

DI Johann Marinsek
(Mitglied: VCÖ, Pro-Bahn-Ö, Fahrgast Stmk, Die Grünen.)
marinsek@aon.at

Kritischer Kommentar zu:

Institut für Transportwirtschaft und Logistik

Wirtschaftsuniversität Wien

Zur Effizienz von Schieneninfrastrukturbauprojekten am Beispiel des Brennerbasistunnels

Die Zukunft der Schiene mit Milliardeninvestitionen verbaut?

FORSCHUNGSBERICHT 1/2006

(ÜBERARBEITET – VERSION 1-3) VON

SEBASTIAN KUMMER,

PHILIPP NAGL, JAN-PHILIPP SCHLAAK

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 77/2.

Zugleich ein Plädoyer für die Bahn-Achse Berlin-Roma inklusive Brennerbasistunnel im Mischverkehr

Zusammenfassende Schlussfolgerung

Ein reiner Güterverkehrstunnel (eine Röhre, 2 Gleise) ist keine brauchbare Lösung, da das TEN Projekt Berlin-Palermo im Personenverkehr für die Relation Innsbruck-Verona eine Kantenzzeit von 2 h erfordert. Über die Brennerbergstrecke ist diese sinnvolle Vorgabe auch mit Neigetechnik nicht erreichbar. Die verkehrstechnisch sinnvollste Lösung ist ein zweiröhriger Tunnel für Mischverkehr (6 - 22 Uhr ECs im Stundentakt, 120 km/h- schnelle Güterzüge).

Der Personenverkehr via BBT kann durch attraktive Reisezeiten den Flugverkehr für viele Relationen aus dem Markt drängen. Zum Beispiel mit einem 2 h-Takt - Nürnberg – München – Innsbruck – Bozen – Trento – Verona – Milano - Torino. An dieser Route wohnen 5 Millionen Menschen. Die Reisedauer von München nach Milano wird in Zukunft nur 4 h und 15 Minuten sein, nach Turin rund 5 h. Kummer und Mitarbeiter haben die Chancen des Personenfernverkehrs auf der TEN Achse Berlin-Palermo falsch eingeschätzt, weil sie die Ausbaupläne für das künftige europäische Bahnfernverkehrsnetz ignorierten.

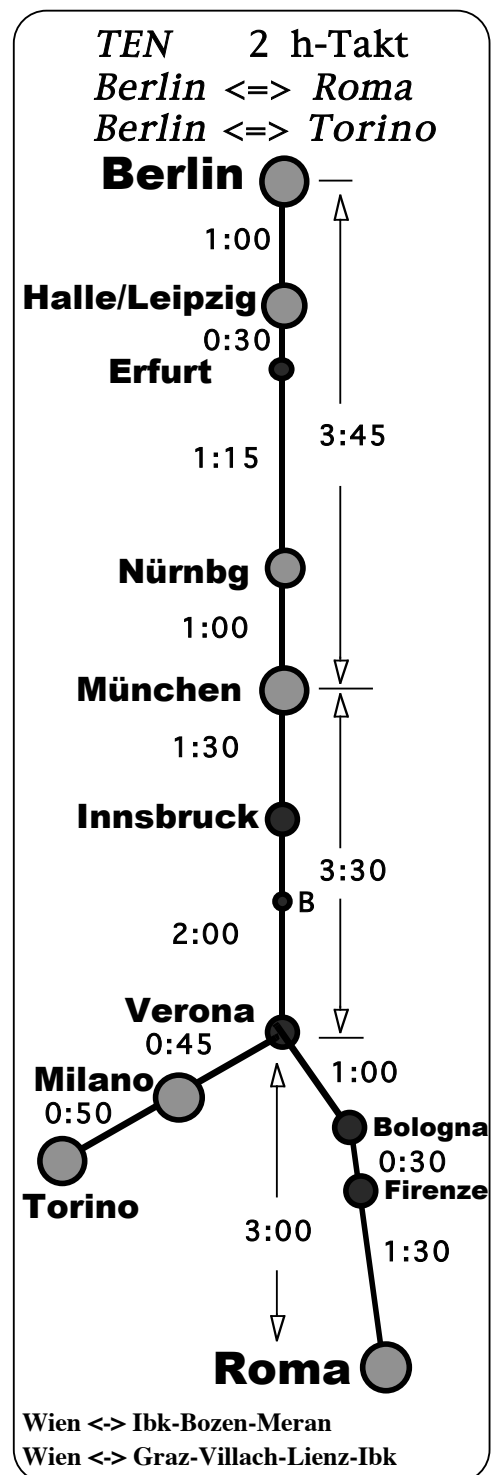
Tourismus: Karwendel- und Brennerbahn vermitteln das Erlebnis Alpen für die Relation München-Innsbruck-Bozen.

Kommentar zur Relevanz oder Nichtrelevanz des Personenfernverkehrs:

Die Autoren geben für die zukünftig erreichbare Bahn-Reisezeit für die Relation München-Milano mit bestenfalls 6:07 h an.

Dies ist unrichtig, möglich ist in Zukunft eine Bahn-Reisedauer von 4:15 h.

Die Autoren haben nur den Zeitgewinn durch den BBT in Rechnung gestellt, nicht aber die Beschleunigung durch den Ausbau/Neubau der restlichen Strecken!



Die „komplexe“ Reisezeit im Flugverkehr wird von den Autoren für die Relation München-Milano mit 4:00 h angegeben. Darunter versteht man die Flugzeit, die Reisezeit zu/von den Flughäfen und Warte- bzw. „Reservezeiten“. Mit etwas mehr geplanten Zeitreserven kann man ebenso berechtigt 4:30 h annehmen.

Reisende, die es nicht ganz eilig haben und denen Bequemlichkeit etwas wert ist, können sich sagen:

Die umsteigefreie Bahnreise von Zentrum zu Zentrum kann mindestens 1/2 Stunde länger dauern als die oben berechnete „komplexe“ Reisedauer mit dem Flugzeug, wenn man sich dadurch das zweimalige lästige und stressige Umsteigen Zug/Flieger und Flieger/Zug ersparen kann. Die Unbequemlichkeit der Umsteigevorgänge kann man somit als fiktive Verlängerung der Flugverkehrsreisedauer umrechnen.

Dann ist die individuelle **fiktive Reisedauer im Flugverkehr für München-Milano 4:30 bis 5:00 h. Mit der Bahn ist man künftig real rund 4:15 h unterwegs.**

Bequemlichkeit ist der Trumpf der Bahn. Wenn man per Bahn nicht wesentlich länger unterwegs ist, wird man die Bahn dem Flugzeug vorziehen...

Zitate (kursiv): S. 20: *Die gegenwärtig schnellste Eisenbahnverbindung München-Mailand bietet der EC 89/92 mit einer Fahrtzeit von 7:15 Std.*

Die maximale Einsparung bezogen auf die Gesamtreisezeit beträgt allerdings nur 15,9 % und bei einer Gesamtreisezeit von im besten Fall 6:07 Std. wären immer noch keine attraktiven Tagesrandverbindungen möglich.

Diese Aussagen sind nicht haltbar: Die Autoren berücksichtigten nur Zeitvorteile durch BBT, nicht aber folgende zeitliche Verkürzungen:

▶▶ die Strecke München-Innsbruck wird nach Fertigstellung aller Ausbauten und nur 2 Zwischenhalten eine Reisezeit von 1:30 haben.

▶▶ Für Innsbruck-Verona wird man nach Vollendung aller Projekte nicht mehr als 2 h brauchen. Die Kantenzeiten werden in etwa sein:

INNSBRUCK —0:50 —Bozen—0:25—Trento—0:15—Rovereto—0:30—VERONA.

(Eigene Schätzung, Änderungen im Minutenbereich möglich.)

Laut <http://www.bbt-se.com/> wird die Strecke München-Verona durch den BBT von 447 km auf 425 km verkürzt. Nach der Gesamtfertigstellung der Strecke werden es nur noch 411 km sein. Eine Kantenzzeit von 3:30 für diese 411 km ist somit einer Obergrenze!

▶▶ Verona-Milano-Torino wird als Hochgeschwindigkeitsstrecke gebaut.

Verona—Milano: 0:45, Milano—Novara—Torino 0:50 h.

Quellen: www.italferr.it. <http://www.ltf-sas.com>.

▶▶ München-Nürnberg wurde auf 1:00 verkürzt. Nürnberg—Berlin: 2:45. Quelle: www.bmvbs.de.

Damit wird eine EC-Verbindung -Nürnberg-München-Innsbruck-Bozen-Verona-Milano-Torino mit einer attraktiven Reisezeit von ca. 6:00 h möglich.

Direkt an dieser Strecke wohnen rund 5 Mio. Menschen! Bequemlichkeit und akzeptable Reisezeiten der Bahn werden den Flugverkehr zwischen diesen Städten keine Chance geben.

These der Autoren:

... Damit die Eisenbahn als Verkehrsträger auf dieser Relation (München-Milano) konkurrenzfähig zum Flugzeug wird, müsste annähernd dessen komplexe Reisezeit von 4 Std. erzielt werden.

Diese Forderung ist erfüllt, die Autoren müssten demnach ihre Behauptung, dass der Personenverkehr auf der Brennerachse unbedeutend sei, revidieren.

Fallstudie Personenverkehr München-Milano via BBT

Vergleich PKW – Flugzeug - Bahn

» PKW

500 km über Vlb, FL, CH, Fahrzeit 6 h, mit Pause **7:00 h**

Kosten Hin und Rückfahrt (HR): km-Geld + 4-5 Cent durchgehende Straßenmaut = mindestens 0.5 €/km = **500 €**

(Mehr, wenn Kosten in Richtung “Kostenwahrheit” gehen! Bei “Luxusautos” wäre 1 €/km anzusetzen...) Achtung Lebensgefahr! Lebensgefahr sollte „monetarisiert“ werden.

Der Michelin Routenplaner errechnet für die Route über Tirol (Auto Passat, 566 km, 5:33 h) für Sprit und Mauten ca. 94 € für die einfache Fahrt. Es ist selbstverständlich Selbstbetrug, nur diese Kosten in Rechnung zu stellen..

» Flugzeug

Reisedauer von Zentrum zu Zentrum: **4 - 4:30**,

davon Mü Hbf-Airport 40', Milano C.-Malpensa 50'.

Bewertet man den Umsteigestress zeitlich, d.h. ist einem eine längere Fahrzeit per Bahn ohne Umsteigen lieber als die durch Umsteigestress erkaufte kürzere Reisezeit per Flieger, dann kann man so rechnen:

Reisezeit Zentrum-Zentrum (4 - 4:30) plus Unbequemlichkeit als

zusätzliche 30 Minuten umgerechnet = **individuelle fiktive Reisezeit = 4:30 - 5:00 h**

Kosten HR Flug 225-330 € (je nach Termin), Zufahrt zu Airports HR ca. 25 €,

Gesamtkosten HR daher ca. **250-350 €**

Lockangebote, Sonderangebote etc sind nicht immer verfügbar.

Zukunft: Mineralsteuer für Kerosin + Umsatzsteuer auf Tickets sollten die Flugpreise um mindestens 30% in die Höhe treiben...

» Bahn

Reisezeit München-Milano **4:15 h**

Kantenzeiten: München—Innsbruck 1:30, Ibk—Verona 2:00, Verona—Milano: 0:45.

München-Milano über Zürich künftig in 6:00. Also keine Konkurrenz für den BBT! (München-Zürich künftig in 3:15 (Quelle www.bmvbs.de), Zürich-neuer Gotthardtunnel-Milano in 2:45.)

Fahrpreis: Bei einer vernünftigen Verkehrspolitik sollte der Fahrpreis für 2 Personen unter den Kosten einer Pkw-Fahrt sein. Preisvorstellung Hin- und Rückfahrt: um die 200 € p.P.

Fazit Reisezeiten:

Bahn ist schneller, bequemer und 20 mal sicherer als der PKW. Für “Intellektuelle” ist die Fahrzeit im Auto verlorene Zeit, im Zug kann man studieren, PC verwenden etc...

Verglichen mit der oben erklärten fiktiven Dauer der Flugreise ist die Bahn auch deutlich schneller als der Flugverkehr...

Fazit Fahrtkosten:

Für 2 Personen sind die Vollkosten von rund 500 € für den Pkw alles andere als günstig, 1 Person allein sollte aus Kostengründen nicht per Auto fahren...

Fliegen ist (schon jetzt) teuer, wenn man keine passenden Sonderangebote bekommt.

Durch Internalisierung der externen Kosten und Beseitigung aller Privilegien sollten Reisen per Pkw und Flieger in Zukunft deutlich teurer werden. Mit attraktiven Reisezeiten, Bequemlichkeit und Sicherheit wir die Bahn sukzessive Marktanteile zurück gewinnen...

Vorschläge für Linienverkehre:

- ▶▶ **2-h-Takt Berlin-Nürnberg- München-Milano-Torino:**
Rund 10 Mio. Menschen wohnen entlang der Linie!

Reisezeiten:

München—Milano 4:15 h—Torino 5:05 h
Berlin—Innsbruck 5:15 h —Bozen 6:15 h
Berlin—Milano 8 h

(!! Flugverbindung Nürnberg-Turin mit Umsteigen ca. 4 h + An/Abreise zu Flughäfen = mindestens 6 h!!)

EC München ↔ Venezia künftig über Tauernroute (Mü-Mestre: 5h)

- ▶▶ **2 h-Takt Berlin- Nürnberg-München-Verona-Bologna-Firenze-Roma:**

Reisezeiten:

München—Firenze 5 h—Roma 6:30 h
Leipzig—Firenze 7:45 h
Berlin—Roma 10:15 h

- ▶▶ **2 EC-Verbindungen (je Richtung) Wien-Ibk-BBT-Bozen-**(Meran, 2- gleisiger Ausbau Bozen-Meran notwendig!)

- ▶▶ **Regionalzüge Innsbruck-BBT-Lienz-Villach**

- ▶▶ **IC Graz-Koralmbahn-Villach-Lienz-BBT-Innsbruck, täglich 2 Verbindungen je Richtung**

Villach-Franzensfeste (FF) 3:00, FF-Ibk 0:30. Graz-Villach 3:30, Graz-Villach-FF-Ibk ca. 5:00. Zwischen Spittal und FF wären Linienverbesserungen sinnvoll, um die Geschwindigkeit etwas anzuheben!

Arbeitsteilung im Bahn-Personenverkehr:

Alpen-Erlebnis-Touristen fahren oberirdisch mit der Karwendelbahn von München nach Innsbruck und mit der Brennerbahn weiter nach Bozen.

Transitreisende von Deutschland nach Oberitalien und Rom fahren durch den BBT

Das Argument, Bahnreisende wollen Landschaften sehen, deshalb kein Personenverkehr im BBT, ist nicht durchdacht. Alle, die die wunderbare Alpenwelt per Bahn erleben wollen, werden dies auch in Zukunft tun können.

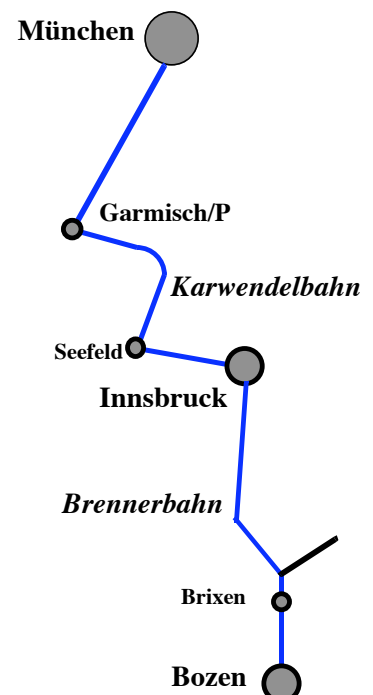
Vorschlag:

Täglich ein Alpen-Überquerungs-Express

München-Garmisch/P.-Mittenwald-Seeffeld-Innsbruck-Brennerpass-Brixen-Bozen und retour!

(Lok für Wechsel- und Gleichstrom, Aussichtswagen, eventuell Talgo-Passiv-Neigetchnik)

Bahntourismus München-Bozen *Karwendelbahn — Brennerbahn*



Transitreisende, etwa von München nach Rom oder Turin, wollen in einer akzeptablen Reisezeit ihr Ziel erreichen. Dazu ist der BBT als Bestandteil der Bahn-Achse Berlin-Roma Voraussetzung. Wenn die Reisezeiten der Bahn in etwa denen des Flugverkehrs entsprechen, wird niemand wegen eines manchmal möglichen Blicks vom Flieger auf die Alpen und wegen der Bahntunnels nicht die Bahn als Reisemittel wählen: Dazu sind die Umsteigevorgänge Airport-Zubringer/ Flieger bzw. Flieger/Zubringer und die Märsche in den Airports zu lästig. Wie die Flugangst abnahm, wird auch die Tunnelphobie abnehmen... Autotouristen haben auf vollen Autobahnen ohnehin ein eingeschränktes Landschaftserlebnis... Viele lassen sich aber auch durch lange Tunnelstrecken (z. B. Landeck-Langen/A) nicht abschrecken. Das heißt, sie verzichten anderer Vorteile wegen auf Landschaft...

„Flächenbahn“ keine Alternative zu TEN

Das Bahnangebot soll flächendeckend („Flächenbahn“) sein. Die Flächenbahn für den Regionalverkehr ist keine Alternative zum transnationalen EU-Bahnnetz, sondern integrierender Bestandteil eines flächendeckenden europäischen Bahnnetzes für Regional- und Fernverkehr. Anzustrebende Linienverbesserungen im Pustertal wurden schon erwähnt. Landeck-Ötztal ist (mit hohen Kosten!) vollständig 2-gleisig auszubauen usw.

Güterverkehr

Personenverkehr vermindert Kapazität des Güterverkehrs im BBT. Daher Personenverkehr nur von 6-22 Uhr und Beschränkung auf ca. Stundentakt. In der Nacht keine Behinderung des Güterverkehrs. Das Hauptmotiv für den Bau des BBT ist der Gütertransitverkehr. Er erhält daher rund 80% der Kapazität. Prof. Kummer schlägt vor, statt 2 Röhren (mit Querschlägen) für Mischverkehr (Güter 80%, Personen 20%) eine Röhre mit 2 Gleisen ausschließlich für Güterverkehr zu bauen. Kummer behauptet ohne genaueren Nachweis, dass der einröhrige Tunnel um ein Drittel billiger wäre.

Die Folgen eines reinen Güterzugtunnels wären:

- ▶▶ Pkw-Transitverkehr über den Brennerpass nicht wesentlich vermindert, da Bahnreisen ohne BBT um ca. Stunde länger als notwendig dauern. 1999 zählte man am Brennerpass jährlich über 6 Mio. Pkw!
- ▶▶ Das TEN Projekt Berlin-Palermo wäre durch die Langsamfahrstrecke Brennerpass für den Personenverkehr entwertet. Alle Relationen via Brenner wären um ca. 1 h verlängert, was die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zum Luftverkehr erheblich schmälern würde. Neigetechnik könnte die Fahrzeit nicht wesentlich verkürzen. Da die TEN Strecken durchgehend große Kurvenradien haben werden, ist die Verwendung von Neigezügen nicht systemkonform. Wegen einer kurzen Teilstrecke wird man nicht alle Züge mit der teuren Neigetechnik ausstatten...
 - ▶▶ Sollte man später doch auch im BBT Personenverkehr haben wollen, wäre das nur mit verringerter Geschwindigkeit und verringerter Sicherheit möglich.

Da das Argument von Kummer, dass der Personenverkehr quasi bedeutungslos sei, nicht stimmt, ist sein Güterzugtunnel sachlich und politisch schwerlich begründbar. Was von Kammers Argumenten bleibt, sind die hohen Baukosten des BBT. Dadurch würde das System Bahn in Form von hohen Schienenmauten belastet.

Verkehrspolitische Gegenargumente — Primat der Politik!

Jährlich auf EU-Straßen ca. 50.000 Tote und 0,5 Mio. Schwerverletzte. Ca. 10-15 % davon entfallen auf Autobahnen. Das ist die größte vermeidbare humanitäre Katastrophe unserer Zeit. Die Pkw-Technologie ist für Reisen ungeeignet.

Besonders die Grünen als deklarierte Menschenrechtspartei (Recht auf Leben!) sollten sich daher für die Alternative TEN (TransEuropäischesBahnnetz) einsetzen. Ökologische Folgekosten des BBT wie z.B. Lagerung (ev. nur temporär) des Ausbruchmaterials, mögliches Versiegen einzelner Quellen sind in einer Güterabwägung mit den Schäden des Nicht-Baus zu vergleichen.

Die Grünen der Schweiz

<http://www.gruene.ch/d/politik/text.asp?e=-1&id=560&typ=pt>

sind für den Gotthard-Bahntunnel und für ein europäisches Bahnnetz mit attraktiven Reisezeiten:

Für die Grünen ist klar: beide vom Volk getragene Strategien zur Verkehrsverlagerung müssen so rasch als möglich umgesetzt werden - Güter- und Personenverkehr gehören auf die Schiene. Zu diesem Zweck muss nebst dem Lötschberg-Tunnel auch der Gotthard-Basistunnels mit seinen Anschlussgleisen und Ergänzungs-Tunnels – im Norden wie im Süden – so rasch als möglich fertig gestellt werden. So ist es in einem Staatsvertrag mit Italien festgehalten. Wir Grüne erwarten dass sich beide Vertragsstaaten an diese Vereinbarung halten. Die zweite Etappe der Bahn 2000 darf durch die Mehrkosten der NEAT keinesfalls negativ beeinträchtigt werden. Die Beseitigung von Engpässen auf den Hauptachsen und auf den Zufahrten zur NEAT sind die Hauptziele dieser Etappe. Darüber hinaus müssen Anschlussknoten an den Fernverkehr in den Agglomerationen ausgebaut und Anschlüsse an das europäische Hochleistungsnetz realisiert werden...

Österreichs Grüne können nicht gegen den BBT mit Personenverkehr sein, nur weil der Scheitel des BBT etwas höher liegt als der des Gotthardtunnels. Oder umgekehrt gefragt: Warum sollten die Schweizer Grünen gegen den Gotthardtunnel sein?? Selbstverständlich müssen für den BBT ähnliche Rahmenbedingungen gelten wie für den Gotthardtunnel, also hohe Brennermauten, die möglichst viele abschrecken, Internalisierung der externen Kosten usw.

Für den Personenverkehr liegt mit vorliegender Studie wohl eine nachvollziehbare Bewertung der TEN Route Berlin-Roma nach ihrer Bedeutung für die Verbesserung der Erreichbarkeit vor. Der BBT ist integrierender Bestandteil dieser TEN Strecke!

Der Flugverkehr soll nur für die Langstrecke sein. Auf der Kurzstrecke verursacht der Flugverkehr zu hohe ökologische Kosten. Der Boom des Luftverkehrs ist subventioniert...

Es muss daher ein attraktives EU-Bahnnetz für den Fernverkehr (bis 1000 km) geschaffen werden. Die TEN Linie Berlin-Palermo ist daher projektiert und teilweise schon vollendet worden. Um attraktive Reisezeiten zu ermöglichen, ist die lange Fahrt über den Brenner durch den BBT abzukürzen, Zeitgewinn rund 1 h.

Die Schienenmaut sollte netzweit etwa gleich hoch sein. Ebenso ist es mit dem Autobahnnetz, hier gibt es km-abhängige Mauten oder Pauschalpreise. Gelegentlich werden Tunnelmauten zusätzlich erhoben.

Beispiel Arlbergstraßentunnel. Die Arlbergschnellstraße (von Landeck bis Langen/A ca. 30 km Tunnelstrecken!) ist vermutlich auch bei 4 Cent/km + Tunnelmaut defizitär, der Kostenausgleich erfolgt über stärker befahrene Netzteile wie z.B. die Westautobahn.

Bei der Brenner-Straßenmaut muss die EU umdenken. Auch Umweltfolgekosten und Gesundheitskosten sind zu berücksichtigen.

Mehr noch: Die Maut ist als Steuerungsinstrument einzusetzen, das den Transit auf der Straße minimieren soll...

Ein Mautzuschlag für den BBT ist ein wichtiges Finanzierungsinstrument.

EU-Zuschüsse für TEN-Projekte sind politisch korrekt und sollten erhöht werden. Verlorene Zuschüsse ins „System Straße“ sind bedeutend größer, denken wir etwa an Gemeindestraßen in Österreich, die ohne Infrastrukturbenutzungsentgelt zur Verfügung stehen...

Siehe dazu auch das letzte Kapitel.

Ziel der EU-Verkehrspolitik sollte die Internalisierung der externen Straßenverkehrskosten sein.

Konkurrenzieren Gotthardtunnel und Tauernbahn den Güterverkehr im BBT?

Kummer argumentiert, der Güterverkehr durch den BBT werde durch die Gotthardlinie und die Tauernlinie konkurrenziert, da die Scheitelhöhe des BBT relativ hoch liege. Kummer gibt die BBT-Scheitelhöhe irrtümlich mit 840 m an, nach <http://www.bbt-se.com/> ist sie 813 m)

Zwar ist die Scheitelhöhe beim Gotthardtunnel nur 550 m, doch was ist mit dem Zulauf durch die Schweiz? Zwischen Lindau und St. Gallen gibt es 3 eingleisige Abschnitte, die alternative Rheintalstrecke ist eingleisig, tagsüber ist die Schweiz mit Personenverkehr „zu“, es bliebe nur die Nacht.

Die Fahrt von München zur Gotthardlinie dauert länger als zum BBT, in Zugstunden als Kostenbasis gerechnet, muss das mit den geringeren Energiekosten aufgerechnet werden.

Der Tauerntunnel liegt auf 1226 m Seehöhe (!!), die Nordrampe hat eine Steigung von 2,8%!

Wie die Brennerachse ist die Tauernstrecke für Mischverkehr konzipiert. Auf der Strecke Salzburg-Schwarzach/S. Veit ist dichter Nahverkehr.

Fazit: Die Tauernbahn nimmt dem BBT sicher keine Fracht weg...

Nach der Argumentation von Kummer würde es umgekehrt sein: Der BBT nimmt der Tauernbahn Fracht weg!

Abschnitt München-Bologna ist keine Hochgeschwindigkeitsstrecke! Kein großer Geschwindigkeitsunterschied zwischen Güter- und Personenzügen. Personenverkehr im 1 h-Takt im BBT ist mit Güterverkehr gut verträglich.

Kummer verwechselt die *termini technici*

Hochgeschwindigkeit (alta velocita) mit Hochleistung (alta capacita).

„*Hochgeschwindigkeit für Personenverkehr wenig relevant*“ titelt er ein Unterkapitel. Mischverkehr (Güter + Personen) auf Hochgeschwindigkeitsstrecken ist wegen des großen Geschwindigkeitsunterschiedes für den Güterverkehr sehr kapazitätsmindernd.

Bei Hochleistungsstrecken ist die Geschwindigkeit des Personenverkehrs deutlich kleiner als bei Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ist für Verona-Milano geplant.

Die 142 km wird man in 43 Minuten zurücklegen können. Das ergibt etwa 190 km/h.

Quelle: www.italferr.it.

Nun zum BBT:

Für eine EC-Reisezeit von 50 Minuten für die Strecke Ibk-Bozen (106 km) ergibt sich eine mittlere Geschwindigkeit von ca. 130 km/h. Moderne Güterzüge fahren mit (maximal) 120 km/h.

Daher ist der Mischverkehr auch nicht die Achillesferse des BBT.

Beispiel:

Um 8:50 Abfahrt Güterzug bei Innsbruck in den BBT, Ankunft in Bozen um 9:50, mittlere Geschwindigkeit 106 km/h.

Um 9:00 Abfahrt des ECs in Innsbruck, Ankunft 9:50 in Bozen.

Das Überholen der Güterzüge ist somit kein Problem...

Überholstellen in Tunnel sind nur notwendig, wenn man hohe Frequenzen für die Güterzüge will, sie bieten aber auch zusätzliche Sicherheit.

Gotthardroute und Lötschbergrouete weisen auch Mischverkehr auf. Die SBB und die Schweizer Grünen werden sich dabei wohl etwas gedacht haben... Der BBT ist fast eine Kopie des Gotthardtunnels.

Ab 2006 gilt in der Schweiz für Güterzüge Tempo 100.

Ein beachtlicher Teil der Züge wird auf den NEAT-Achsen mit 120 km/h verkehren, was vor allem für die Nutzung der Kapazität in den neuen Alpentunnels von Bedeutung ist.

(ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung..., Studie Trassenkapazitäten für den Güterverkehr
Zusammenfassung der Ergebnisse Erstellt im Auftrag des Verbandes öffentlicher Verkehr VöV -
Kommission Güterverkehr
Bern / Zürich, Mai 2004)

Schnelle Bahn schlägt Konkurrenten Flugverkehr bei „Kostenwahrheit“

Wie oben nachgewiesen, könnte der Personenverkehr auf den Relationen Nürnberg-Turin und München-Rom den Flugverkehr und den Pkw-Verkehr erfolgreich konkurrenzieren. Daher überzeugt die Argumentation von Kummer für einen reinen Gütertunnel nicht.

In München tanken Flieger Subventionen

10.11.2007: Luftverkehr

Flughafen München, Quelle:
KWJ www.bavariapix.de

Oder ganzer Artikel: <http://www.michael-cramer.eu/europa/787902.html>

TAZ-Bericht von ANNETTE JENSEN

Viele Langstreckenflugzeuge starten nur deshalb vom Münchner Flughafen, weil der Staat kräftig zubuttert. Das räumt die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Anfrage der EU-Kommission ein. Seit Ende 1994 wird jede Tankfüllung eines Jets bezuschusst, der mehr als fünf Stunden Flugzeit vor sich hat.

Im vergangenen Jahr zahlte der Flughafen, der vollständig im Besitz der öffentlichen Hand ist, noch 14 Euro für 1.000 Liter Kerosin. Inzwischen wird nach einem anderen System gefördert, dessen genaue Ausgestaltung die Bundesregierung jedoch geheim hält. Auch was das gegenwärtig kostet, bleibt unter Verschluss. Bekannt ist lediglich, dass allein **im Jahr 2002 rund 6 Millionen Euro für die Sprithilfe** aufgewendet wurden. Nach Angaben der Bundesregierung sind die Zuschüsse nicht direkt aus der Staatskasse geflossen, sondern wurden aus den laufenden Betriebseinnahmen des Flughafens finanziert.

Die Bundesregierung begründet die Notwendigkeit der Unterstützung mit dem "Standortnachteil Münchens zu anderen Flughäfen - insbesondere zum Flughafen Frankfurt/Main". So habe die bayerische Hauptstadt weder einen Binnenhafen noch eine Pipeline-Verbindung zu den Häfen an der Nordsee, wodurch Flugzeugbenzin am Rande der Alpen eben teurer sei als anderswo.

Kummer et.al. schreiben zum Thema Airport München:

Das wichtige Luft hansa-Drehkreuz München wird durch viele Umsteigepassagiere aus dem oberitalienischen Raum gespeist, wobei nicht zu erwarten ist, dass dieser Umsteigerverkehr auf die Bahn verlagert werden kann. Die Flugfrequenzen aus Oberitalien zum Hub München werden auch nach Bau des BBT konstant hoch bleiben und damit auch die Attraktivität des Luftverkehrs.

Konklusion:

Wenn die Langstrecke ab München nicht noch zusätzlich subventioniert würde, gäbe es weniger Umsteigerverkehr aus Oberitalien... Für den Umsteigerverkehr kommt die Bahn bei schlanken Fluganschlüssen nicht in Frage.

Die Frage ist, ob bei einer Kerosinbesteuerung und einer Ust auf Flug- Tickets (bisher 0%!!) die Fernflüge (und deren Zubringerflüge) nicht deutlich reduziert würden...

Status quo in der Verkehrspolitik kein taugliches Szenario für die Beurteilung des BBT

Für die Kummer et.al. ist die Veränderung des *status quo* in der Verkehrspolitik kein Thema!

Die Autoren machen keine Aussage zur „Kostenwahrheit“ im Verkehr, speziell im Flugverkehr, Flüge sollten um mindestens 30% mehr kosten... Desgleichen fehlen Aussagen zur Ökologie und zu den bisher größtenteils nicht bezahlten Unfallfolgekosten im Straßenverkehr.

Diese Themen sind relevant für die Verkehrspolitik und für die zukünftige Verkehrsmittelwahl.

Kummer führt an, dass die Schnellfahrstrecken der DB nicht das große Geschäft gebracht hätten.

Genauere Angaben fehlen.

Diese status quo-Aufnahme ist für die Verkehrspolitik irrelevant, da der Bahnfernverkehr subventionierte und privilegierte Konkurrenten (Straße und Flugverkehr) hat.

Außerdem kann man den Erfolg etwa der Relation München-Berlin erst nach Vollendung der ganzen Strecke beurteilen. Das derzeit vollendete Teilstück München-Nürnberg macht die Bahn auf der Relation München-Berlin nur ein Stück attraktiver, erst der volle Fahrzeitgewinn wird den erreichten Marktanteil zeigen. Da die Reisedauer per Bahn von München nach Berlin künftig unter 4 Stunden sein wird, hat der Flugverkehr auch nach Aussage von Kummer keine Chance mehr.

Im Gutachten fehlt jeder Hinweis auf *TEN* und auf die Politik der EU, einen attraktiven Fernverkehr auf der Schiene zu ermöglichen.

Der reine Güterzugtunnel von Kummer ist ein „Bremsklotz“ für die projektierte und teils schon umgesetzte *TEN* Linie Berlin-Italien via BBT!

EU-Verkehrspolitik muss falsche Planwirtschaft im Verkehr beenden!

Siehe dazu: http://reports.eea.europa.eu/technical_report_2007_3/en

Technical report No 3/2007

Size, structure and distribution of transport subsidies in Europe

Transport contributes to several environmental problems such as climate change, air emissions and noise and is at the same time favoured by significant subsidies. An EEA report identifies European transport subsidies worth at least EUR 270 to 290 billion a year.

Road transport receives EUR 125 billion in annual subsidies, most of it as infrastructure subsidies, assuming that taxes on road transport are not regarded as contributions to finance infrastructure.

Aviation, as the mode with the highest specific climate impact, gets significant subsidies in the form of preferential tax treatment, in particular exemptions from fuel tax and VAT, which add up to EUR 27 to 35 billion per year.

Rail is subsidised with EUR 73 billion per year and benefits the most from other on-budget subsidies. For water-borne transport, EUR 14 to 30 billion in subsidies have been identified.

PS 1

www.db.de

ICE 3

Das Flaggschiff der Deutschen Bahn hat hinsichtlich Schnelligkeit, Komfort, Energieverbrauch, Klimaschutz, Luftreinhaltung und Wirtschaftlichkeit die Nase vorn. Das belegen beispielhaft Energieverbrauchsdaten oder auch Emissionswerte. Der ICE 3 fährt trotz Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 300 Kilometern pro Stunde deutlich energiesparender als alle Kleinwagen: Bereits bei einer Auslastung von 50 Prozent kommt der elektrische Triebzug auf einen Energieverbrauch von nur zwei Litern Benzin pro Person auf 100 Kilometern.

Faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger

Die Umweltpolitik der Bahn zielt darauf ab, den ökologischen Vorsprung der Schiene konsequent auszubauen...

Momentan zahlt die Bahn jährlich rund 200 Millionen Euro Ökosteuern, während Flugzeug und Binnenschiff von Öko- und Mineralölsteuer befreit sind.

Hinzu kommt, dass die Bahn als einziger Verkehrsträger substanziell vom Emissionshandel betroffen ist, der allein im Jahr 2004 zu Mehrkosten von etwa 50 Millionen Euro bei der Strombeschaffung geführt hat.

Um das wirklich nachhaltige Verkehrssystem Bahn zu stärken, ist vor allem die Politik gefragt.

PS 2

http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Tunnel_in_Österreich

In Österreich gibt es bald 200 km Straßentunnel. „Wir vergraben das Geld“ hörte man von keiner Partei als Dauerparole zu diesem Straßentunnel“ wahn“...