

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/12429 –**

Fahrverbote und Blockabfertigung Österreichs auf der Brenneroute

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Mitte Juni 2019 gibt es in Tirol, entlang der Brenneroute nach Italien, strenge Fahrverbote. Nun hat auch das Bundesland Salzburg Urlaubern die Abfahrt von der Tauernautobahn untersagt. Autofahrerinnen und Autofahrer, die die Autobahnen rund um Innsbruck sowie den Bezirken Kufstein und Reutte verlassen wollen, müssen glaubhaft machen, dass ihr Reiseziel tatsächlich in den umliegenden Dörfern liegt. Damit ist vor allem in der Sommerzeit in Bayern ein Verkehrschaos zu erwarten. Die Maßnahmen des Tiroler Landeshauptmann Günther Platter richten sich vor allem gegen Lkws: Es gibt sektorale Fahrverbote, ein Nachtfahrverbot sowie sogenannte Blockabfertigungen, gegen die der deutsche Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer klagen will. Dabei geht es darum, dass Lkws nur blockweise in Tunnel einfahren dürfen, und um die Blockabfertigung von Lkws an der Tiroler Grenze (www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/fahrverbote-in-tirol-und-salzburg-oesterreicher-setzen-deutschland-unter-druck-a-1278165.html). Bundesminister Andreas Scheuer hat nun für den 25. Juli 2019 zum „Transit-Gipfel“ nach Berlin eingeladen. Landeshauptmann Günther Platter knüpft seine Teilnahme an Bedingungen, und erst im letzten Jahr ließ er einen Transit-Gipfel in Bozen platzen. Ein Ende des Konflikts ist also nicht in Sicht.

1. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Verkehrsbelastung für die deutschen Gemeinden in Autobahnnähe rund um den Brenner zu verringern?

Die Bundesregierung steht in intensivem Austausch mit Österreich sowie den betroffenen Ländern Bayern und auch Tirol. Am 25. Juli 2019 wurden auf Minister-Ebene in einem 10-Punkte-Plan (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/zehn-punkte-plan-transitverkehr.html) die Prüfung von Maßnahmen beschlossen, die zu einer Reduzierung der verkehrlichen Belastungen auf dem Brenner-Korridor führen sollen. Aufgrund der grundgesetzlichen Kompetenzverteilung kann die Bundesregierung nur gemeinsam mit dem betroffenen Land Bayern und den Kommunen entsprechende Maßnahmen in den vorgesehenen Arbeitsgruppen entwickeln und umsetzen. Die Arbeitsgruppen werden sich zeitnah konstituieren. Sie

betreffen die bessere Anbindung von Terminals, ein intelligentes Lkw-Leitsystem, Fragen zur Planungsbeschleunigung sowie verkehrsträgerübergeordnete Aspekte.

2. Bis wann plant die Bundesregierung die Zulaufstrecken in Bayern für den Brennerbasistunnel fertigzustellen?
3. Wie bewertet die Bundesregierung den momentanen Zustand der Zulaufstrecken in Bayern für den Brennerbasistunnel, der planmäßig 2028 eröffnet werden soll?
4. Werden die Zulaufstrecken in Bayern nach Kenntnis der Bundesregierung bedarfs- und termingerecht zur planmäßigen Eröffnung des Brennerbasistunnel ausgebaut sein, und wenn nein, mit wie viel Verzögerung rechnet die Bundesregierung?
6. Wie viel weitere zusätzliche Kapazität erhofft sich die Bundesregierung durch den Bau des Brennerbasistunnel (bitte in Anzahl an Zügen und Tonnagen pro Tag angeben)?

Die Fragen 2, 3, 4 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die gegenwärtige Kapazität der deutschen Zulaufstrecke im Abschnitt Rosenheim – Kiefersfelden beträgt 260 Züge/Tag. Nach Angaben der DB Netz AG wurde die Strecke im Jahr 2018 von 204 Zügen/Tag genutzt. Das heißt derzeit besteht kein Engpass auf dem Brennerzulauf in Deutschland. Gravierende Engpässe werden auch bis zur Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels nicht entstehen.

Langfristig ist mit einem Anstieg des Schienenverkehrs auf dem Brennernordzulauf nach Eröffnung des Brennerbasistunnels im Jahr 2028 zu rechnen. Die Umsetzung des Stufenkonzepts entsprechend dem wachsenden Bedarf bedeutet mittelfristig die Bestandsstrecke mit ETCS (European Train Control System)/Blockverdichtung auszurüsten und langfristig, d. h. bis zum Jahr 2040, die Neubaustrecke zu realisieren. Die nach einem ETCS Ausbau erzielbare Kapazität wird ca. 320 Züge/Tag betragen. Der dem Trassenauswahlverfahren zugrunde gelegte Bemessungsfall sieht 400 Züge/Tag an der Grenze AUT/DEU vor.

5. Für welche einzelnen Projektmaßnahmen hat die Bundesregierung durch die Unterzeichnung des Memorandums beim Brenner-Gipfeltreffen im Juni 2018 Zusagen gemacht, und bis wann sollen diese umgesetzt werden (bitte einzeln nach Projekt auflisten)?

Zielsetzung des Brenner Aktionsplans (BAP) ist es, den Verkehr auf dem Korridor zwischen München und Verona übergreifend zu betrachten und ganzheitliche Lösungsansätze für die Verlagerung des Schwerverkehrs zu erarbeiten. Der BAP enthält einen Maßnahmenkatalog und behandelt insbesondere die Themen Infrastruktur (inkl. Verkehrsprognosen/ Kapazitäten), Terminals, Begleitmaßnahmen und Umwelt.

Deutschland hat sich hinsichtlich der Maßnahmen (Nr. 3-6) „Knoten München“, „Truderinger Kurve“ und „München – Großraum Rosenheim“ des BAP verpflichtet, die Planung und Ausführung bedarfsgerecht im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel durchzuführen. Für die Maßnahme Nr. 6 „Großraum Rosenheim – Schaftebau mit Anbindung an Strecke München – Rosenheim – Salzburg“, die im sogenannten gemeinsamen Planungsraum Deutschland/Österreich

liegt, ist vereinbart, die Planung und Ausführung bedarfsgerecht im Rahmen der Haushaltsmittel zu realisieren. Hierbei soll nach BAP die Vorplanung ggf. bis 2021 abgeschlossen sein. Des Weiteren sieht der BAP die Einführung des ER-TMS (European Rail Traffic Management System) auf Basis des European Deployment Plans (EDP) in Deutschland vor (Maßnahme Nr. 20).

7. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher veranlasst und sind noch in Planung, um der Ablehnung gegenüber dem Bau des Brennerbasistunnel in den einzelnen Gemeinden (zum Beispiel Bürgerinitiative „Brennerdialog Rosenheimer Land“) entgegenzuwirken (www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.kosten-eroeffnung-bayern-trasse-brenner-basistunnel-die-wichtigsten-fragen-und-antworten.edc68956-56c3-41b1-a385-426f290b1ab7.html)?

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung führt die DB Netz AG derzeit einen intensiven planungsbegleitenden Dialog in den Gemeindeforen, dem Regionalforum und mit Bürgerinnen und Bürgern. Die DB Netz AG hat 110 von Bürgerinnen und Bürgern eingebrachte Grobtrassenvorschläge im ersten Halbjahr 2019 fachlich geprüft. Diese hohe Anzahl an Grobtrassen wurde aufgrund der einzelnen Bewertungsergebnisse auf fünf Trassen reduziert. In den von der DB Netz AG am 1. Juli 2019 vorgestellten fünf Grobtrassen sind in vier Varianten Vorschläge der Bürger eingeflossen. Insoweit trägt der planungsbegleitende Dialog zur Akzeptanz des Brennernordzulaufs bei.

8. Inwieweit plant die Bundesregierung die Lkw-Maut in Deutschland auf das Tiroler Niveau anzuheben, so wie es der Tiroler Landeshauptmann Günther Platter fordert (www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/fahrverbote-in-tirol-und-salzburg-oesterreicher-setzen-deutschland-unter-druck-a-1278165.html)?

Die Bundesregierung plant derzeit keine Erhöhung der deutschen Lkw-Mautsätze auf die in Tirol bestehende Mauthöhe. Im Rahmen des 10-Punkte-Plans haben sich Deutschland und Österreich darauf verständigt, gemeinsam bei der Europäischen Kommission einen Vorschlag einzubringen, um eine größere Flexibilität bei der Mauttarifgestaltung für Lkw zu erreichen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung den derzeitigen Zustand der Umschlagterminals der „rollenden Landstraße“ in Regensburg und Rosenheim, und inwieweit plant die Bundesregierung eine Sanierung der Terminals?

Das Terminal für die Rollende Landstraße (RoLa) in Regensburg steht nach Angaben der bayernhafen Gruppe kurzfristig für eine Wiederinbetriebnahme der RoLa zur Verfügung. Zu einem RoLa-Terminal in Rosenheim liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Plant die Bundesregierung eine Einführung einer Förderung für Unternehmen, die eine Güterverlagerung auf die Schiene vornehmen, und wenn ja, nach welchen Kriterien, und ab wann?

Auf dem Brennergipfel am 25. Juli 2019 in Berlin wurden u. a. Prüfungen zur Verbesserung der Inanspruchnahme des begleiteten und unbegleiteten Kombinierten Verkehrs auf der Brennerachse verabredet. Zu einer Förderung der RoLa wäre die Bundesregierung bereit, wenn ein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist. Allerdings hat die Prüfung durch eine internationale RoLa-Task Force mit Vertretern aus Italien, Österreich, Deutschland, Bayern, Tirol, Südtirol und Trentino im Jahr 2018 ergeben, dass die bestehende Wirtschaftlichkeitslücke für die RoLa

auf deutscher Seite aufgrund des bestehenden europäischen Beihilferechts nicht geschlossen werden könne. Hinsichtlich des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs konzentriert sich der Bund auf die Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen. Im Zuge der Evaluierung der entsprechenden Förderrichtlinie soll jedoch geprüft werden, ob zudem Betriebskostenbeihilfen eingeführt werden sollten.

11. Plant die Bundesregierung aktuell, gegen die Fahrverbote und die Blockabfertigung Österreichs Klage einzureichen, und wenn ja, wie will sie diese rechtlich begründen?

Die Frage, ob gegen die Fahrverbote und die Blockabfertigung Österreichs eine Klage der Bundesregierung eingereicht wird, befindet sich in der Vorprüfung durch das BMVI.

12. Sind weitere Gespräche zwischen Deutschland und Österreich geplant, um eine Klage zu vermeiden, und wenn ja, welche Kompromisse sind geplant?

Die Gespräche zwischen den Verkehrsministerien Deutschlands und Österreichs unter Einbezug von Bayern und Tirol konzentrieren sich auf die Umsetzung des Brenner Aktionsplans.