



Maßnahmen zur Steigerung der Interoperabilität und Leistungsfähigkeit im Schienenverkehr an der Brennerachse

1. Infrastruktur und Investitionen (mittelfristig)

- Zügiger Ausbau der Schieneninfrastruktur des Scan-Med-Korridors (inkl. der nördlichen und südlichen Zulaufstrecken)
- Ausbau des Verladebahnhofes in Trient
- Bau eines neuen modernen und für 750-Meter-Züge konzipierten Umladebahnhofes in der Region Verona (Isola della Scala).
Ein Umbau des bereits bestehenden würde keine ausreichenden zusätzlichen Kapazitäten bringen, daher ist ein völliger Neubau notwendig.
- Bereithaltung geeigneter Flächen in Branzoll (Bz) für eine eventuell notwendige Verladestation in Südtirol
- Bau eines Terminals im Bereich Langkampfen/Schaftenbau mit Anbindung an den Scan-Med-Korridor (Rola- und Kombiverkehr)
- Ausbau der Bestandsstrecke zur Führung von Güterzügen mit 750 Metern Länge
- Elektrifizierung der „last mile“ im Quadrante Europa zwischen dem Terminal und Rangierbahnhof
- Elektrifizierung des Ladegleises im Interporto Trient und Erweiterung zur Abfertigung von Güterzügen mit 750 Metern Länge (Fertigstellung 2019)
- Einführung des standardisierten Sicherheitssystems (ETCS Level 2.3.0 d wie bereits im Unterinntal eingebaut; Level 3.0 oder 3.4 ist überschießend und ist am Brennerkorridor nicht notwendig) am gesamten Korridor ohne nationalstaatliche Spezialauflagen.
- Effizientere Abwicklung von notwendigen Rangiervorgängen am Bahnhof Brenner (kurzfristig)
- Entwicklung einer einheitlichen IT-Plattform zur Erfassung sämtlicher Zugdaten (Fahrplan, Statusbericht, technische und ladungsrelevante Daten) auf Basis des TAF-TSI-Standards – dies ist insbesondere für eine grenzüberschreitende Baustellenkoordination von besonderer Bedeutung
- Investitionen in die technische Ausstattung der bestehenden Güterterminals entlang des Brennerkorridors
- Verstärkte Investitionen in Wagenmaterial mit „120 km/h-Typisierung“ (die Maximalgeschwindigkeit der Züge muss sich am „langsamsten“ Wagon orientieren!)
- Investitionen in zusätzliches Wagonmaterial und Austausch zwischen allen Schienenverkehrsbetreibern (staatliche und private EVU's)
- Einsatz von modernen Kontrollgeräten (z.B. Wärmebildkameras) bei der Kontrolle unerlaubter Grenzübertritte)
- Beseitigung von Langsamfahrstellen an der Bestandsstrecke über den Brenner



2. Regeln und Normen (mittelfristig)

- Durchgehende europarechtliche Trennung von Infrastruktur (Netz) und Schienenbetrieb
- Mehr Wettbewerb auf der Schiene (Finanzunterstützung von EVU-Start-ups, Zerschlagung von europäischen marktbeherrschenden Oligopolen, Trennung der EVU's in Personentransportgesellschaften und Gütertransportgesellschaften)
- EU Richtlinie 92/106 dahin ändern, dass der Straßen-Vor- und Nachlauf auf 250 km Luftlinie zum nächstliegenden technisch geeigneten Umladebahnhof erhöht wird und von den Kabotage-Regeln befreit ist
- Einheitliches, standardisiertes europäisches Eisenbahnrecht (keine nationalen Auflagen oder Sonderregelungen) – dazu sind die derzeit geltenden EU-Vorschriften zu ändern und den Erfordernissen eines grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs anzupassen
- Einheitliche Sicherheitsvorschriften und Einführung von ETCS (European Train Control System) am gesamten Schienenverkehrskorridor München – Verona (führt zu einheitlichen Regelungen hinsichtlich der Signalisation auf der Strecke, bei Zügen und in der Lokführung – z.B. nur ein Lokführer notwendig, einheitliche Signalisation des Zuges bedarf keiner Umrüstung der Züge am Brenner mehr)
- Harmonisierte Regelungen bei Abfalltransporten im Bereich des Schienenverkehrs
- Verwendung der englischen Sprache als internationales Kommunikationsmittel im Schienengüterverkehr

3. Bahnbetrieb (kurzfristig)

- Garantierte Laufzeiten (Strecken über 700 km: 48 Stunden, Strecken unter 700 km: 24 Stunden – Nachtsprung) (kurzfristig)
- Organisation von getakteten intermodalen Shuttleverkehren zwischen großen Wirtschaftszentren
- Schnellere Trassenbereitstellung
- Beseitigung des derzeit herrschenden Mangels an Lokführern. Abschaffung der Regel in Italien, dass zwei Lokführer pro Lok sein müssen. (kurzfristig)
- Europaweit standardisierte Aus- und Weiterbildung von Bahnpersonal und die Möglichkeit grenzüberschreitend arbeiten zu dürfen (kein Lokführerwechsel am Brenner)
- Massive Investitionen in den Ankauf von Lokomotiven mit Gleich- und Wechselstrom (z.B. Taurus 1216).
- Ausreizung des höchstzulässigen Ladegewichtes (Nutzung des technisch zulässigen Zughakengewichtes auf der gesamten Strecke)
- Erhöhung der Anzahl von „Mischzügen“ (Züge mit unterschiedlichen Beladungen)
- Bessere und grenzüberschreitende Koordinierung von Baustellen
- Etablierung einer Frachtenbörse ähnlich von Timocom für den Straßengüterverkehr – führt zu einer besseren Auslastung der Züge



- Genehmigung des Einsatzes einer Schiebelok am Zugende für schwere für Süd-Nord-laufende Züge mit mehr als 1.500 t (Änderung der entsprechenden Verbotsregeln der RFI)
- Zusätzliche Slots für den Schienengüterverkehr über den Brenner (derzeit bestehen 22 gute durchgehende Slots pro Richtung; 60 nichtdurchgehende Slots, Bottlenecks am Brenner und Einfahrt München)

4. Rola-Verkehr (kurzfristig)

- Rola-Verkehre sind nur als Zusatzangebote der Betreibergesellschaften zu sehen, da sie nur einen kurzen Teil des Straßentransportes abdecken und daher nicht signifikant zur Verkehrsverlagerung beitragen können. Der Betrieb von Rola-Verkehren ist im Vergleich mit UKV wesentlich teurer und kostenaufwändiger. Finanzielle Bezuschussungen müssen daher primär in den UKV fließen; finanzielle Beihilfen für Rola-Verkehre dürfen nur für die vom UKV nicht benutzten Slots vorgesehen werden. Für unbegleitete Kombiverkehre müssen im Bedarfsfall Slots freigemacht werden
- Verbesserungen der Zu- und Abfahrten am Rola-Terminal Wörgl (Trennung Rola-Verkehr vom übrigen Güterverkehr; bessere Abtrennung des Holzterminals vom Rola-Terminal etc.)
- Verbesserung der Auslastung durch „First-in-First-out“-System (Wegfall der Buchungsmodalitäten; keine Stornogebühren etc.)
- Sicherstellung, dass alle Züge (unabhängig von der Auslastung) fahren (Beseitigung des Lokführer-Mangels)

5. Tarife und Vertrieb (kurzfristig)

- Überarbeitung der Tarife für den Netzzugang durch marktkonforme Preisstruktur.
- Keine unterschiedliche Schienenmaut in Österreich (die Maut im Unterinntal und auf der Brennerstrecke ist deutlich höher als im Übrigen österreichischen Gebiet)
- Mautbefreiung (für Lkw's) im Vor- und Nachlauf
- Verstärkte Investition der Staatsbahnen in den Vertrieb der Güterverkehrsangebote

6. Kraftfahrrecht (kurzfristig)

- Änderung der EU-RL 92/106 und generelle Ausnahme von den Kabotagebestimmungen und Anhebung der höchstzulässigen Gesamtgewichte auf 44 t im Vor- und Nachlauf auf 250 km Luftlinie zum nächstliegenden technisch geeigneten und/oder destinationsrelevanten Güterterminal

Trient, Bozen, Innsbruck

3. Oktober 2018