

Kapazitätsstudie Brenner-Korridor 203X (Inbetriebnahme Brenner-Basistunnel)

FINALER BERICHT | STAND APRIL 2026

Inbetriebnahme BBT

Fahrzeugtechnische Annahme

Personen-Fernverkehr (München-Verona-München):

- RJ2-Einfachgarnitur 622to / 258m / 9 Wg BR 1216 or 1293 (Vmax 230 km/h)
- ETR 1000 499to / 202m (Vmax 300 km/h)
- ETR 675 400to / 188m (Vmax 250 km/h)

Personen-Nahverkehr (ÖBB-Bereich)

- ET 4024 Einfachgarnitur 116to / 67m (Vmax 140 km/h)
- ET 4746 Einfachgarnitur 163to / 75m (Vmax 160 km/h)
- ET 4748 Einfachgarnitur 202to / 101m (Vmax 160 km/h)
- ETR 160 Alstom Corradia (ÖBB/SAD) 250to / 128 m (Vmax 160 km/h)

Personen-Nahverkehr (RFI-Bereich)

- ETR 170 203to / 107m (Vmax 160 km/h)
- ETR 526 240to / 97m (Vmax 160 km/h)

Personen-Nahverkehr (DB-Bereich)

- ET 427 Flirt 3 - Einfachgarnitur 204to / 107m (Vmax 160 km/h)
- ET 427 Flirt 3 - Doppelgarnitur 408to / 214m (Vmax 160 km/h)
- ET 427 Flirt 3 - Dreifachgarnitur 612to / 321m (Vmax 160 km/h)

Güterverkehr (Brenner-Querschnitt)

- Variante Kurz (BBT) ¹⁾ 2000to / 550 m BR 2159 od. 193 (Vmax 100 km/h)
- Variante Mittel (BBT) ²⁾ 2000to / 650 m BR 2159 od. 193 (Vmax 100 km/h)
- Variante Lang (BBT) ³⁾ 2000to / 740 m BR 2159 od. 193 (Vmax 100 km/h)
- Variante Hall/Tirol – Innsbruck - BBT 1960 t / 600 m / 2x BR 2159 od.
+ Variante Umleitung Brennerpass 1450 t / 600 m / 2x BR 193 (Vmax 100 km/h)
- Variante ROLA Brennersee 1450 t / 420 m / 2x BR 193 (Vmax 100/80 km/h)
- Variante ROLA Trento 2000 t / 650 m BR 193 (Vmax 100 km/h)

Bespannung der Varianten mit BR 2019 (Stadler EURO 9000) 2600 t möglich!

• Annahmen zur Verteilung der Systemtrassen im GV auf der Brennerachse durch den BBT im BCP-Kapazitätsstudie 2030.:

• ¹⁾ Relativer Anteil der Systemtrassen: ca. 50%

• ²⁾ Relativer Anteil der Systemtrassen: ca. 30%

• ³⁾ Relativer Anteil der Systemtrassen: ca. 20%

Inbetriebnahme BBT

infrastruktureller Zustand RFI

- Sicherungstechnischer Standard Neubau- und Bestandsstrecke bis Verona ETCS L2/BL3
- Bf. PM Fortezza (*einfache Weichenverbindung Südausfahrt*)
- Schalderer+ Grödner Tunnel
- Schleife Riggertal
- **Bf. Bolzano/Bozen NEU (Infrastruktur ist 203X NICHT verfügbar) X**
- Virgl-Tunnel (dreigleisige Süd-Ausfahrt Bolzano/Bozen)
- Bf. Bressanone/Brixen NEU
- **Bressanone Ospedale/Brixen Krankenhaus stop**
- **Nordzufahrt Pescantina – Verona (Infrastruktur ist 203X NICHT verfügbar) X**
- Überholbahnhöfe Bestandsstrecke mit Überholgleise für 740 m Zuglänge (Mezzocorona, Trento-Roncafort. Ala)

infrastruktureller Zustand ÖBB

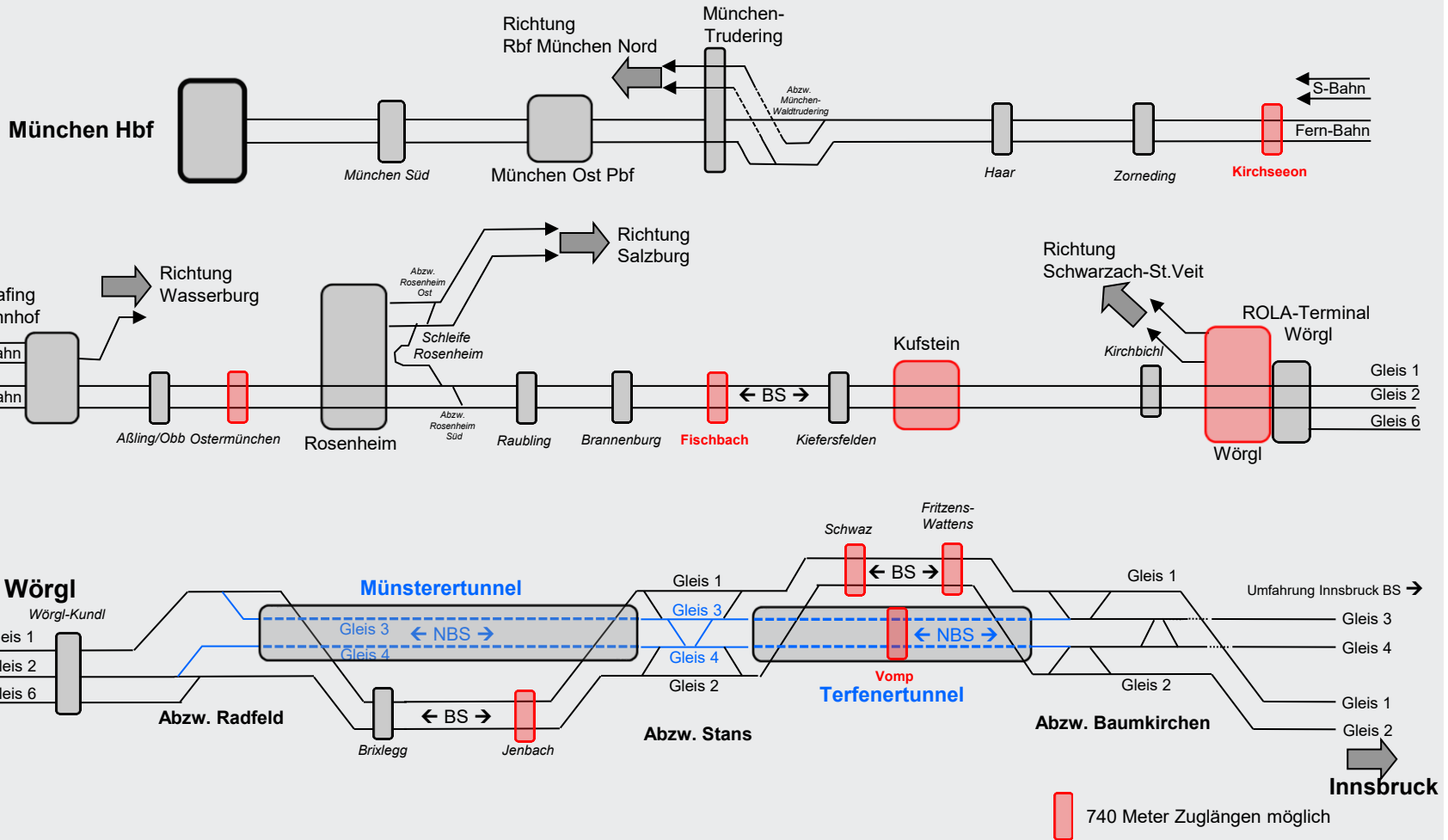
- Sicherungstechnischer Standard Kufstein – Innsbruck – BBT/Brennerpass ETCS L2/BL3
- Bf. Kufstein – Bestand (Überholgleise für 740 m Zuglänge)
- Bf. Wörgl – Bestand (Überholgleise für 740 m Zuglänge)
- Bf. Jenbach – Bestand (Überholgleise für 740 m Zuglänge)
- Bf. Hall/Tirol – Bestand (Überholgleise für 740 m Zuglänge)
- Bf. Schwaz NEU (Überholgleise für 740 m Zuglänge)
- Bf. Fritzens-Wattens NEU (Überholgleise für 740 m Zuglänge)
- Überholbahnhof Vomp (Neubaustrecke) (Überholgleise für 740 m Zuglänge)
- **Neubaustrecke Schafteu – Radfeld (Infrastruktur ist 203X NICHT verfügbar) X**

infrastruktureller Zustand DB

- Sicherungstechnischer Standard München-Trudering – Rosenheim – Kufstein/Salzburg ETCS L2/BL3
- Bf. Fischbach NEU (Überholgleise für 740 m Zuglänge)
- Bf. Ostermünchen - Bestand (Überholgleise für 740 m Zuglänge)
- Bf. Kirchseeon NEU (Überholgleise für 740 m Zuglänge)
- **Überholbahnhof Rottau NEU (Infrastruktur ist 203X NICHT verfügbar) X**

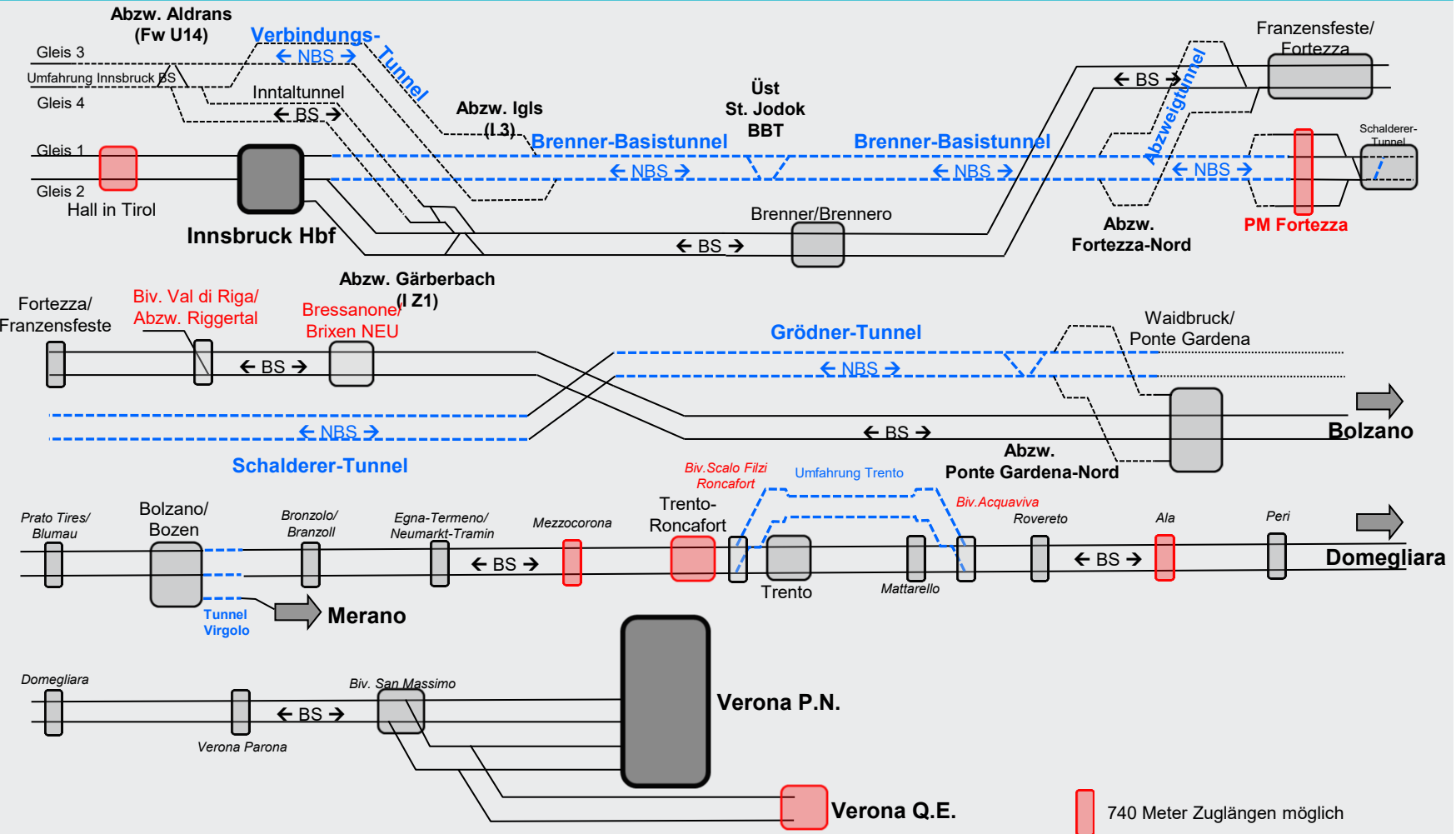
Kapazitätsstudie 203X

SCHIENENINFRASTRUKTUR BRENNER-NORDZULAUF 203X



Kapazitätsstudie 203X

SCHIENENINFRASTRUKTUR BBT + BRENNER-SÜDZULAUF 203X



Kapazitätsstudie 203X

ERWARTUNGSWERTE/PROGNOSEZAHLEN IN EXPLIZITEN QUERSCHNITTEN

Querschnitt	Personen- Fernverkehr	Personen- Nahverkehr	Güterverkehr	Querschnitt gesamt
<i>*) finalisierter Ausbau ABS 38</i>				
München - Rosenheim	52*)	90	171	313
Rosenheim - Kufstein	78	44	148	270
Kufstein - Wörgl	78	60	148	286
Wörgl – Jenbach (Gesamt-Querschnitt)	86	74	258	418
Jenbach – Innsbruck (Gesamt-Querschnitt)	86	150	258	494
Innsbruck – Brenner-Querschnitt (BBT + Bestand)	BBT 34 BS 2	BBT 0 BS 70	BBT 148 BS 64	318
Brenner-Querschnitt (BBT+Bestand) – PM Fortezza/Fortezza	BBT 34 EL 2	BBT 0 EL 68	BBT 148 EL 10	262
PM Franzensfeste/Franzensfeste – Waidbruck (Los 1 + Bestand)	NL 8 EL 28	NL 0 EL 138	NL 148 EL 10	332
Waidbruck - Bozen	36	70	158	264
Bozen - Trento	40	89	158	287
Trento - Verona	40	53	123	216

► Brenner-Korridor-Studie vs. Prognose 2025+

Die Grundlage der GV-Zugzahlen ist die neu evaluierte Brenner-Korridor-Studie, welche mit einem niedrigeren Prognosewert Innsbruck – Trento via BBT [148 GV-Trassen] im Vergleich zur - in das Jahr 2030 - interpolierten **Prognose 2025+** Innsbruck – Trento via BBT [**160** GV-Trassen] angesetzt ist. Diese Differenz ist zwischen ÖBB und RFI vereinbart, als „Planungspolster“ in die Bewertungen bezüglich Kapazitätsauslastung einfließen zu lassen.

Die angeführten Zugzahlen des Personenfern- und -nahverkehrs sind im Trassenkatalog RFI manifestiert und wurden für die Berechnung der Kapazitätsauslastung vollständig übernommen.

► Trassenkatalog RFI/DB/ÖBB

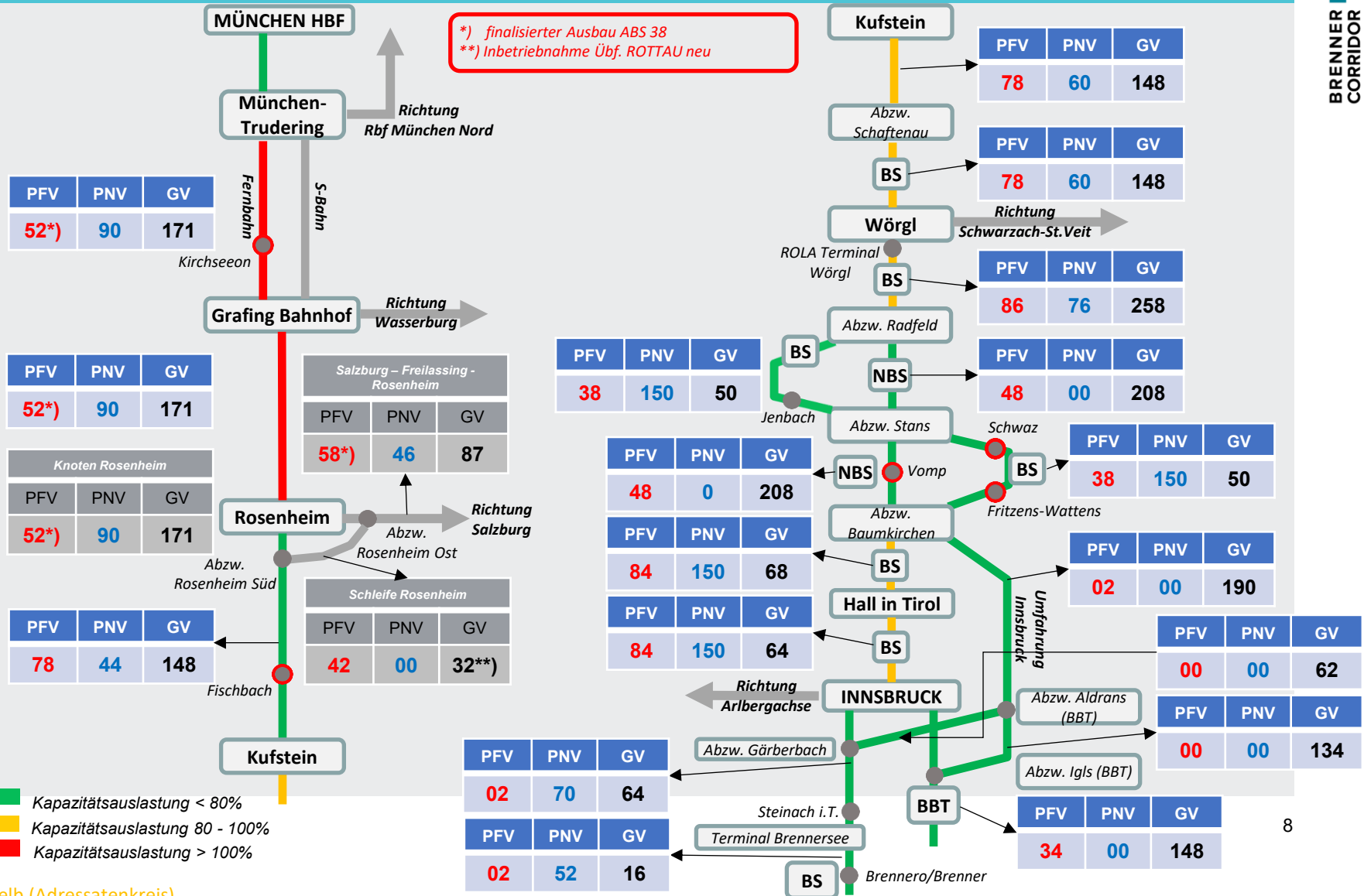
- Zugzahlen aus Personenfern/-nahverkehr, Güterverkehr
- Definition des Ziels und der Quelle
- Verknüpfungspunkte der Katalogdaten:
 - PM Fortezza/Brennero RFI/ÖBB
 - Kufstein DB/ÖBB
- Manifestierten Zugzahlen für Berechnung der Kapazitätsauslastung vollständig übernommen

Kapazitätsstudie 203X

ERWARTUNGSWERTE/PROGNOSEZAHLEN

KAPAZITÄTSAUSLASTUNG BRENNER-NORDZULAUF 203X

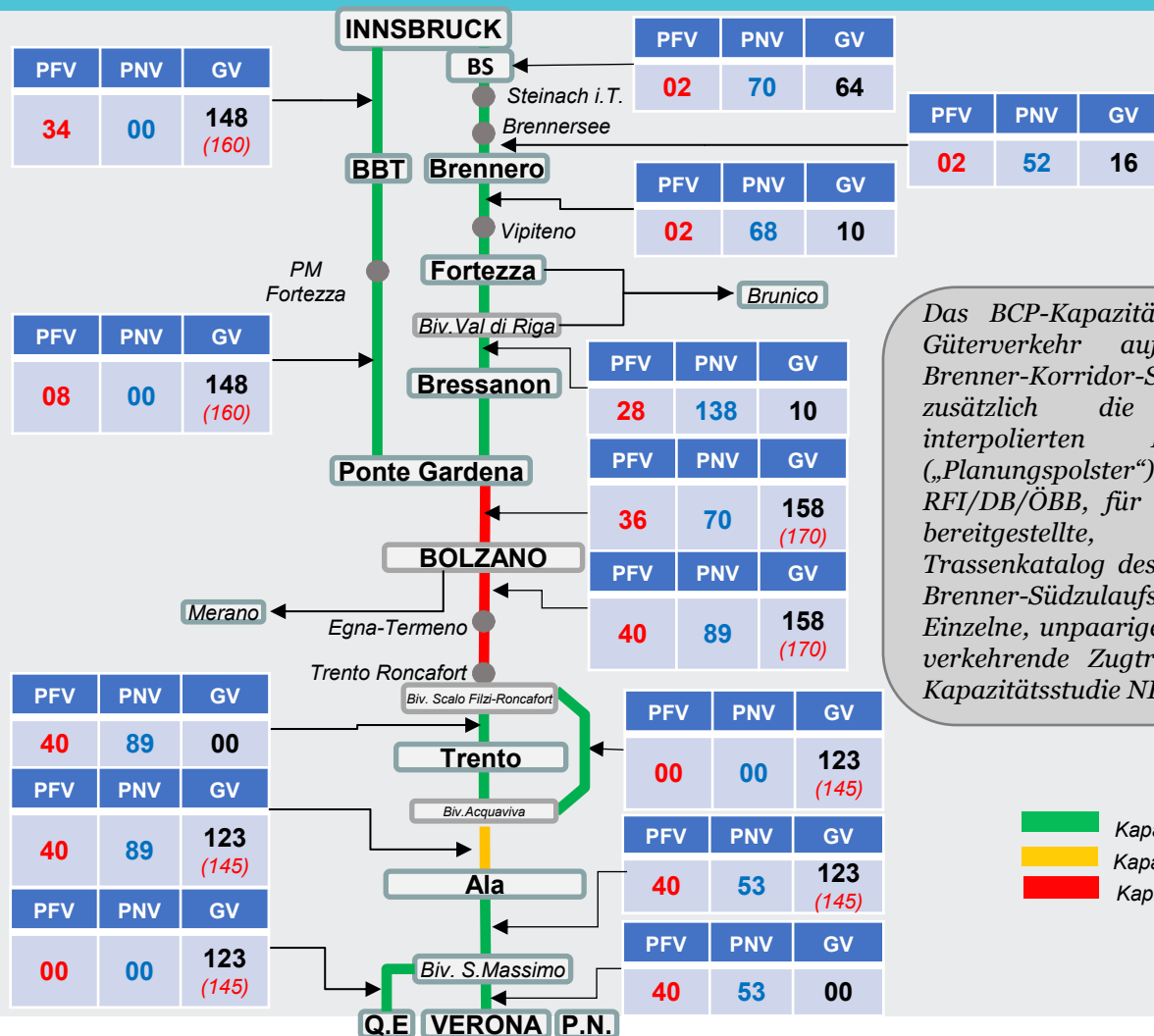
*) finalisierter Ausbau ABS 38
 **) Inbetriebnahme Übf. ROTTAU neu



Kapazitätsstudie 203X

ERWARTUNGSWERTE/PROGNOSEZAHLEN

KAPAZITÄTSAUSLASTUNG BRENNER-BASIS-TUNNEL + BRENNER-SÜDZULAUF 203X



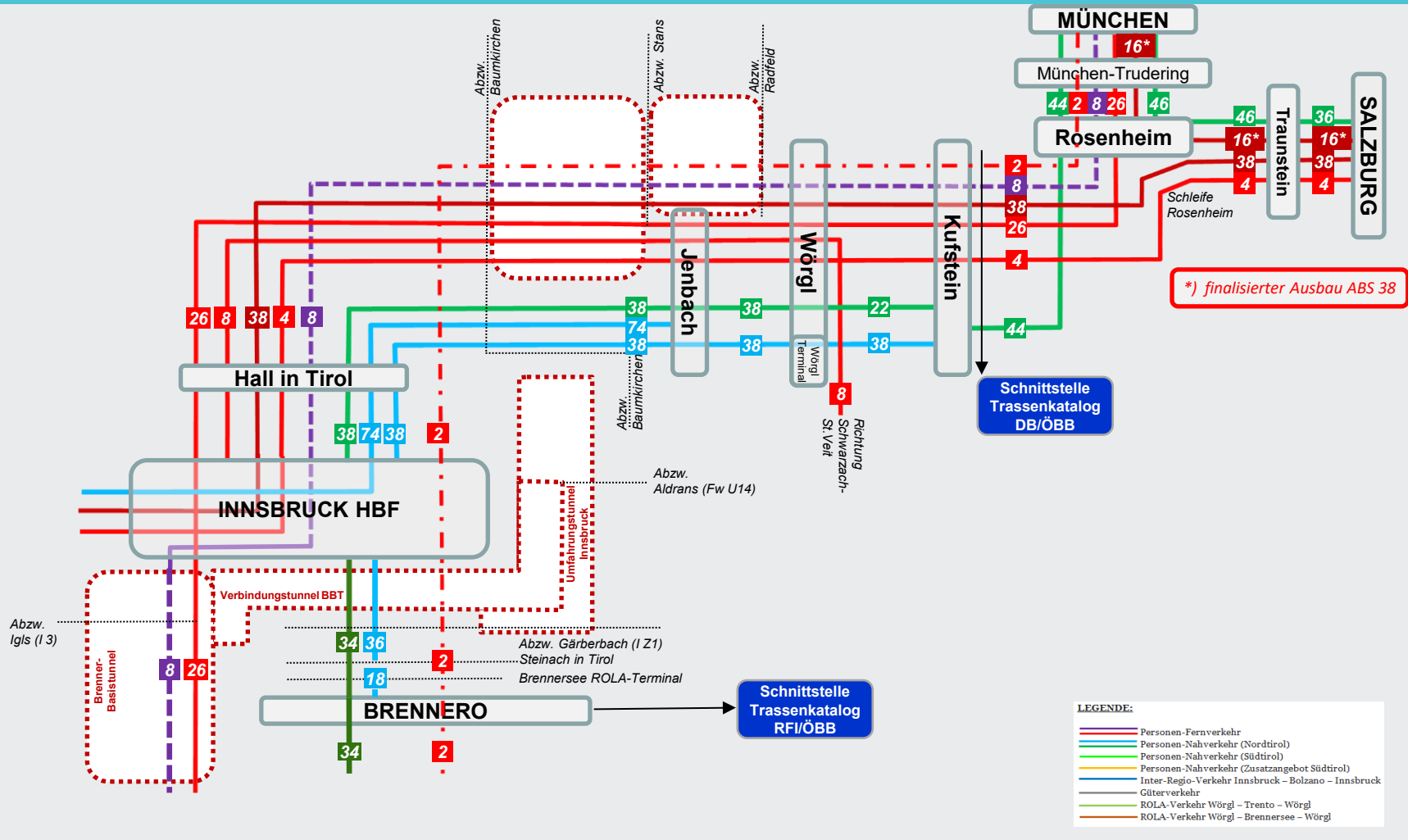
Das BCP-Kapazitätsstudie basiert im Güterverkehr auf Grundlage der Brenner-Korridor-Studie. Es inkludiert zusätzlich die Differenz zur interpolierten Prognose 2025+ („Planungspolster“), sowie der von RFI/DB/ÖBB, für alle Marktsegmente bereitgestellte, trilaterale Trassenkatalog des Brenner-Nord bzw. Brenner-Südzulaufs. Einzelne, unpaarige bzw. unregelmäßig verkehrende Zugtrasse sind im BCP-Kapazitätsstudie NICHT angeführt!

- █ Kapazitätsauslastung < 80%
- █ Kapazitätsauslastung 80 - 100%
- █ Kapazitätsauslastung > 100%

Kapazitätsstudie 203X

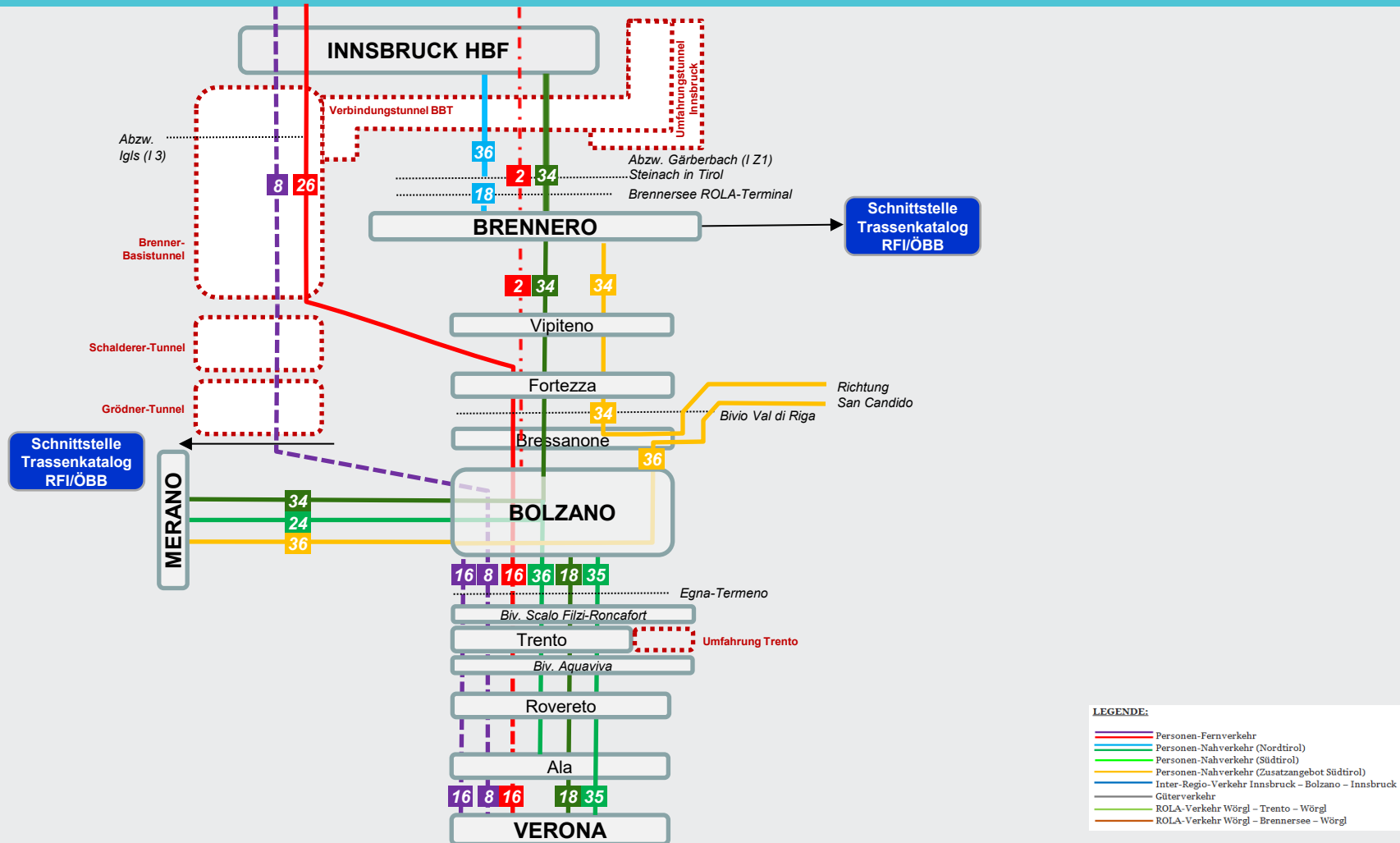
KAPAZITÄTSAUSLASTUNG BRENNER-NORDZULAUF 203X

MENGERGERÜST PERSONENFERN- / PERSONENNAHVERKEHR



Kapazitätsstudie 203X

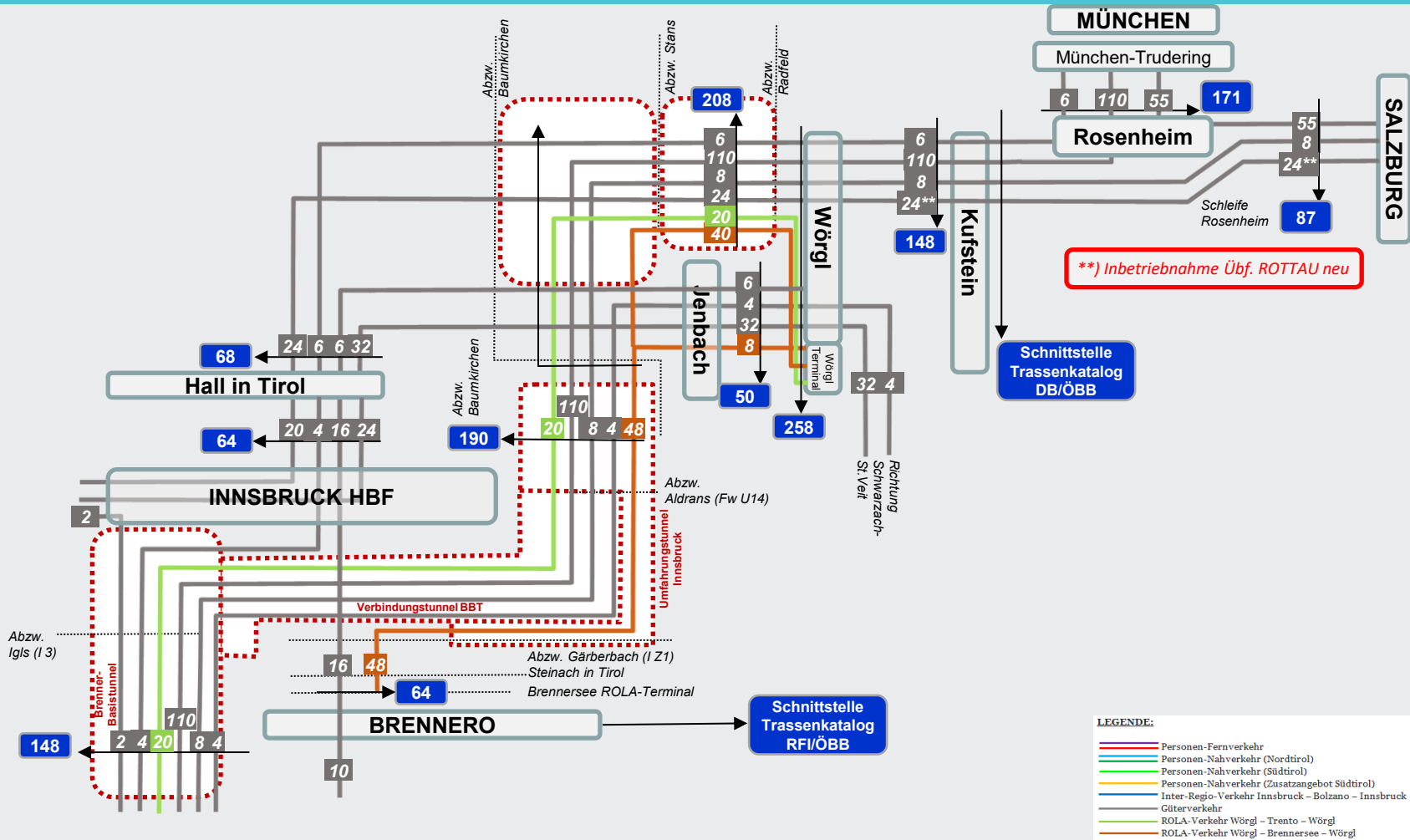
KAPAZITÄTSAUSLASTUNG BRENNER-BASIS-TUNNEL + BRENNER-SÜDZULAUF 203X MENGENGERÜST PERSONENFERN- / PERSONENNAHVERKEHR



Kapazitätsstudie 203X

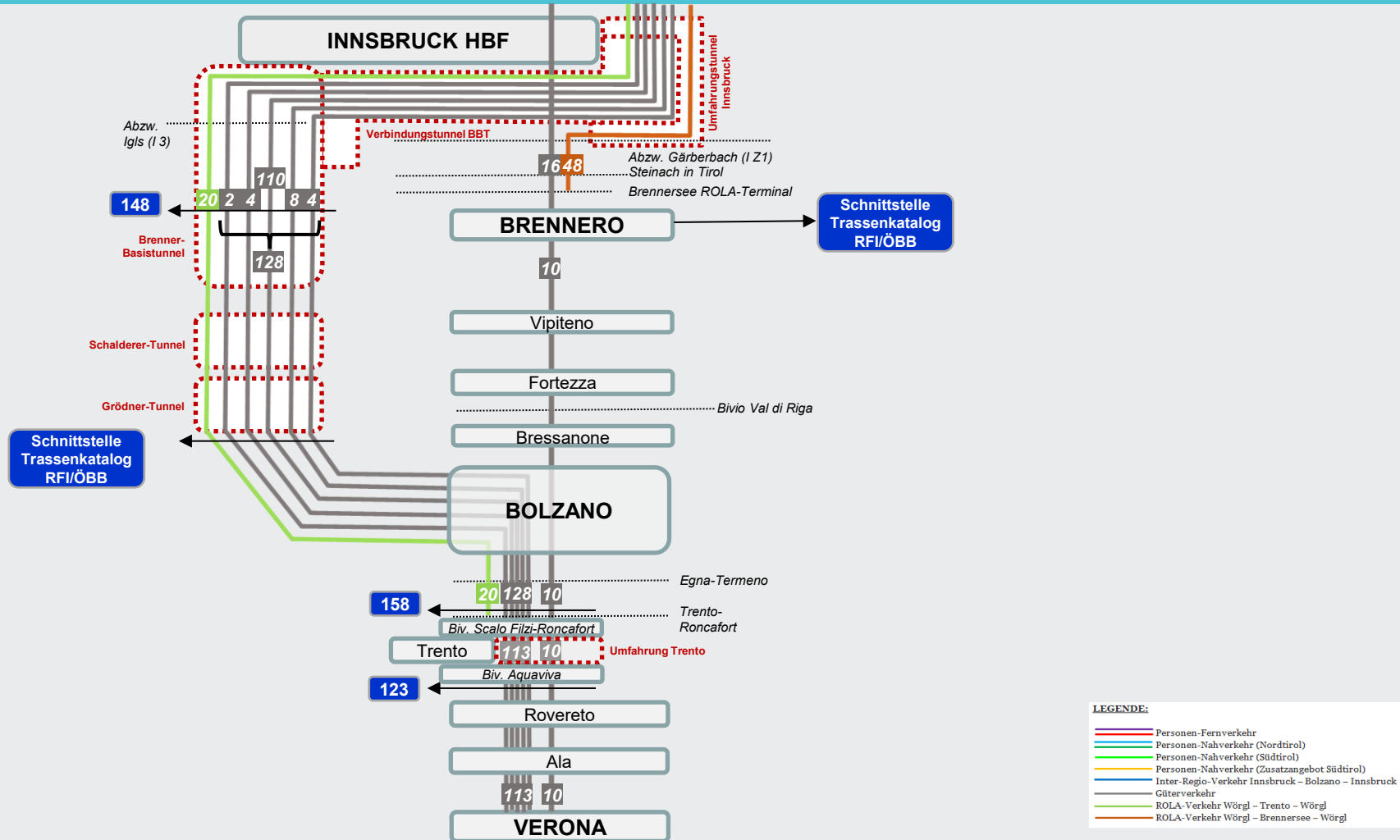
KAPAZITÄTSAUSLASTUNG BRENNER-NORDZULAUF 203X

MENGERENRÜST GÜTERVERKEHR



Kapazitätsstudie 203X

KAPAZITÄTSAUSLASTUNG BRENNER-BASIS-TUNNEL + BRENNER-SÜDZULAUF 203X MENGENGERÜST GÜTERVERKEHR



Kapazitätsstudie 203X

AKTUELLE RESTKAPAZITÄT - CONCLUSIO

- In der Kapazitätsstudie 203X wird die Verträglichkeit der Güterverkehrstrassen mit denen des Personen-Fernverkehrs bzw. Personen-Nahverkehrs von RFI/ÖBB/DB mittels Trassenkatalog (als gewählte Schnittstelle RFI/ÖBB dient NBS Ponte Gardena/Waidbruck, Bf. Brenner/Brennero, sowie DB/ÖBB Kufstein) bestätigt. Dieser bildet die Grundlage neuer analytischer Untersuchungen zum Thema Instandhaltung BBT und der Zulaufstrecken Nord bzw. Süd.
- Für die Gesamtbewertung der Brennerachse München – Verona (Bestands- und Neubaustrecke) über 24 Stunden, bewirkt der Trassenkatalog RFI/ÖBB/DB eine vollständige Kapazitätsauslastung am Brenner-Nordzulauf im Streckenabschnitt München-Trudering – Rosenheim, sowie am Brenner-Südzulauf im Streckenabschnitt Ponte Gardena – Bolzano – Trento - (Ala). Die Berechnung wird durch die Bewertungen von RFI/ÖBB/DB, sowie dem ÖBB-seitigen BCP-Kapazitätsstudie (siehe Folien 11-14) fundiert. Basierend auf dem BCP-Kapazitätsstudie ist die Brenner-Korridor-Studie sowie der inkludierte „Planungspolster“ (Innsbruck – Trento via BBT [gesamt 160 GV-Trassen]) im Mengengerüst angesetzt.
- **Erkenntnisse:**
 - Der großzügig dimensionierte **Pufferabstand** (mindestens 8 Minuten) zwischen den Trassenlagen auf den Zulaufstrecken Nord/Süd wirkt einerseits qualitätssteigernd, andererseits aber kapazitätsmindernd.
 - Die **Hauptverkehrszeiten** (16:00 – 20:00, sowie 05:00 – 09:00) und deren Vor- bzw. Nachlaufphasen werden als kritisch betrachtet. Hohe Priorität wird dem Personen-Nahverkehr eingeräumt, der wiederum mit der zu erwartenden Güterverkehrsdichte kollidiert und folglich zur Kapazitätsauslastung bzw. Kapazitätsüberschreitung in betreffenden Zeitsegmenten führt → Verspätung im Güterverkehr = Qualitätsverlust ist zu erwarten!