

## **Wie viele Züge fahren über den Brenner? Diskussionsbeitrag zum Brenner Nordzulauf**

In der Diskussion um die Strecken für den Brenner Nordzulauf (reichen die alten Gleise nach ihrer Modernisierung oder braucht es zwei zusätzliche Gleise) werden immer Prognosen über den zukünftigen Bahnverkehr über den Brenner ins Spiel gebracht bzw. von der Bahn / der Bundesrepublik oder wem auch immer gefordert.

Leider ist die Frage nicht richtig gestellt und kann als „Prognose“ nie abgegeben werden!

**Die zielführende Frage ist: Wie viele Züge sollen als politische Zielsetzung über den Brenner fahren und was müssen wir tun, um das zu erreichen? Das ist dann die „Prognose“, die auch eintritt!**

Wir können ebenso erreichen, dass der Bahnverkehr abnimmt wie wir auch erreichen können, dass wesentliche Teile des LKW- und KFZ-Verkehrs auf die Schiene verlagert werden.

**Man muss also wissen, was man will!** Ich setze voraus, dass alle Beteiligten dabei nicht nur an das Wohl der Gemeinde Stephanskirchen und anderer betroffener Gemeinden denken, sondern auch an die Vorteile, die gute Verkehrsverbindungen für die gesamte Gesellschaft mit sich bringen. Dies sind wegen der wirtschaftlichen Bedeutung des Verkehrs im konkreten Fall nicht nur die Menschen im Kern Europas, sondern auch aller Länder, mit denen wir Handel treiben.

Was wollen wir bzw. was will ich, der sich für Natur- und Umweltschutz, aber auch für das Wohlergehen der Menschen einsetzt, erreichen? Dazu einige Thesen, die mich zu meinen Schlussfolgerungen führen:

### **(1) Die Bahn ist mit Abstand das umweltfreundlichste Verkehrsmittel, das wir haben:**

- Geringster Energieverbrauch, im Endeffekt aus regenerativer Energie machbar
- Geringster Platzbedarf pro Personen- bzw. Frachtkilometer
- Geringste Umweltbelastung durch Emissionen mit Vorteilen bei jeder Emissionsart
- Weitaus geringste Todesrate/Verletztenrate

Alle Versuche, den KFZ / LKW technisch dorthin zu bringen, wo die Bahn schon ist, sind nur Teil- oder Notlösungen, die der Lösung „Bahn“ unterlegen sind:

- Die Bahn braucht keine Batterie (mit Leistungsverlusten und Produktions-/ Entsorgungsproblemen)
- Die Bahn fährt in langen Kolonnen von Waggons (woran beim LKW geforscht wird)
- Die Bahn kann ohne Fahrer fahren (der Lokführer ist ersetzbar)
- Die Bahn hat keinen Reifenabrieb – ein Thema beim Auto (Mikroplastik), das vollständig vergessen wird.

Deshalb müssen wir die Bahn fördern, so gut es geht. Natürlich kann und sollte man sie nicht überall hin bauen, aber das Netz der „Gründerväter“, das heute oft still liegt, ist ein guter Ansatz.

Mein persönliches Minimalziel ist, dass keine weitere Zunahme des LKW-/PKW-Verkehrs erfolgt. Im Gegenteil sollten wir uns als Ziel setzen, dass diese Verkehrsart auf Sicht zurückgedrängt wird. Dies gilt auch für den Flugverkehr in Deutschland und in das nahe Ausland.

### **(2) Wie groß ist unser künftiges Wirtschaftswachstum und entsprechend die Verkehrszunahme?**

Hier können wir uns eine Welt ohne Wirtschaftswachstum erträumen. Ich wünsche mir das nicht, denn hohe Arbeitslosigkeit und Armut, weiter steigende Ungleichheit der Vermögensverteilung und soziale Spannungen sind die Folge. Wir sind auch auf gutem Wege, trotz Wirtschaftswachstum die Umwelt immer mehr zu schonen. Ökologie und Ökonomie lassen sich verbinden! Dort, wo das nicht geschieht – z. B. Landwirtschaft – liegt das weniger am Wachstum, als am Verdrängungswettbewerb. Übrigens: Unser „Simsseer Weidefleisch“ ist ein gutes Beispiel, dass Wirtschaftswachstum, Schaffung von Arbeitsplätzen und Ökologie sich bestens vertragen und – hoffentlich – auch ein Gewinn übrig bleibt.

Ich gehe von 1 % bis 3 % Wachstum aus, in der nachfolgenden EXCEL-Berechnung kann jeder eintragen was er will.

Die Verkehrszunahme wird in jedem Fall höher ausfallen als das Wirtschaftswachstum! Warum? Weil Arbeitsteilung als Treiber der Wirtschaft fortschreiten wird und lokale Kreisläufe zwar unterstützt werden sollen (wieder das Beispiel Weidefleisch), aber bald an ihre Grenzen kommen. Spezialisierung schreitet fort und tut dies umso mehr, je höher die Technologie und damit die Wertschöpfung ist (Autos, Computer, Wissen (Wissen = Personenverkehr)).

Auch der Tourismus steigt und führt zu mehr Verkehr. Den sollten wir zumindest in Deutschland und den Nachbarländern mit der Bahn und nicht mit dem Flugzeug abwickeln. Die Schnellstrecke nach Berlin – auch anfangs als unsinnig bezeichnet – ist das beste Beispiel, wie das geht.

Fazit: Sogar ohne Wirtschaftswachstum wird der Verkehr zunehmen, ich rechne um 1 % bis 2 % mehr als das Wirtschaftswachstum.

**(3) Damit sind wir bei der Berechnung angelangt, die im EXCEL der Anlage vorgenommen wird.**

Eingabeparameter, die jeder selbst setzen kann (grüne Felder), sind:

- Weil dauernd schon darüber gestritten wird, wie hoch der Gesamtverkehr auf Straße und Schiene über den Brenner heute ist, habe ich hier 100 als Startzahl eingesetzt. Alle Berechnungen sind also Zuwachsfaktoren bzw. Prozentsätze, die den Gesamtverkehr und daraus je nach Zielsetzung die Verteilung auf Bahn und Kfz bzw. LKW angeben.
- Der derzeitige Anteil des Bahnverkehrs am Gesamtverkehr, das kann man auch nach Personen und Gütern trennen. Ich habe für den Güterverkehr 28 % gefunden (Zahl in der ersten Spalte der Tabellen). Jeder kann dort andere Ausgangswerte verwenden.
- Zeitdauer, auf die wir rechnen: Ich gehe von „nur“ 20 Jahren aus, also dem Status, an dem die zusätzlichen Gleise hoffentlich gebaut sind. Dass danach immer mehr Kapazität gebraucht wird und wie es in 30 Jahren aussieht, kann jeder selbst ausrechnen.
- Zunahme des Verkehrs. Ich habe als extrem vorsichtige Annahme nur 2 % angesetzt, das sind 1 % Wirtschaftswachstum und 1 % mehr aus der Verkehrszunahme durch Arbeitsteilung.

**Die Berechnungen (Folgeseiten) ergeben:**

Aktueller Gesamtverkehr (Auto und Züge) heute	100				
Gesamtmarktwachstum p.a. %	2,00		Zeitdauer Jahre	20	
			Resultierender Gesamtverkehr nach Jahren	149	
<b>Derzeitiger</b>					
<b>Anteil</b>	<b>Zielanteil Bahn Prozent (diesen Bahnanteil wollen wir zukünftig haben)</b>				
<b>Bahn %</b>	40	45	50	55	60
<b>28</b>	112	139	165	192	218
	<b>Wachstum % des Bahnverkehrs im Gesamtzeitraum</b>				
<b>Derzeitiger</b>					
<b>Anteil</b>	<b>Zielanteil Bahn Prozent (diesen Bahnanteil wollen wir zukünftig haben)</b>				
<b>Bahn %</b>	40	45	50	55	60
<b>28</b>	2,12	2,39	2,65	2,92	3,18
	<b>Auf der Bahn muss dann soviel mal mehr transportiert werden:</b>				
<b>Derzeitiger</b>					
<b>Anteil</b>	<b>Zielanteil Bahn Prozent (diesen Bahnanteil wollen wir zukünftig haben)</b>				
<b>Bahn %</b>	40	45	50	55	60
<b>28</b>	24	14	3	-7	-17
	<b>Wachstum des Straßenverkehrs im Gesamtzeitraum</b>				
	Eingabefelder		Ergebnisfelder		

- Wenn der Zielanteil der Bahn 50 % ist (Zahl in Kopfzeile der Tabelle), bedeutet dies eine Zunahme des Bahnverkehrs um 165 % (Zahl in der oberen Tabelle bei einem derzeitigen Anteil der Bahn am Gesamtverkehr von 28 %).
- 165 % Steigerung heißt, dass der Verkehr um das 2,65 fache steigt (mittlere Tabelle). Wenn heute 180 Züge fahren, sind es bei diesem Ziel 477 Züge.
- Der Straßenverkehr nimmt bei diesem Szenario in den zwanzig Jahren immer noch insgesamt um 3 % zu (unterer Teil der Tabelle).
- Wenn wir wollen, dass der Straßenverkehr um 7 % abnimmt, brauchen wir einen Bahnanteil von 55 % bzw. eine Zunahme des Bahnverkehrs um 192 %, also auf das fast dreifache.

Ich habe noch eine weitere Berechnung mit 3 % Verkehrszunahme angeführt, die immer noch vorsichtig ist (Folgesseite).

Aktueller Gesamtverkehr (Auto und Züge) heute	100				
Gesamtmarktwachstum p.a. %	3,00		Zeitdauer Jahre	20	
			Resultierender Gesamtverkehr nach Jahren	181	
<b>Derzeitiger</b>					
<b>Anteil</b>	<b>Zielanteil Bahn Prozent (diesen Bahnanteil wollen wir zukünftig haben)</b>				
<b>Bahn %</b>	40	45	50	55	60
<b>28</b>	158	190	223	255	287
	<b>Wachstum % des Bahnverkehrs im Gesamtzeitraum</b>				
<b>Derzeitiger</b>					
<b>Anteil</b>	<b>Zielanteil Bahn Prozent (diesen Bahnanteil wollen wir zukünftig haben)</b>				
<b>Bahn %</b>	40	45	50	55	60
<b>28</b>	2,58	2,90	3,23	3,55	3,87
	<b>Auf der Bahn muss dann soviel mal mehr transportiert werden:</b>				
<b>Derzeitiger</b>					
<b>Anteil</b>	<b>Zielanteil Bahn Prozent (diesen Bahnanteil wollen wir zukünftig haben)</b>				
<b>Bahn %</b>	40	45	50	55	60
<b>28</b>	51	38	25	13	0
	<b>Wachstum des Straßenverkehrs im Gesamtzeitraum</b>				
	Eingabefelder		Ergebnisfelder		

Dann muss bei einem Zielanteil von 50 % der Bahn der Bahnverkehr um 223 % bzw. auf das 3,23 fache wachsen. Der Straßenverkehr nimmt dabei immer noch um 25 % zu. Wir würden also neue Straßen brauchen, z. B. eine weitere Spur an der Autobahn und die B15 als Autobahn. Viel Spaß dabei für unsere schöne Heimat.

**Wenn wir bei 3 % Verkehrszunahme den Straßenverkehr konstant halten wollen, brauchen wir schon einen Zielanteil der Bahn von 60 %, was ein Wachstum von 287 % des Bahnverkehrs oder auf das fast vierfache bedeutet (letzte Spalte der Tabellen).**

**Zu all dem kommt hinzu, dass die Bahn Redundanz benötigt.** Ein Gleis pro Richtung ist eine einspurige Autobahn. Die geringste Störung führt zu Verspätungen. Baustellen bedeuten Umleitungen und Zugausfälle. Vier Gleise mit häufigen Übergangsstellen bedeuten Reserven, die benötigt werden.

Wie das alles mit den vorhandenen zwei Gleisen auch bei deren „Ertüchtigung“ bewältigt werden soll, ist mir ein Rätsel.

Die derzeitige Verweigerungshaltung führt für uns alle nur zu noch mehr Straßenverkehr, wenn sich die Gegner der neuen Trassen durchsetzen. Dies wird aber ohnehin nicht geschehen, da bin ich ganz beruhigt. **Deshalb nochmals mein Appell. Lassen Sie uns gemeinsam an vernünftigen Trassen arbeiten mit der Bereitschaft, sie dorthin zu verlegen, wo sie am umweltfreundlichsten sind.**

Zum Schluss noch zur Klarheit: Ich halte alle Maßnahmen, die den Straßenverkehr begleitend zum Bahnverkehr ausbremsen, für richtig (höhere Maut nur als ein Beispiel).

Christian Sievi