

Engpass-Analyse

Eingereicht von: Internationale Alpenschutzkommission (CIPRA International)
Am: 15. Februar 2007

Beschreibung des Engpasses:

Engpässe auf der Bahnstrecke über den Brenner aufgrund alter Signaltechnik und alter Zugsicherungssysteme.

Lok- und Lokführerwechsel werden dabei ebenfalls notwendig.

Effekte des Engpasses:

- Veraltete, in den betroffenen Ländern unterschiedliche Signal- und Zugsicherungssysteme machen Lok- und Lokführerwechsel an der österreichisch-italienischen Grenze am Brenner notwendig. Das hat unter anderem lange Umspannzeiten zur Folge, aber auch längere Systemzeiten auf der Strecke insgesamt.

- Aufgrund der veralteten Technik kann die eigentlich vorhandene Streckenkapazität nicht ausgenutzt werden. Eine insgesamt schlechte Wettbewerbssituation der Bahn gegenüber der Straße über den Brenner folgen daraus.

Zeitgleich zu beobachten ist die Übernutzung und Überlastung der benachbarten Straßen-Transitstrecke über den Brenner.

Gegenmaßnahmen:

Baldmögliche Ausrüstung der Lokomotiven mit ETCS und Ertüchtigung der bestehenden Bahnstrecke mit ERMTS (sollte unabhängig von einer Entscheidung zum Brennerbasistunnel und kurzfristig auf der vorhandenen Strecke durchgeführt werden)

Parteien, die zu beteiligen sind:

- Operateure der Strecke (DB Cargo, ÖBB Cargo, FS Cargo, Kombi-Verkehr etc)
- Regierungen Italien, Österreich, Deutschland (für Investitionen in ERTMS und ETCS)

Mögliche Best-practice-Beispiele

Ausstattung bei der Schweizer NEAT (Gotthard- und der Lötschberg-Tunnels)

Rechtliche Grundlage für eine bevorzugte Ausstattung der Strecke:

Alpen-Konvention, Umsetzungs-Protokoll Verkehr, Artikel 3/1/c/bb: „(.....)Rechnung zu tragen, dass die optimale Auslastung der vorhandenen Infrastruktur gefördert wird“