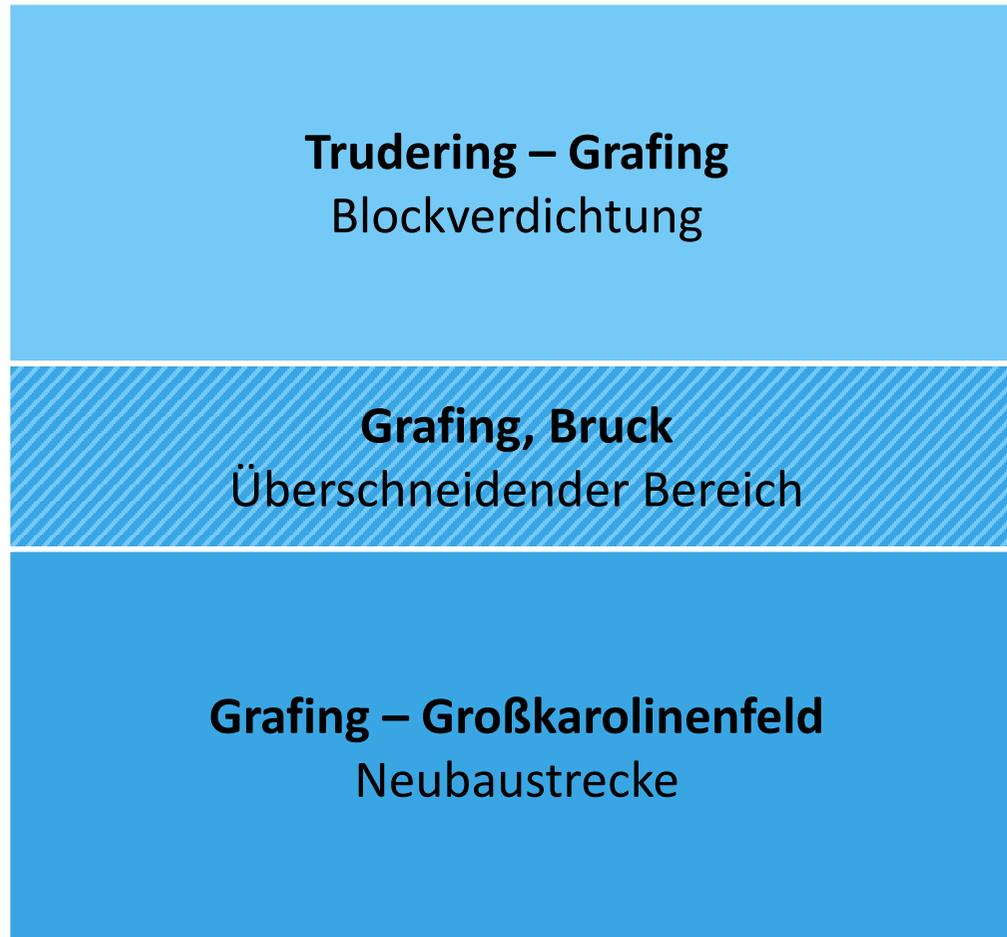
Planungsraum Grafing – München-Trudering

- Ausbaustrecke
- Blockverdichtung

Empfehlung: Informationsforum zur
Begleitung des Planungsprozesses

Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – Mü.-Trudering

Definition der Planungsräume und einzubindende Gemeinden



Planungsraum Großkarolinenfeld – Grafing

Erstes Startgespräch

- Erstes Startgespräch am 16. November 2018 mit den Bürgermeistern und Landräten angesetzt
- Folgende Kommunen sind Teil des Planungsraums:
 - Bad Aibling
 - Großkarolinenfeld
 - Tuntenhausen
 - Aßling
 - Emmering
 - Baiern
 - Bruck
 - Grafing
 - Frauenneuharting
- Beteiligte Landkreise
 - Ebersberg
 - Rosenheim

Planungsraum Grafing – München-Trudering

Erstes Startgespräch

- Erstes Startgespräch am 06. November 2018 mit den Bürgermeistern und Landräten angesetzt
- Folgende Kommunen sind Teil des Planungsraums:
 - Grafing
 - Bruck
 - Ebersberg
 - Kirchseeon
 - Zorneding
 - Vaterstetten
 - Grasbrunn
 - Haar
 - München
- Beteiligte Landkreise
 - Ebersberg
 - München

Zeitplan für nächste Planungsschritte

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum



Planungsraum Radfeld – Schaftenu

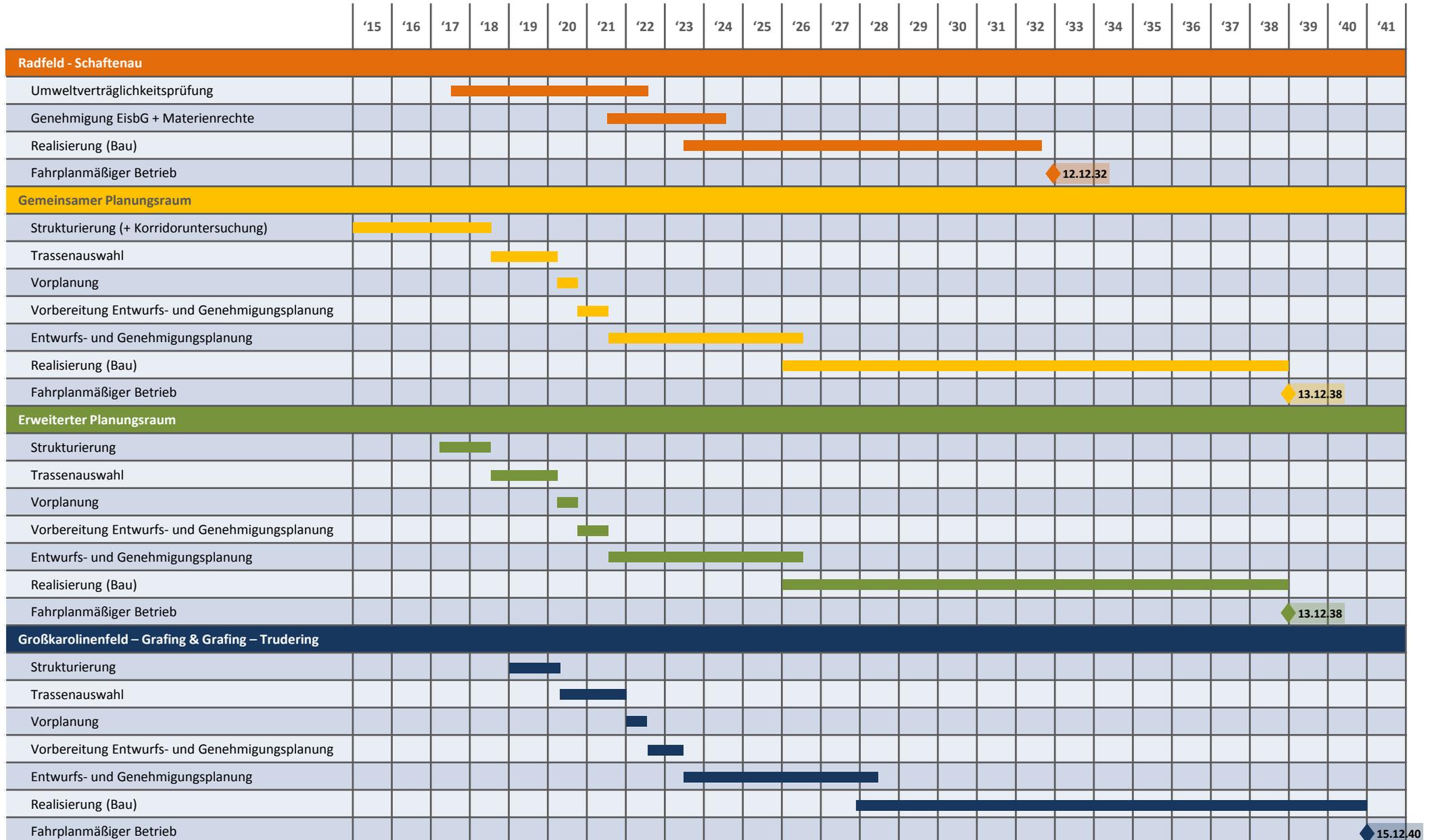


Heute

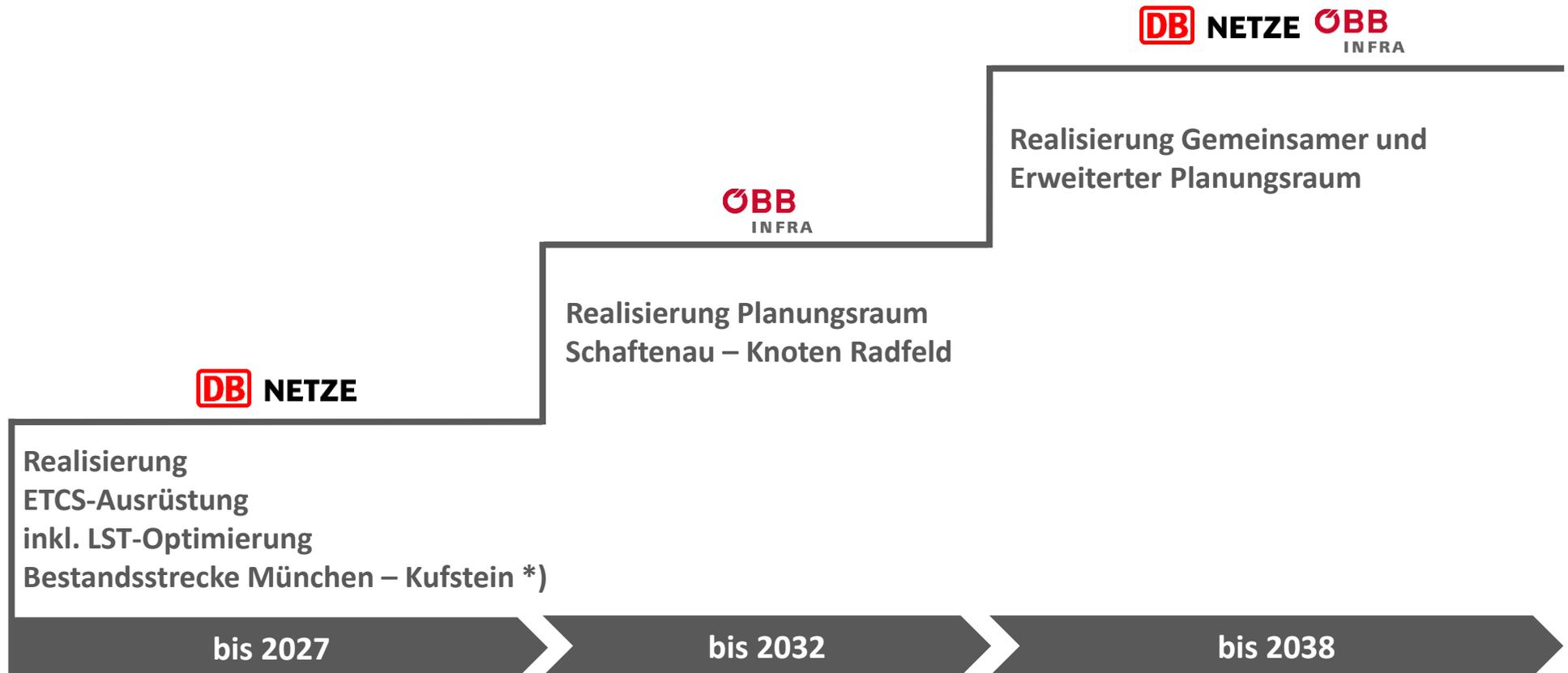
Hinweis: Terminschiene für Trassenauswahlverfahren wird derzeit überprüft. Einflussfaktoren dabei sind das Raumordnungsverfahren und die Anzahl der zu überprüfenden Trassenanschlüsse aus der Region.

Gesamtterminplan – Vorschlag DB/ÖBB

BRENNER-NORDZULAUF



Die gestufte Realisierung sichert die kapazitiven Bedarfe im Bereich des Brenner-Nordzulaufs ab



*) Finanzierung für 2019 in Aussicht gestellt

Informationsveranstaltungen Sommer 2018

Rückblick (1/2)

- Im Juni und Juli 2018 haben im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum insgesamt 14 Informationsveranstaltungen stattgefunden.
- Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit sich an verschiedenen **Marktständen** zu informieren, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben:
 - Projekthintergründe
 - Verkehrsentwicklung
 - Beteiligungsverfahren und -möglichkeiten
 - Grundlagen- und Raumwiderstandskarten
 - Erste Entwürfe von Grobtrassen



Informationsveranstaltungen Sommer 2018

Rückblick (2/2)

- Abschließend konnten die Besucher **Feedbacks** abgeben. Häufige Themen waren u.a.
 - Ablauf der Veranstaltung/Qualität der Materialien
 - Beratung an den Marktständen
 - Bedarf und Zeitpunkt der Umsetzung
 - Verkehrspolitik
 - Trassenführung und Vorschläge für Grobtrassen

- Alle Feedbacks werden schriftlich dokumentiert und ausgewertet. **Diese Zusammenstellung gibt einen ergänzenden Eindruck der Feedbacks.**

- Nach der vollständigen Auswertung werden die Feedbacks anonymisiert online veröffentlicht.



Anzahl der Veranstaltungen:	14*
Gesamtbesucherzahl:	3468
Feedbacks:	968
Trassenvorschläge:	156
Anmeldungen Newsletter:	319

* In Langkampfen fand zusätzlich eine kombinierte Veranstaltung mit dem Abschnitt Schaftenau –Radfeld statt.

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- Begrüßung
- Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 17.04.2018
- Sachstand Planungen
 - Schafte nau – Knoten Radfeld
 - Gemeinsamer Planungsraum
 - Erweiterter Planungsraum
 - Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München/ Trudering
 - Gesamtterminplan BNZ
- **Sachstand Finanzierung und Mittelabruf**
- Verschiedenes

„Unser Weg“ Der Brenner-Nordzulauf

Tagesordnung

- Begrüßung
- Verabschiedung Protokoll zur Sitzung vom 17.04.2018
- Sachstand Planungen
 - Schafte nau – Knoten Radfeld
 - Gemeinsamer Planungsraum
 - Erweiterter Planungsraum
 - Planungsräume Großkarolinenfeld – Grafing & Grafing – München/ Trudering
 - Gesamtterminplan BNZ
- Sachstand Finanzierung und Mittelabruf
- **Verschiedenes**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF

Projekt Brenner Nordzulauf

Punktation BMVIT/ÖBB

Stellungnahme zur Antwort der deutschen Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen bzw. FDP (Drucksache 19/5160 bzw. 19/5166)

- Hinsichtlich der **Verlagerungsthematik** Straße-Schiene sehen wir die Zielsetzungen des Weißbuches zum Verkehr der Europäischen Kommission (2011) aus sozioökonomischen und ökologischen Gründen als maßgeblich.
 - *Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist [...] ein zentrales Ziel der deutschen Bundesregierung. (Drucksache 19/5160, S.3)*
 - Eines der hauptsächlichen Ziele des Ausbaus der Brennerachse stellt die Ermöglichung einer signifikanten Verkehrsverlagerung dar, welche wir als Szenario im Bundesverkehrswegeplan vermissen.
 - Das Koalitionsprogramm der neu gewählten bayerischen Staatsregierung hält fest, dass „die Verkehrszuwächse so weit wie möglich auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden müssen“ (Koalitionsvertrag, S.50).
 - Das relative Wachstum von Güterverkehr über den Brenner betrug zwischen 2007 und 2017 ca. 4% auf der Straße und ca. 11% auf der Schiene, wobei in den letzten Jahren insbesondere die Straße ein überproportionales Wachstum erfahren hat.
 - Das kapazitative Limit unter Berücksichtigung der Qualität von Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ist auf der Inntal- und Brennerautobahn abschnittsweise bereits erreicht.
- Im **Güterverkehr** werden laut Bundesverkehrswegeplanung rund **120 Züge** auf der nördlichen Brennerzulaufstrecke im Jahr 2030 prognostiziert. Auf Basis von hinterlegten Produktivitätssteigerungen im Bereich Zuglänge, Zugsgewicht, Betriebstage und Anteil von Leerzügen entspricht dies einer Steigerung um etwa 21 tägliche Güterzügen bis 2030, ausgehend von 99 Güterzügen zwischen Rosenheim und Kufstein im Jahr 2017.
 - Die Prognosewerte für den innerösterreichischen Schienengüterverkehr über Deutschland („Korridorverkehr“) können von uns in dieser Form nicht nachvollzogen werden; die Prognoseerwartung für 2030 wurde im Wesentlichen

bereits 2013 erfüllt. Das für 2030 prognostizierte Aufkommen von 2 Güterzügen pro Tag zwischen Rosenheim und Salzburg (Drucksache 19/5160 S.8) würde einem deutlichen Rückgang vom Status Quo (15 Güterzüge im Jahr 2015) entsprechen, welcher sich in österreichischen Planungen nicht wiederfindet.

- Hinsichtlich der aktuellen und prognostizierten Restkapazität der Brennerachse (u.a. durch geplante Blockverdichtung, Drucksache 19/5160 S.8) wird insbesondere auf die Marktfähigkeit der Trassen verwiesen, die von der theoretischen Restkapazität zum Teil deutlich abweichen kann. Auf Basis des Netzfahrplanjahres 2018 sind zwischen München und Verona derzeit – auch baustellenbedingt – 20 marktfähige Fahrplantrassen je Richtung verfügbar.
- Aufgrund von internationalen Sondereffekten könnten die unterstellten Produktivitätssteigerungen auf dem Brennerkorridor nicht zur Gänze wirksam werden. Eine länderübergreifende Güterverkehrsprognose DE, AT und IT ist Gegenstand einer BCP-Subarbeitsgruppe.
- Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 unterstellte Rangreihenfolge Gotthard > Brenner im Schienengüterverkehrsvolumen kann aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Schweiz und auf den Zulaufstrecken zum Gotthard nicht als gesichert gesehen werden (vgl. Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz - Kennzahlen 1. Halbjahr 2018 und Interpretation der Entwicklung. Semesterbericht 1 2018 des BVA).
- Im **Personenverkehr** werden im Bundesverkehrswegeplan **94 Züge** am nördlichen Brennerzulauf im Jahr 2030 prognostiziert.
 - Ausgehend von einem Ist-Stand zwischen 95 und 135 Personenzügen zwischen Kufstein und München und unter der Prämisse einer nicht vorgesehenen Angebotsreduktion muss diese Aussage in Zweifel gezogen werden.
 - Entgegen der bisherigen Vorgangsweise, die auf der trilateral erstellten Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Eisenbahnachse München – Brenner aus dem Jahre 1993 basiert, in der Fortschreibung aller Unterlagen den Stundentakt zu unterstellen (letztmalig u.a. auch in der Bedarfsplanüberprüfung 2009), wird auch nach Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Fernverkehr lediglich ein Zweistundentakt unterstellt, welcher bereits jetzt zwischen München und Verona eigenwirtschaftlich gefahren wird. Aktuelle Abstimmungen zwischen ÖBB Personenverkehr und DB Fernverkehr gehen nach der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels von mindestens 10 täglichen Zugpaaren (ohne Berücksichtigung des Nachtzugverkehrs) aus.
 - Der Stundentakt auf der österreichischen Ost-West-Achse wird laut aktuellen Planungen aufgrund der starken Nachfrage zumindest beibehalten werden.

- Einer zunehmenden Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarktes wird in Kombination mit einer zunehmenden Bedienungsattraktivität der Brennerachse im Fernverkehr aufgrund infrastruktureller Verbesserungen zu wenig Rechnung getragen. So wird die potentiell realistische Möglichkeit des Markteinstiegs von Drittanbietern nach Inbetriebnahme des BBT nicht ausreichend in Betracht gezogen. Konkret konnte beispielsweise einem EVU eine Trassenanfrage zwischen Salzburg und Innsbruck aufgrund von Kapazitätsaspekten nicht zugeteilt werden.
- In diesem Kontext wird die Beobachtung festgehalten, dass das Personenfernverkehrspotential auf manchen Achsen, welche eine neue, leistungsfähige und attraktive Schieneninfrastruktur aufweisen, tendenziell zu gering eingestuft wird (z.B. Wien-Linz). Um diesem Fehler vorzubeugen, wird im Rahmen der BCP aktuell das Fernverkehrspotential auf der Brennerachse zu den Horizonten 2030 und 2040 untersucht.
- Das stark nachgefragte Angebot im Nah- und Regionalverkehr zwischen Innsbruck und Wörgl konnte in dieser Form nur durch die Neubaustrecke erfolgreich ausgeweitet werden. Eine weitere geplante Angebotsverdichtung in diesem Segment wird zu mehr Nah- und Regionalverkehrszügen auf dem österreichischen Abschnitt des Nordzulaufes führen.

Schlussfolgerung

Von Seiten des BMVIT und der ÖBB Infrastruktur AG wurde die Beantwortung der Kleinen Anfragen betreffend den Brenner Nordzulauf als Belastung für die gemeinsame Planungsarbeit zum Nordzulauf gesehen. Aus Sicht des BMVIT und der ÖBB Infrastruktur AG liegen – wie im Rahmen dieser Stellungnahme dargelegt – ausreichende Evidenzen vor, dass nach Inbetriebnahme des BBT von einer signifikant höheren Verkehrsfrage auszugehen ist, als die in den zitierten Kleinen Anfragen genannten Zugszahlen angeben.

Anhang: Güterverkehrsentwicklung Straße und Schiene am Brenner;

Quelle: BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr

Güterverkehrsvolumina am Brenner									
Jahr	Straße				Schiene				Modal Split Schiene
	Anzahl Lkw 1000 LKW	Belad. ges. (in Mio. t)	Fahrten Transit 1000 LKW	Belad. Transit (in Mio t)	WLV (in Mio t)	UKV (in Mio t)	ROLA (in Mio t)	GESAMT (in Mio t)	
2007	2.177	35,0	1.933	31,6	3,8	6,4	3,1	13,3	27%
2008	2.102	33,8	1.871	30,6	2,9	7,0	4,1	14,0	29%
2009	1.745	25,8	1.444	22,5	2,4	5,8	4,9	13,1	34%
2010	1.850	27,5	1.545	24,2	2,8	6,2	5,4	14,4	34%
2011	1.885	28,7	1.573	24,6	2,9	6,5	4,7	14,1	33%
2012	1.966	30,0	1.644	25,8	2,5	6,0	2,9	11,4	27%
2013	1.936	29,6	1.625	25,5	2,5	6,6	3,1	12,1	29%
2014	2.014	30,8	1.694	26,6	2,5	6,8	3,3	12,5	29%
2015	2.068	31,8	1.754	27,6	2,5	7,3	3,5	13,2	29%
2016	2.210	34,2	1.883	29,8	3,1	7,7	3,3	14,2	29%
2017	2.344	36,3	2.006	31,8	3,7	7,6	3,4	14,7	29%