

Protokoll des IBS Workshops am 12. Oktober 2023 in Franzensfeste

Agenda

14:00 bis 15:30 Uhr Tunnelbesichtigung des Brennerbasistunnel per Bus (Südseite Baulos Mauls)

50 Gäste und Mitglieder der IBS nahmen an der Tunnelbesichtigung teil. Der Dank gilt noch einmal dem Konsortium für den Bau des Brennertunnels für die Unterstützung bei der Organisation dieser Tunnelbesichtigung sowie der Durchführung des 50. IBS Kongress. Die wichtigsten Informationen wurden den Teilnehmern auf dem anschließenden Workshop übermittelt.

Fotos dieser beeindruckenden Besichtigung finden Sie in der Fotogalerie der IBS Website www.ibs-ev.com

15:30 bis 16:45 Uhr Workshop Alpenquerung Brenner Basistunnel im „Karel van Miert Saal“ in Franzensfeste

- **Der Brenner Korridor und seine strategische Bedeutung** **BCP, P. Endrizzi**

Herr Endrizzi (Sekretär der Brennerkorridorplattform) stellte das gesamte von der EU geförderte Eisenbahn-Korridor Projekt zwischen München und Verona vor.
<https://www.ibs-ev.com/veranstaltungen/kongresse/50-ibs-kongress-am-12-und-13-oktober-2023-in-brixen-italien/#!/additional>

Der Brenner Basistunnel ist das Herzstück dieses Korridors und wird 2032 fertiggestellt. Das beeindruckende Projekt für die notwendigen Planungen und Baumaßnahmen ist in der Projektbeschreibung dargestellt.

<https://www.ibs-ev.com/veranstaltungen/kongresse/50-ibs-kongress-am-12-und-13-oktober-2023-in-brixen-italien/#!/additional>



Herr Endrizzi informierte in einem Video über die laufenden Bauarbeiten am Tunnel

<https://www.ibs-ev.com/veranstaltungen/kongresse/50-ibs-kongress-am-12-und-13-oktober-2023-in-brixen-italien/#!/additional>

Im Zusammenhang mit den geplanten Kapazitätserweiterungen im Vor- und Nachlauf des Brenner Basistunnels wird bis zum Jahre 2040 mit einer Verdreifachung der Transportmengen auf der Schiene gerechnet.

- **Der Brenner Basistunnel aus infrastruktureller und betrieblicher Sicht, samt seiner Zuläufe im Norden und Süden (BBT SE, Herren R. Abfalterer und A. Ambrosi/ BCP, P. Endrizzi)**

Herr Abfalterer informierte über die vorgesehenen Infrastrukturstandards für die geplanten Bahnstrecken des Güterverkehrs auf der Gesamtstrecke zwischen München und Verona:

Zuglänge: 740 m

Zug-Bruttogewicht: 2.000 t

Achslast: 25 t

Laufzeitverkürzung über den Brenner: bis zu 70 %

Damit wären aus kommerzieller Sicht operative Kostenreduzierungen von bis zu 40 % möglich.

Die wichtigsten Ausbauplanungen auf den Strecken im Anschluss des Brennerbasistunnels wurden präsentiert

<https://www.ibs-ev.com/veranstaltungen/kongresse/50-ibs-kongress-am-12-und-13-oktober-2023-in-brixen-italien/#!/additional>

- **Aktuelle Situation im alpenquerenden Güterverkehr und Erwartungen an den BBT** **IBS, Olaf Krüger**

Der Vorsitzende der IBS bedankte sich bei den Vertretern der BBT SE und BCP für die hochinteressanten Informationen. Mit den geplanten Infrastrukturstandards und Ausbaumaßnahmen wird der alpenquerende Eisenbahngüterverkehr durch



den Brennerbasistunnel im nächsten Jahrzehnt wesentlich zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene beitragen. Damit werden wesentliche Wünsche/Erwartungen der IBS an dieses europäische Großprojekt erfüllt.

<https://www.ibs-ev.com/veranstaltungen/kongresse/50-ibs-kongress-am-12-und-13-oktober-2023-in-brixen-italien/#!/additional>

Wünschenswert wäre aus der Sicht der IBS, dass die Sicherheitsvorkehrungen zur Vermeidung von Unfällen mit Beschädigungen des Tunnels und damit extrem kostenintensiven Reparaturmaßnahmen und sehr schwierigen Zugumleitungen auf einem höchsten Standard installiert werden. Herr Krüger machte darauf aufmerksam, dass die IBS Mitgliedsfirma Vossloh RailWatch über entsprechende Anlagen verfügt, die Schäden an Waggons im Fahrbetrieb erfassen und entsprechende Signale frühzeitig an das jeweilige Infrastrukturmanagement oder den Lokomotivführer senden könnten. Die IBS empfiehlt, derartige hochmoderne Anlagen auch vor Einfahrten in andere europäische Tunnel zu installieren. Die Beschädigungen durch den jüngsten Unfall am Schweizer Gotthard Tunnel haben zu erheblichen Engpässen im Eisenbahngüterverkehr verbunden mit extremen Reparaturkosten geführt.

Erst im Sommer 2024 wird der volle Betrieb durch den Tunnel wieder möglich sein.

<https://www.ibs-ev.com/veranstaltungen/kongresse/50-ibs-kongress-am-12-und-13-oktober-2023-in-brixen-italien/#!/additional>

Herr Abfalterer informierte, dass diesbezüglich bereits mehrere Lösungen diskutiert werden und ein Interesse besteht, hier auch die Anlagen von Vossloh RailWatch einzubeziehen.

Abschließend bedankte sich Herr Krüger beim gesamten Team zur Entwicklung des Brennerbasistunnels und wünschte diesem Korridorprojekt eine termingerechte und problemfreie Realisierung.