



BBT: Möglichkeiten für den Fernverkehr sowie den Nah- und Regionalverkehr

Klaus Garstenauer
Kurt Bauer
Innsbruck, 12. April 2018

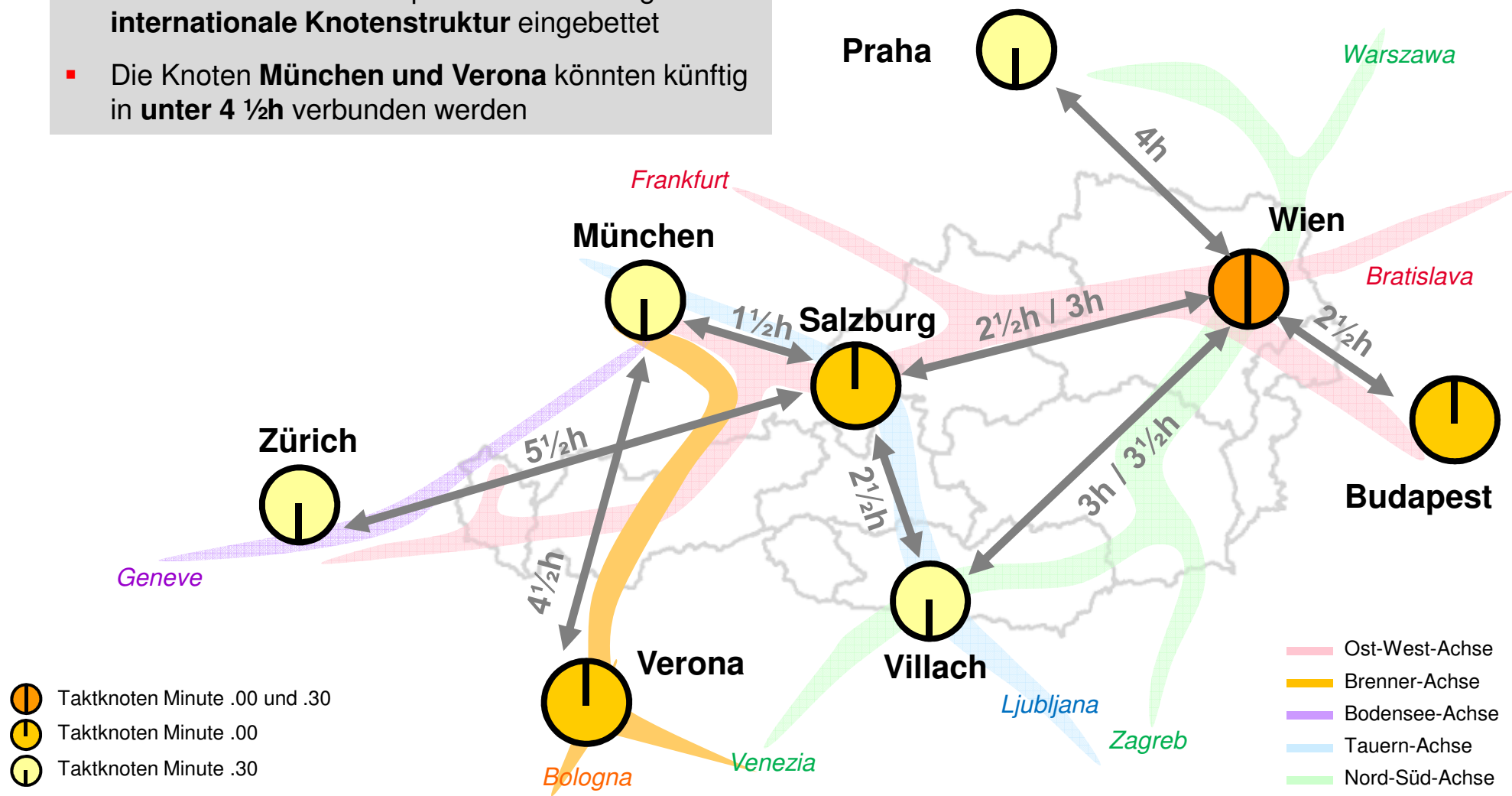


ÖBB Personenverkehr AG - Fernverkehr

BBT: Möglichkeiten für den Fernverkehr Verbindung der Knoten München und Verona

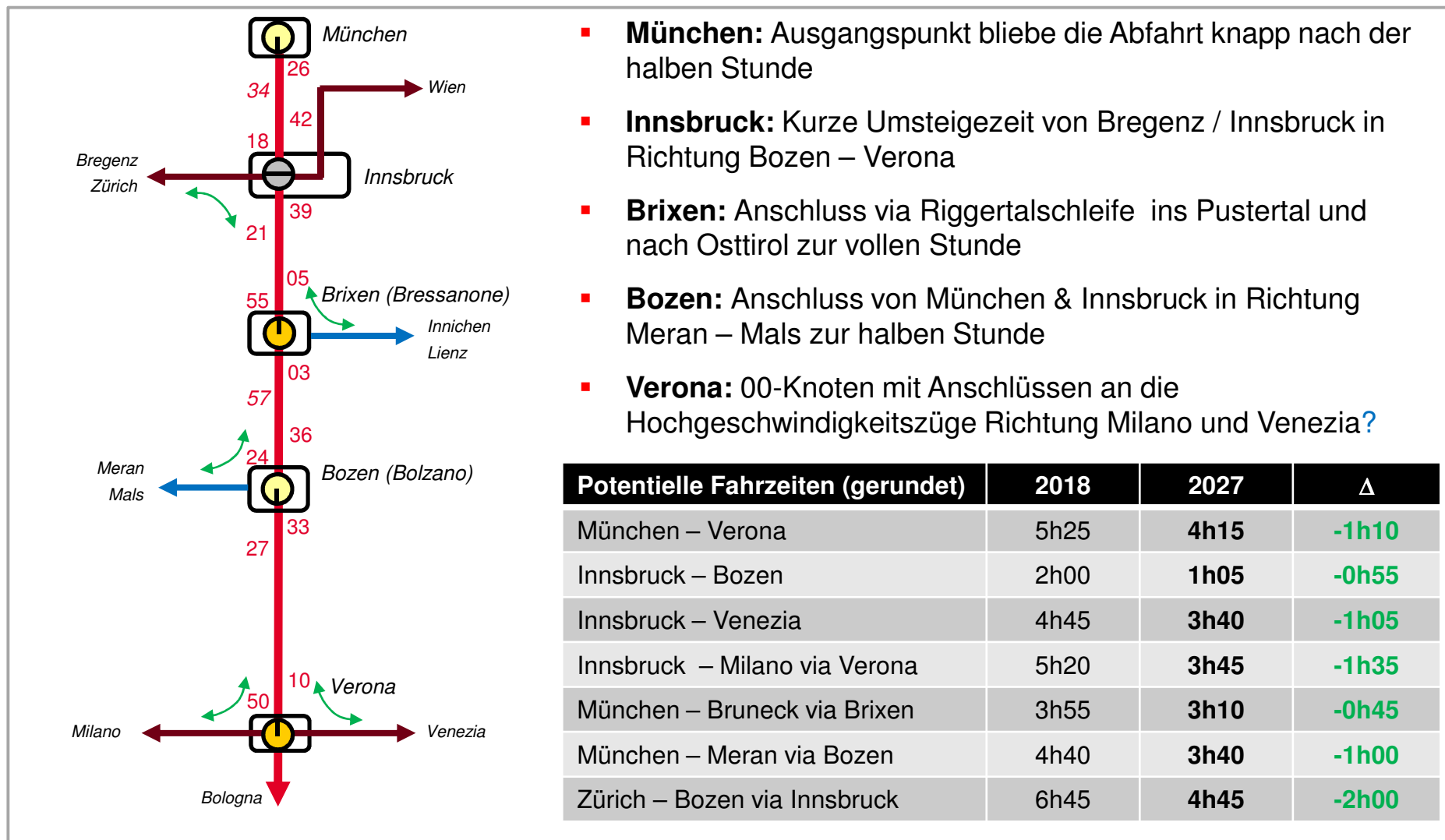


- Die **Brennerachse** ist optimal in die künftige **internationale Knotenstruktur** eingebettet
- Die Knoten **München und Verona** könnten künftig in **unter 4 ½h** verbunden werden



BBT: Möglichkeiten für den Fernverkehr

Potentielle Knotenstruktur und Anschlüsse



- **München:** Ausgangspunkt bliebe die Abfahrt knapp nach der halben Stunde
- **Innsbruck:** Kurze Umsteigezeit von Bregenz / Innsbruck in Richtung Bozen – Verona
- **Brixen:** Anschluss via Riggertalschleife ins Pustertal und nach Osttirol zur vollen Stunde
- **Bozen:** Anschluss von München & Innsbruck in Richtung Meran – Mals zur halben Stunde
- **Verona:** 00-Knoten mit Anschlüssen an die Hochgeschwindigkeitszüge Richtung Milano und Venezia?

Potentielle Fahrzeiten (gerundet)	2018	2027	Δ
München – Verona	5h25	4h15	-1h10
Innsbruck – Bozen	2h00	1h05	-0h55
Innsbruck – Venezia	4h45	3h40	-1h05
Innsbruck – Milano via Verona	5h20	3h45	-1h35
München – Bruneck via Brixen	3h55	3h10	-0h45
München – Meran via Bozen	4h40	3h40	-1h00
Zürich – Bozen via Innsbruck	6h45	4h45	-2h00

BBT: Möglichkeiten für den Fernverkehr

Potentieller Musterfahrplan EC München – Verona – Venezia/Bologna/etc.



München – Venezia / Bologna / Firenze											
München		7 35	8 35	9 35	11 35	13 35	15 35	16 35	17 35	19 35	21 35
Innsbruck	7 20	9 20	10 20	11 20	13 20	15 20	17 20	18 20	19 20	21 20	23 20
Bolzano/Bozen	8 25	10 25	11 25	12 25	14 25	16 25	18 25	19 25	20 25	22 25	
Verona	9 50	11 50	12 50	13 50	15 50	17 50	19 50	20 50	21 50		
Venezia			14 00					22 00			
Bologna	10 45	12 45		14 45	16 45	18 45	20 45		22 45		
Firenze						19 45					

Firenze / Bologna / Venezia – München											
Firenze						10 15					
Bologna			7 15		9 15	11 15	13 15	15 15		17 15	19 15
Venezia				8 00					16 00		
Verona			8 10	9 10	10 10	12 10	14 10	16 10	17 10	18 10	20 10
Bolzano/Bozen		7 35	9 35	10 35	11 35	13 35	15 35	18 35	18 35	19 35	21 35
Innsbruck	6 40	8 40	10 40	11 40	12 40	14 40	16 40	18 40	19 40	20 40	22 40
München	8 25	10 25	12 25	13 25	14 25	16 25	18 25	20 25	21 25	22 25	

- ### Denkbares EC-Angebot München – Bologna
- **2h-Takt München – Bologna**
 - Einzelne **Zusatzzüge München – Venezia**
 - Evtl. zusätzliche Züge am Tagesrand, z.B. morgens von Innsbruck nach Bologna
 - Evtl. Direktzug München – Firenze

- ### Möglichkeit: Sprinterzüge
- Einzelne taktüberlagerte Züge könnten als Sprinter mit weniger Halten geführt werden
 - München – Verona **in unter 4h**

BBT: Möglichkeiten für den Fernverkehr

Potentieller Musterfahrplan railjet Wien – Bozen



Wien - Bozen		
Wien	7 30	17 30
Linz	8 45	18 45
Salzburg	9 55	19 55
Innsbruck	11 45	21 45
Bolzano/Bozen	12 50	22 50



Wien

Bozen



Bozen - Wien		
Bolzano/Bozen	7 10	17 10
Innsbruck	8 15	18 15
Salzburg	10 05	20 05
Linz	11 15	21 15
Wien	12 30	22 30

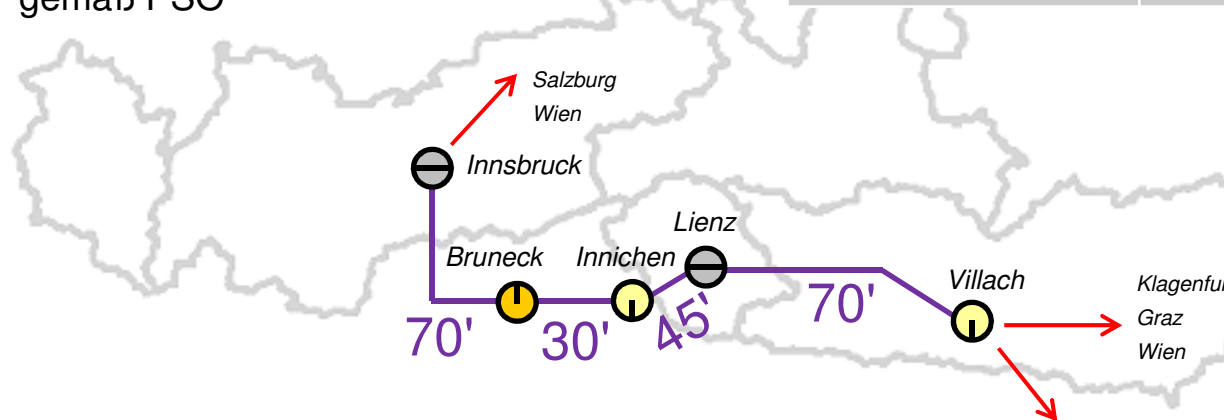
- Zwei Railjet-Tagesrandverbindungen Wien – Bozen – Wien könnten ergänzend zum EC-Verkehr München – Italien angeboten werden
- Abfahrten morgens und am Nachmittag
- **Fahrzeit Wien – Bozen 5h20** (2018: 6h30 mit teilweise mehreren Umsteigen)

BBT: Möglichkeiten für den Fernverkehr Vision „Pustertalsprinter“



- Der BBT ermöglicht theoretisch auch die kürzeste Fahrzeit von Südösterreich nach Tirol
- Eine neue InterRegio-Linie (2h-Takt oder 4h-Takt) könnte langfristig die Knoten Villach und Innsbruck in ca. 3½h verbinden
- Voraussetzung dafür wären aber **zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe** zwischen Lienz und Franzensfeste sowie eine **Bestellung des Verkehrsangebotes** gemäß PSO

Potentielle Fahrzeiten (gerundet)	2018	Pustertalsprinter mit BBT + KAB	Δ
Innsbruck – Villach	4h20	3h35	-0h45
Innsbruck – Graz	5h55	5h05	-0h50
Innsbruck – Lienz	3h45	2h25	-1h20
Innsbruck – Bruneck	2h05	1h05	-1h00
Bozen – Klagenfurt	5h35	4h30	-1h05
Bozen – Graz	7h45	5h30	-2h15
Bruneck – Graz	6h15	4h00	-2h15



Exkurs: Neue Fahrzeuge für den Brennerverkehr ab 2021

Künftiges Konzept

Steuerwagen
2. Klasse (HF)
64 Plätze

5 Sitzwagen
2. Klasse (NF)
 $74-76 \times 5 = 370-380$ Plätze

Multifunktion (NF)
Cater./Fahrr./PRM
6 Plätze

2 Sitzwagen
1. Klasse (HF oder NF)
 $50-53 \times 2 = 100-106$ Plätze



238 m Gesamtlänge (ohne Lok) bei **540-556 Plätzen**

- Rahmenvertrag zu Baukastensystem „Push-Pull“ aktuell in Ausschreibung
- Abruf von 8 Zügen für 2021 für Brennerverkehr – 2 weitere Züge mit Inbetriebnahme BBT
- Betrieb und Instandhaltung als Ganzzugkonzept (analog Triebwagen) in Innsbruck
- Höchstgeschwindigkeit 230 km/h
- Zulassung in allen an Österreich angrenzenden Ländern
- Abruf weiterer Garnituren von Inbetriebnahme Semmering- und Koralmtunnel geplant

Im Vergleich: Heute



3 Sitzwagen Abteil
à **66 Plätze**

3 Sitzwagen Großraum
à **78 Plätze**

Speisewagen

Sitzwagen
1. Klasse
PRM/Fahrrad
28 Plätze

Sitzwagen
1. Klasse
48 Plätze

Heutiges Angebot mit gleicher Zuglänge aber nur 508 Plätzen

Exkurs: Neue Fahrzeuge für den Brennerverkehr ab 2021

derzeit



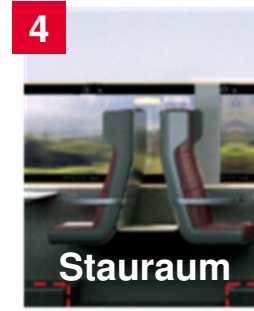
zukünftig



Exkurs: Neue Fahrzeuge für den Brennerverkehr ab 2021



- **Landscaping für unterschiedliche Bedürfnisse**
 - Großraum/Abteil
 - Business/Familie
 - Alleinreisende/Paare



- **Mehr Stauraum durch Platz für Gepäck unter/zwischen den Sitzen**
- **Gepäckracks über Fenstern**
- **Durch Niederflur kein Hochheben notwendig**



- **Sofasitz zur Doppel- und Einzelnutzung in 1. und 2 Klasse**
 - Versenkbare Armlehne
 - Vielzahl an Ablagemöglichkeiten
 - USB/220V Lademöglichkeit



- **Bar-/Loungecharakter**
- **Viele Einzelplatz-Möglichkeiten**
- **Kombination Bistro/Bar/Café**



- **Getrennte Toiletten**
- **Multifunktionsracks für Räder/Ski**

Im Jahr 2021 könnte es im Nahverkehr sechsmal mehr Direktverbindungen von Tirol nach Südtirol geben



Status quo: SPNV zwischen Tirol und Südtirol im VDV alt*

Status 2017

2 tägliche Direktverbindungen pro Richtung zwischen Innsbruck und Bozen/Meran

1 Grenzüberschreitender Regionalverkehr:

ÖBB Innsbruck – Bozen – Innsbruck:
1 Verbindung/Tag der ÖBB (mit FV-Wagen)

SAD Innsbruck – Meran – Innsbruck:
1 Verbindung/Tag von SAD (mit Flirt)

2 Nicht grenzüberschreitender Regionalverkehr

ÖBB Innsbruck – Brenner – Innsbruck:
14 bzw. 15 Verbindungen/Tag der ÖBB (mit CRD/Talent 1) mit Umstiegsmöglichkeit am Brenner auf Züge der

SAD bzw. **TRENITALIA**

*Betrachtung f. Werktage/ zus. Verbindungen Sa./So.

Potentieller zukünftiger SPNV zwischen Tirol und Südtirol mit VDV neu* (sofern entsprechender Zuschlag erfolgt)

Zielbild 2021+

12 tägliche Direktverbindungen pro Richtung zwischen Innsbruck und Bozen

1 Grenzüberschreitender Regionalverkehr:

ÖBB Innsbruck – Bozen – Trient/Mals – Innsbruck uvv:
12 Verbindungen/Tag der ÖBB

SAD

TRENITALIA

2 Nicht grenzüberschreitender Regionalverkehr

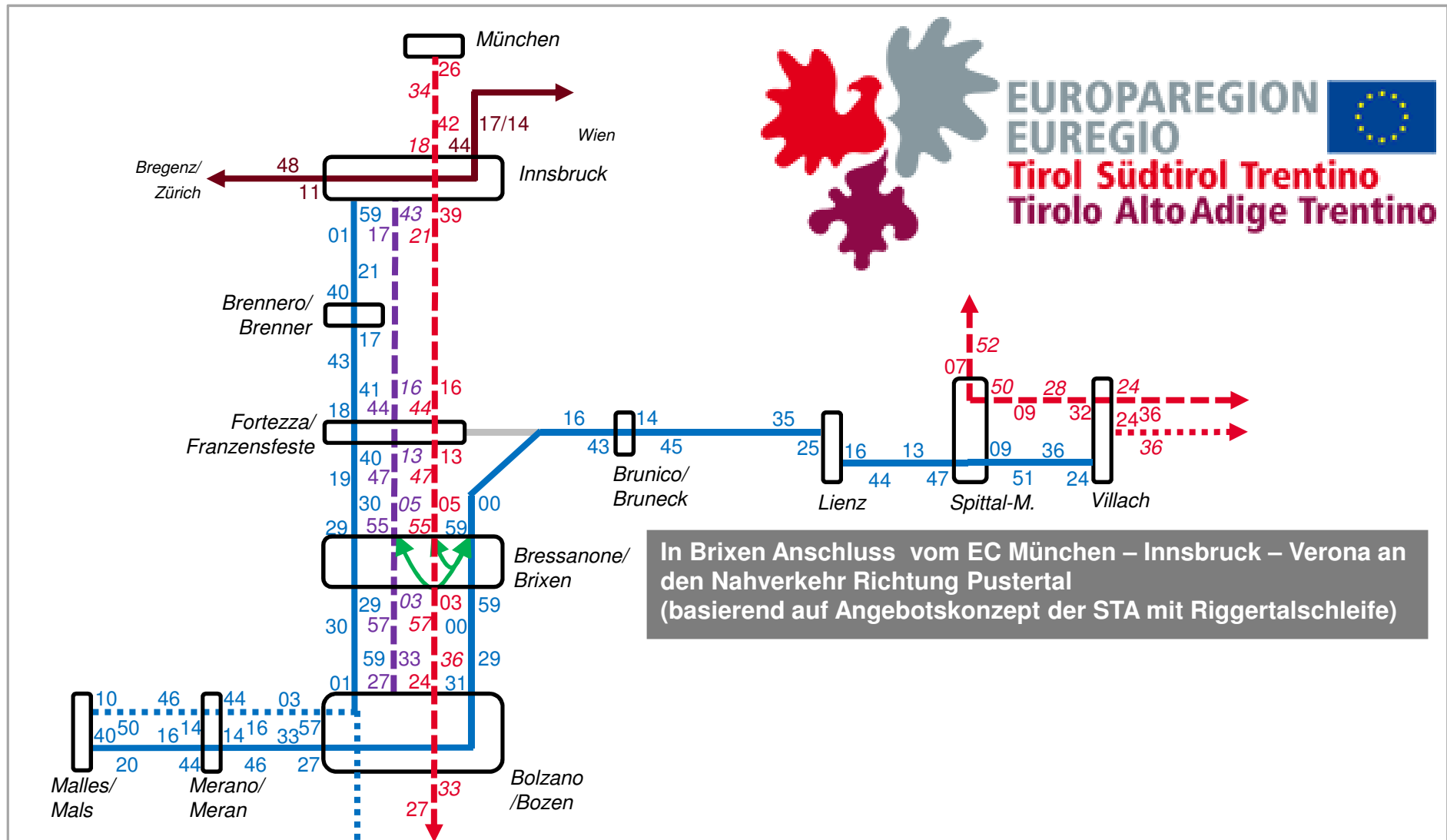
ÖBB Innsbruck – Brenner/Steinach – Innsbruck:
Ergänzung auf Halbstunden-Takt

*Betrachtung f. Werktage/

Fahrgäste REX Innsbruck - Bozen



Mögliches Zielbild für 2027ff: Innsbruck und Brixen als Systemknoten in der EURegion Tirol?



18:49

S4

R

20:59

€ 15,60

2 h 10 min , 1 x umsteigen:
Brennero/Brenner
von **Innsbruck Hbf**

19:49

S4

R

R

21:58

€ 15,60

2 h 9 min , 2 x umsteigen:
Brennero/Brenner, Fortezza/Franzensfeste
von **Innsbruck Hbf**

19:49

S4

R

22:29

€ 15,60

2 h 40 min , 1 x umsteigen:
Brennero/Brenner
von **Innsbruck Hbf**

21:00

REX


23:03


€ 15,60

2 h 3 min
von **Innsbruck Hbf**

< Zurück

FR, 13. APR

08:39  Rattenberg-Kramsach Bahnhof

12:03  Lana-Postal/Lana-Burgstall

1 x Erwachsene/r
ohne Ermäßigungen

€ 33,40
zur Zahlung >



Eine Fahrt (13. Apr)

€ 33,40



1.Klasse

(+ € 24,80)



VVT P+R Tickets Tirol 24h

(+ € 0,00)



NEUSTART

🕒 21:56

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Disclaimer:

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist die größtmögliche Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten. Alle Ausführungen sind rein persönlicher Natur und stellen nicht notwendigerweise die Position der ÖBB Personenverkehr AG oder des ÖBB-Konzerns dar. Durch die Überlassung der Präsentation wird keine wie immer geartete rechtliche Wirkung gegenüber dem Empfänger oder Dritten begründet.