Vorbemerkungen

Die Bahnjournalisten Schweiz führten vom 3. bis zum 5. Juni unter der Bezeichnung „Im Osten der Schweiz viel Neues“ eine Studienreise nach Bayern und ins Tirol durch. An dieser intensiven und hoch interessanten Studienreise nahmen ein Dutzend Bahnjournalistinnen und Bahnjournalisten teil. Die Reise wurde von Kurt Metz organisiert und geführt.

Die Reisegruppe wurde von den besuchten Firmen generell mit offenen Armen empfangen und kam in den Genuss von interessanten und ausführlichen Präsentationen. Meist wurden wir mit informativen Dokumentationen bedient.

In diesem Beitrag fassen wir den Verlauf der Studienreise und den Inhalt der Referate kurz zusammen. Auf einzelne Referate treten wir in den nächsten Wochen in separaten und etwas ausführlicheren Berichten ein.

Montag, 3. Juni 2019 – 1. Tag

Bahnfahrt von St. Margrethen nach Wolfurt

In St. Margrethen begrüsste uns Gerhard Mayer von der ÖBB Personenverkehr AG und informierte uns auf der Fahrt nach Wolfurt über den Personenverkehr im Bundesland Vorarlberg. Aus rechtlichen und gesamtwirtschaftlichen Gründen wurde der Auftrag für den Personenverkehr auf der Schiene direkt an die ÖBB vergeben, obschon die WESTbahn ihr Interesse auch angemeldet hatte.

Der öffentliche Verkehr in Vorarlberg ist erfolgreich, von den rund 400‘000 Einwohner besitzen 80‘000 ein Jahresabonnement des gut ausgebauten Verkehrsverbundes Vorarlberg. Die übertragbare Jahreskarte für Erwachsene kostet EUR 529.-, die Jahreskarten für Schüler und Jugendliche sind bedeutend günstiger. Die direkten Erlöse decken etwa 20 Prozent der gesamten Kosten des Verkehrsverbundes.

Der Beginn der Detailplanung für den neuen Hauptbahnhof von Bregenz wurde durch Einsprachen verzögert. Man ist zuversichtlich, mit den umfangreichen Bauarbeiten 2021 beginnen zu können. Gemäss früherer Planung war die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs bereits 2013 vorgesehen. Zurzeit im Bau hingegen sind in Feldkirch das neue Bahnhofsgebäude mit Parkhaus sowie der Vorplatz mit den Zufahrten.

Combi Cargo Terminal Wolfurt

Im Bahnhof Wolfurt wurden wir von Robert Steger, Terminalleiter CCT Wolfurt, begrüsst. Auf der Fahrt zum Terminal erfuhr ich, dass die in Vorarlberg ansässige traditionsreiche Speditionsfirma Gebrüder Weiss vor rund 200 Jahren gegründet wurde und noch heute im Familienbesitz ist.

Der Empfang im modernen Verwaltungsgebäude war freundlich und zuvorkommend. Mit einem kurzen Film wurden wir über den Bau des von ÖBB Infra AG betriebenen Terminals orientiert. Besondere Herausforderungen bot der Bau der in einem Bogen fahrenden Verladekräne.

Das hoch moderne Terminal wurde bei laufendem Betrieb der älteren Anlage im Oktober 2018 fertig gestellt. Auf vier Durchfahrgeleisen können bis 750 Meter lange Züge be- und entladen werden. Mit knapp 620 Metern ist die kranbare Strecke etwas kürzer. Die maximale Kapazität liegt bei 190‘000

Transporteinheiten pro Jahr und kann mit weiteren Ausbauten nochmals gesteigert werden. 2018 wurden 114‘000 Transporteinheiten umgeschlagen.

Täglich erfolgen zwischen 200 und 240 Zu- und Wegfahrten von LKW. Das Terminal verfügt über 1700 Containerstellplätze im Kranbereich und 3500 Leercontainerstellplätze ausserhalb. Diese werden von vier Staplern versorgt.

Im Terminal werden 43 Mitarbeiter beschäftigt, darunter 17 Kranführer. Dazu kommt eine grössere Anzahl von Auszubildenden. Ergänzend zum Verladen werden verschiedene Dienstleistungen wie Verzollungen oder Reparaturen an den Containern angeboten.

Das Terminal bedient auch Kunden in der Schweiz und in Liechtenstein. Weitaus die meisten Züge erreichen Wolfurt über den Arlberg von Häfen an der Nordsee und am Mittelmeer. Vereinzelt gab es früher auch Züge aus dem schweizerischen Frenkendorf. Die EU hat durchgesetzt, dass das Terminal allen Güterbahnen zur Verfügung steht. Deshalb wurde die Zuständigkeit 2013 von der ÖBB Cargo an die ÖBB Infra übertragen. ÖBB Infra betreibt In Österreich neben Wolfurt sieben weitere Terminals mit teilweise unterschiedlichen Angeboten.

Nach der Einführung erfolgte ein Rundgang durch das Areal des eindrücklichen Terminals. Beim Bau wurden dem Umweltschutz und der Sicherheit besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Beeindruckt vom Gesehenen verabschiedeten wir uns von Robert Steger und seinem Team.

Fahrt von Bregenz nach München

Von Wolfurt aus setzten wir unsere Reise mit Umsteigen in Bregenz nach München fort, wo wir kurz nach 18.00 Uhr eintrafen. Leider war in dem aus Zürich kommenden Euro City-Zug die Klimaanlage sowohl in einem 1. Klasse Wagen als auch im Speisewagen defekt (SBB-Wagen). Dabei war es sehr heiss. Unterwegs mussten bei einem Halt rund 50 Kilogramm Lebensmittel entsorgt werden, und die Getränke waren lauwarm. Wegen einem Lokdefekt verzögerte sich die Abfahrt in Hergatz um 20 Minuten – nicht gerade eine Traumreise.

Dienstag, 4. Juni 2019 – 2. Tag

Freier Besuch der Ausstellung Transport Logistik in der Messe München

Nach der Fahrt mit der U-Bahn zum Messegelände hatten die Teilnehmenden am Vormittag die Möglichkeit, die imposante Ausstellung zu besichtigen. Die Eindrücke waren überwältigend – zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Europa und Asien, Speditionsfirmen, Rollmaterialhersteller und Dienstleistungsfirmen aller Art waren präsent. Ein Schwergewicht bildete die neue Seidenstrasse „One Belt, One Road“. Auffallend war die starke Präsenz von Ausstellern aus China.

Eher zufällig hatte ich Gelegenheit, dem letzten Teil eines Interviews mit dem deutschen Verkehrsminister Andreas Scheuer beizuwohnen. Andreas Scheuer schloss seine Ausführungen mit dem Hinweis auf die bedeutenden ökologischen Verbesserungen in der Logistik und plädierte gegen Lenkungssteuern. Andreas Scheuer verwies auf die gesteigerte Energieeffizienz der Transportmittel und den stark reduzierten Schadstoffausstoss von LKW und Flugzeugen.

Um 13.00 Uhr trafen sich die Teilnehmenden zu den vereinbarten Besuchen bei Ausstellern, über die wir nachstehend kurz berichten.

RAlpin

Raphael Wild und Dominic Felice, CEO a.i., begrüssten uns am Stand von RAlpin und äusserten sich zu Perspektiven der Rollenden Autobahn. RAlpin will bis 2020 die Kapazität der Rollenden Autobahn auf 200‘000 Einheiten pro Jahr verdoppeln. Dazu werden neu 100 Meter lange Gliederzugwagen eingesetzt, mit denen bis zu 720 Meter lange Züge formiert werden können. Zurzeit beträgt die maximale Länge der Züge 470 Meter. Infolge der Länge der Züge werden die Wagen mit elektropneumatischen Bremsen ausgestattet. Neu können pro Zug bis zu 36 LKW befördert werden. Auch verfügen die neuen Wagen über eine Stromversorgung, beispielsweise für Kühlaggregate von Aufliegern.

RAlpin prüft laufend neue Routen und Terminals. Die Drehgestelle der Wagen müssen nach 80‘000 Kilometern gewartet werden. Auch Rail Cargo Austria will eine grössere Anzahl der neuen und CHF 9,5 Millionen teuren Gliederzüge erwerben. Die ersten der neuen Züge sollen ab 2021 eingesetzt werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h, die Reisegeschwindigkeit liegt mit 100 km/h tiefer.

Die Auslastung der Züge der Rollenden Landstrasse ist abhängig von der Tageszeit. Die nachts verkehrenden Züge sind in der Regel ausgelastet, während die Tageszüge weniger stark nachgefragt werden. Die Preise sind deshalb stark differenziert. Die Antwort auf meine Frage, weshalb die Chauffeure der LKW auf der Rollenden Landstrasse stets mitfahren müssen, wurde ausweichend beantwortet.

Contargo

Heinrich Kerstgens, Leiter IT, führte aus, dass Contargo in Nordrhein Westfalen sechs mit Strom betriebene LKW mit je 44 Tonnen Gesamtgewicht in Betrieb nimmt. Die Reichweite der Batterien reichen für Fahrleistungen bis 220 Kilometern. Da im Nahverkehr Tagesleistungen bis 260 Kilometer erbracht werden, müssen die Batterien tagsüber aufgeladen werden. Die Leistungsfähigkeit der Batterien nimmt mit dem Alter ab, ältere Batterien können beispielsweise in Kraftwerken weiter genutzt werden.

Heinrich Kerstgens schätzt, dass Batterien bei gleicher Leistung wie heute in zehn Jahren 75 Prozent leichter sind. Heute sind die Betriebskosten der elektrisch betriebenen LKW drei bis vier Mal so hoch wie diejenigen von konventionellen Lastwagen.

Contargo bietet neu einen TriRegio Express Güterzug zwischen Basel und Antwerpen an. Der Zug stellt für den Grossraum Basel eine ideale Ergänzung des bestehenden Angebots für schnelle Güter dar. Die Kosten für einen Container liegen zwischen EUR 300.- bis EUR 750.-.

Hupac

Imtraut Tonndorf und Michael Stahlhut informieren über Entwicklungen bei der Hupac. Gütertransporte auf der Ost/West-Achse gewinnen gegenüber den Nord/Südverbindungen an Bedeutung. Im Fokus ist auch die Schienenverbindung von und nach China. Als Drehpunkt wird auf den Hafen von Duisburg gesetzt.

Hupac prüft laufend den Eintritt in neue Geschäftsfelder sowie neue Produkte und den maritimen Verkehr. Intensiver genutzt werden soll auch die IT. So soll der Standort einer Lieferung jederzeit mit GPS bestimmt werden können. Optimierungen sind auch beim Rollmaterial und bei den Prozessen für Effizienzsteigerungen im Gang.

Alstom

Cora Hentrich-Henne, CEO Alstom Schweiz, und Tanja Kempe, Leiterin Kommunikation, begrüssen uns am Stand von Alstom und stellen uns die Hybrid Loks Prima H3 und Prima H4 vor. Die Prima Loks produzieren viel weniger CO2 und sind ab dem Werk mit ETCS ausgerüstet. Die Loks eignen sich sowohl für den Rangier-, den Zustell- als auch für den Streckendienst. SBB Cargo hat 12 Prima H3 bestellt. Drei dieser Lokomotiven sind bereits seit 2017 im Einsatz im Rangierdienst. Alstom wird die Prima H3-Lokomotiven während zehn Jahren auch warten. Weltweit wurden bereits 4‘200 Prima H3- und Prima H4-Lokomotiven verkauft.

Zudem hat SBB Infra 47 Prima H4 bestellt. Diese Hybridfahrzeuge leisten bei externer Stromversorgung ab der Fahrleitung bis zu 2 Megawatt. Nach der vollständigen Auslieferung der bestellten Lokomotiven kann die SBB sechs ältere Typen von Lokomotiven ausmustern. Die SBB wird die ersten Lokomotiven nach intensiven Testfahrten 2019 in Betrieb nehmen. Die Prima H4-Lokomotiven erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Auf Anfrage führt Tanja Kempe aus, dass die von der EU-Kommission unterbundene Fusion von Alstom und Siemens von beiden Firmen bedauert wird.

Alstom hat keine Berührungsängste gegenüber der Meterspur. Die Entwicklung des Spurwechsel Drehgestells für die Montreux-Oberland-Bahnen ist für Alstom eine grosse Herausforderung, der sich die Mitwirkenden unter der Führung der Bestellerin aber gerne stellen.

Wascosa

Unter der Führung einer Mitarbeiterin werden ein paar neue Wagentypen von Wascosa besichtigt. Teilweise verfügen die neuen Wagen immer noch über Drehgestelle mit Klotzbremsen mit Kunststoffbremssohlen.

Stadler Rail

Ewald Falke empfängt uns am Stand von Stadler Rail und präsentiert die sechsachsige Eurodual-Lokomotive für den Güterverkehr. Die Lokomotive verfügt über zwei dreiachsige Drehgestelle und leistet im elektrischen Betrieb bis zu 9 Megawatt. Bei thermischem Betrieb beträgt die Leistung 2,8 Megawatt. Insgesamt wurden bereits 70 Lokomotiven verkauft, nämlich je zehn nach Deutschland und England und 50 nach Südafrika.

Die neue Lokomotive soll in den neuen und langen Alpentunnel schwere Güterzüge mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit befördern. Dank der neuartigen Konstruktion der Drehgestelle ist die Abnutzung der Schienen geringer als bei den vierachsigen Vectron- oder Traxx-Lokomotiven.

Die Gewinnschwelle der in Valencia gefertigten Lokomotiven liegt wegen den hohen Entwicklungskosten bei 250 gefertigten Einheiten. Die Eurodual-Lokomotive ist in verschiedenen Ausprägungen erhältlich. So bietet Stadler Rail auch eine dieselelektrische Version mit 2,8 Megawatt Leistung an.

European Loc Pool

Willem Goosen, CEO, begrüsst uns am Stand der Firma European Loc Pool AG und stellt sein Unternehmen vor. Die Aktien von WLP gehören zu 50 Prozent sowie eine Stimme Peter Spuhler und zu 50 Prozent der Privatbank Reichmuth & Co. in Luzern.

ELP finanziert Eisenbahnunternehmen den Kauf von Eurodual Lokomotiven und weiteren Triebfahrzeugen der Firma Stadler Rail durch Leasing. Die Leasingverträge sind mit einem umfassenden Versicherungsschutz ausgestattet. Selbst das Betriebsunterbrechungsrisiko – der finanzielle Ausfall, den ein Unternehmen erleidet, wenn eine Lokomotive nicht einsatzfähig ist – ist versichert.

Dadurch sind auch kleinere und weniger kapitalkräftige Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Lage, sich von Stadler Rail produzierte Triebfahrzeuge zu leisten. Ein weiterer genialer Marketing Schachzug von Peter Spuhler.

BRECO Train – ein innovative Zug für den Brenner Korridor

Karl Fischer, CEO, begrüsst uns zusammen mit Dr. Frank Albers, CEO der Firma Bernard Krone, und Mirko Pahl, CEO von TX Logistics zu einer knapp einstündigen Präsentation.

Karl Fischer erläutert die Entwicklung des Modal Split am Brenner. Nach längeren Schwankungen in den letzten Jahren werden zurzeit 71 Prozent der Güter auf der Strasse und 29 Prozent auf der Schiene transportiert. Der Anteil des Wagenladungsverkehrs auf am Schienengüterverkehr liegt bei 16 Prozent. Im letzten Jahr wurden 164‘000 LKW auf der Schiene über den Brenner transportiert. Auf der Strasse fuhren 2,45 Mio. LKW. Karl Fischer weist auf den sich abzeichnenden Mangel an Lokführern und das gesteigerte Umweltbewusstsein hin, welche die zukünftige Entwicklung beeinflussen werden.

Der Modal Split im bayerischen Hinterland beträgt 78 Prozent auf der Strasse zu 22 Prozent auf der Schiene und soll nachhaltig zu Gunsten der Schiene verändert werden. So wurde eine Fördergesellschaft für Anschlussgeleise gegründet. Allerdings sind zurzeit auf den Zulaufstrecken zum Brenner nur noch 20 freie Trassen pro Tag verfügbar, die mutmasslich ab 2022 voll beansprucht werden.

Das Potential des Schienengüterverkehrs soll durch technische, organisatorische und infrastrukturelle Massnahmen besser ausgeschöpft werden. Auch die Politik ist durch die Schaffung von günstigeren Rahmenbedingungen gefordert. Weniger wichtig erachtet Karl Fischer die Förderung der Digitalisierung.

BRECO Trains strebt gemäss Dr. Frank Albers an, ihre Züge zu hundert Prozent auszulasten. Mirko Pahl weist darauf hin, dass die Lokomotiven in Italien im Gegensatz zu Deutschland und Österreich immer noch mit zwei Lokomotivführern besetzt sein müssen.

Fahrt von München nach Kufstein

Im Hauptbahnhof München erreichten wir nach einem Eilmarsch den weit entfernten Flügelbahnhof München Ost, von wo aus wir nach einer angenehmen Fahrt mit einem FLIRT-Triebwagenzug von Meridian kurz vor 20.00 Uhr in Kufstein eintrafen.

Mittwoch, 5. Juni 2019 – 3. Tag

DB/ÖBB-Ausbauprojekt Nordzulauf zum Brenner Basistunnel

Torsten Gruber, Projektleiter DB Netze, und Dr. Arnold Fink, Projektteamleiter ÖBB Infra, präsentierten uns den Stand der Ausbauprojekte für die Nordzulaufstrecken in Bayern und Tirol zum Brenner Basis-Tunnel. Mit der Brennerachse als wichtigster europäischer Gütertransitachse soll der Modal Split nachhaltig zu Gunsten der Eisenbahn verändert werden. Die Kapazität des leistungsfähigen Brenner Basis-Tunnels kann bei der Eröffnung wegen den fehlenden Zulaufstrecken noch nicht ausgeschöpft werden. Sowohl im Norden als auch im Süden werden Ausbauprojekte mit Hochdruck vorangetrieben.

In Bayern erfolgt der Ausbau ab München Priem in vier Losen. Für einige Teilstücke erfolgen bereits Ausschreibungen. Bei anderen Abschnitten laufen in enger Absprache mit den Bürgern Abklärungen. Der enge Einbezug der Bevölkerung ist zwar zeitaufwendig, führt aber zu guten Lösungen und verhindert spätere Einsprachen. Die Zufahrtsstrecken sollen durchgängig vierspurig ausgebaut werden. An mehreren Orten sind kreuzungsfreie Verbindungen vorgesehen.

In Österreich steht die Detailplanung für die Weiterführung der tiefgelegten Inntalbahn ab Radfeld bis Schaftenau vor dem Abschluss. Die Neubaustrecke wird weitgehend tiefgelegt, und Kufstein soll östlich in einem Tunnel umfahren werden. Die ausgebauten Zulaufstrecken stehen wahrscheinlich erst ab 2040 bereit. Mit zahlreichen Massnahmen, wie etwa die Verkürzung der Blockabschnitte, soll die Kapazität der Bestandesstrecken bis zur Fertigstellung der Zulaufstrecken erhöht werden.

Die Tunnels werden als Doppelspurtunnels gebaut. Dies ist bis zu einer Länge von 15 Kilometern zulässig, bei Tunnellängen zwischen 15 und 25 Kilometern besteht ein gewisser Spielraum bezüglich der Ausführung mit einer oder mit zwei Röhren.

Die Lokomotivführer fahren von München bis zum Brenner durch. Gegenwärtig werden die Betriebskonzepte erarbeitet. Dabei sind zahlreiche Rechtsfragen zu lösen.

Auf Anfrage führt Torsten Gruber aus, dass die Planfeststellung für den TEN Korridor TEN 17 von München über Mühlheim nach Freilassing demnächst erfolgt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h, und die Strecke soll nach 2030 in Betrieb genommen werden.

LKW Walter Internationale Transportorganisation

Nach einer Busfahrt durch Kufstein werden wir im modernen und repräsentativen Bürogebäude der Firma LKW Walter von Thomas Telfner und Michael Rheintaler empfangen. LKW Walter wurde 1924 gegründet und beschäftigt heute rund 1‘800 Mitarbeitende. Das Unternehmen ist in Familienbesitz und setzte 2018 über EUR 2 Mia. um. 2018 wurden 1,45 Mio. Ladungen auf einheitlichen und kranbaren Trailern befördert. LKW Walter setzt über 10‘000 eigene Auflieger ein. Diese von der Firma Bernard Krone produzierten Aufleger sind seit 2008 mit GPS Sendern ausgerüstet. Kunde und Spediteur können den Standort ihrer Sendungen jederzeit feststellen. Die Aufleger werden zum grössten Teil in Deutschland gewartet. LKW Walter besitzt keine eigenen Zugfahrzeuge. Hingegen werden Transporteuren teilweise Kredite für den Lauf von Zugfahrzeugen gewährt.

Deutschland ist für LKW Walter der wichtigste Markt. Etwa ein Viertel der Aufleger wird mit der Eisenbahn befördert, teilweise sogar in Blockzügen. Neben Europa ist LKW Walter auch in Nordafrika aktiv. Weitere Destinationen und Märkte sind in Evaluation.

Nach diesen Ausführungen erfolgt ein Rundgang durch das Gebäude. Die Arbeitsplätze befinden sich in Grossraumbüros. LKW Walter stellt zahlreiche Studienabgänger ein und fördert diese durch interne Schulungen. Im Unternehmen werden 35 Sprachen gesprochen. Jeder Kunde wird in der Regel in seiner Muttersprache bedient.

Die Qualität der Transporte ist sehr hoch. Diebstähle sind sehr selten. Aufleger werden nur in gesicherten Parkplätzen zwischengelagert. Mit RAlpin werden jährlich a. 15‘000 Aufleger transportiert. Die Zusammenarbeit gestaltet sich teilweise schwierig.

Durch den Transport der Aufleger können – im Vergleich mit dem Transport mit LKW – mit dem Schiff 75 Prozent und mit der Bahn 53 Prozent Energie eingespart werden. Der Modal Split ist seit Längerem verhältnismässig stabil.

Fahrt nach Innsbruck

Nach kurzem Fussmarsch gelangen wir zum Bahnhof Kufstein, von wo aus wir mit den Railjet über die tiefgelegte Inntalbahn nach einer guten halben Stunde Innsbruck erreichen. Unterwegs können wir einen Blick auf die Zufahrt zum Tunnel der Güterzugsumfahrung von Innsbruck werfen.

Verkehrslenkungs- und Verlagerungsmassnahmen des Landes Tirol

Mag. Ekkehard Allinger-Csollich, Leiter der Verkehrsplanung Tirol, erläutert uns in einem interessanten und ausführlichen Referat die Verlagerungsmassnahmen. Die grossen Probleme des intensiven LKW-Verkehrs bestehen mit 2,52 Mio. Fahrten nicht auf der Brenner Autobahn, sondern mit 3,14 Mio. Fahrten auf der Inntalautobahn zwischen Kufstein und Innsbruck. In den Hauptverkehrszeiten ergeben sich auf dieser auch für den Regionalverkehr wichtigen Inntalautobahn regelmässig Staus. Die Grenzen für die Schadstoffbelastung werden regelmässig überschritten.

Verlagerungsmassnahmen und die Reduktion der Umweltbelastung sind in Tirol seit dreissig Jahren ein Thema. Mit folgenden Massnahmen werden die Probleme teilweise in enger Abstimmung mit der EU bekämpft:

- Dank dem österreichischen Immissionsschutzgesetz kann für LKW mit grösserem Schadstoffausstoss ein Nachtfahrverbot verhängt werden. Es gibt kein generelles Nachtfahrverbot, hingegen wird nachts eine höhere Maut erhoben.
- Transportalternativen mit geringerem Schadstoffimmissionen werden finanziell gefördert, indem zurzeit 50 Prozent der Mehrkosten des teureren Transports vergütet werden.
- Die Kapazität der Strassen und der Verkehrsfluss werden durch die situative Steuerung der Geschwindigkeit optimiert.
- Die Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schiene wird durch günstige Abonnemente gefördert. Die Jahreskarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel im ganzen Bundesland Tirol kostet weniger als EUR 500.-. Der Anteil der mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisenden Touristen wird aktiv gefördert.
- LKW mit einer hohen Schadstoffbelastung werden mit einem Fahrverbot belegt. Infolge der Auswirkungen für das heimische Transportgewerbe erfolgt die Einführung gestaffelt.

- Die nur auf den Autobahnen anfallende Maut kann kaum mehr erhöht werden. Die noch nicht eingeführte Wegekostenrichtlinie der EU wird auch in Tirol intensiv diskutiert.
- In Kufstein werden LKW blockweise abgefertigt. In Spitzenzeiten werden nur 650 LKW pro Stunde abgefertigt.
- Der Anteil der rollenden Landstrasse schrumpft seit einigen Jahren. Zurzeit werden noch 145‘000 LKW pro Jahr auf der Schiene befördert. Bis 2021 soll die Anzahl der LKW auf der Rollenden Landstrasse auf 450‘000 LKW jährlich verdreifacht werden.
- Ein vollständiges oder ein sektorales Nachfahrverbot ab 2021 sind in Diskussion. Eine Alpentransitbörse würde begrüsst.

Italien steuert den Verkehr auf der Brennerautobahn über die Mautstellen, welche den Fluss verstetigen.

Brenner Basis-Tunnel BBT und Besichtigung der Baustelle Ahrental

Vor der Besichtigung der Baustelle in Ahrental statten wir dem im Aufbau begriffenen Besucherzentrum in der Nähe von Innsbruck Hauptbahnhof einen Besuch ab. Hier erhalten wir einen ersten Überblick über das von der EU als Leuchtturmprojekt bezeichnete und etwa zur Hälfte von ihr finanzierte Grossprojekt.

Der BBT wird von einer Gesellschaft Europäischen Rechts mit den Partnern Italien und Österreich gebaut. In diesen Tagen feiert man das 15-jährige Jubiläum des entsprechenden Staatsvertrages. Zurzeit sind bereits 100 Kilometer der insgesamt 230 Kilometer Tunnel im Rohbau fertig gestellt. Der BBT soll Ende 2028 dem Betrieb übergeben werden. Etwa sechzig Prozent der Tunnels werden mit Tunnelbohrmaschinen und der Rest bergmännischen ausgebrochen.

Nach dieser Einführung werden wir mit Kleinbussen nach Ahrental gefahren. Nach der Ausrüstung mit Schutzkleidung, Lampe und Notfallset und nach der Erläuterung der Sicherheitsvorschriften fahren wir über die vier Kilometer lange und zehn Prozent steile Rampe zur eigentlichen Tunnelbaustelle.

Wir fahren zuerst in den Sicherheitsstollen, der mit Rettungsfahrzeugen befahrbar ist und der die Abwasserleitungen und die technischen Geräte für den Betrieb des Tunnels aufnehmen wird. Der Bau des Sicherheitsstollens ist weit fortgeschritten, der Durchschlag soll 2021 erfolgen. Wir werden von Charlie List geführt, der seit vielen Jahren im Tunnelbau arbeitet und die Besichtigung mit seinem Wissen bereichert. Wie Charlie List ausführt, soll im Gotthardtunnel die Versinterung der unter den Geleisen liegenden Entwässerungsröhren Probleme verursachen.

Anschliessend fahren wir eine längere Strecke an den Westkopf des unterirdischen Anschlusswerks des BBT an die Güterzugumfahrung von Innsbruck. Dieser Anschluss erfolgt mit zwei einzelnen Röhren – in der Fachsprache Überwerfungen – kreuzungsfrei. Von hier aus fahren wir in einer der beiden Hauptröhren des BBT, wo wir verschiedene Arbeitsschritte wie Betonieren des Gewölbes oder der Bodenplatte mit verfolgen können.

Tief beeindruckt vom Gesehenen gelangen wir nach etwa zwei Stunden zurück ans Tageslicht, von wo aus wir pünktlich zum Bahnhof Innsbruck gefahren werden.

Abschluss und Dank

Pünktlich treten wir in Innsbruck die Heimreise an. Wir alle sind Kurt Metz für die Organisation der informativen und perfekt organisierten Studienreise zu grossem Dank verpflichtet.

Und eine kritische Schlussbemerkung: Erstaunlich ist, dass der BBT trotz dem komplizierten Anschlusswerk vor Innsbruck, der aufwendigen Unterquerung des Eisackflusses bei Franzensfeste und einer dritten Röhre weniger kostet als der Gotthard Basis-Tunnel. Und noch weniger nachvollziehbar ist, dass für den Einbau der Bahntechnik im BBT drei Jahre veranschlagt werden, während die Unternehmen in der Schweiz für den Einbau und den Test der Bahntechnik im Ceneri Basis-Tunnel vierzig Monate benötigen.