

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Dr. Bettina Hoffmann, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausbau der Brennerachse für den Schienenverkehr – Verlagerung von Gütern im alpenquerenden Verkehr

Die Alpen sind einer der sensibelsten Lebensräume in Europa, der auch durch den zunehmenden Lkw-Transitverkehr immer stärker beeinträchtigt wird. Insbesondere durch den Lkw-Verkehr ist die Wohnbevölkerung in einigen Regionen entlang der Haupttransitrouten massiven Belastungen ausgesetzt. Die Landesregierung von Tirol begrenzt den Lkw-Transitverkehr seit 2017 mittels Blockabfertigung und leitet an ausgewählten Terminen 250 bis 300 Lkw pro Stunde auf die Brennerautobahn, um die negativen Auswirkungen durch Lärm und Abgase zumindest durch gezielte Steuerung etwas zu reduzieren.

Als Alternative zum Lkw-Transit wurde in den zurückliegenden Jahrzehnten der Neubau der Brennerbahn entwickelt, um die Voraussetzungen zu schaffen, den Straßengüterverkehr weitgehend auf die Schiene zu verlagern. Am 18. Mai 2009 unterzeichneten die Verkehrsminister von Österreich, Italien und Deutschland, die Landeshauptleute oder Präsidenten der Länder und Provinzen zwischen München und Norditalien eine Grundsatzvereinbarung zum Bau des Brennerbasistunnels. Im April 2011 begann die Hauptbauphase des 55 Kilometer messenden Tunnelbauwerks. Mit der Vergabe des Bauloses „Pfons-Brenner“ im Juli 2018 sind nunmehr 80 Prozent aller Bauleistungen vergeben. Die Projektgesellschaft Brenner Basistunnel BBT SE geht derzeit davon aus, dass die Arbeiten im Dezember 2025 beendet sein werden und der Tunnel nach einem Jahr Probetrieb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 als zentraler Baustein der neuen Brennerbahn in Betrieb gehen kann. Auch auf dem anschließenden Streckenabschnitt Franzensfeste–Waidbruck als Teil der südlichen Zulaufstrecke zeigt sich ein fortgeschrittener Planungsstand.

Die neue Brennerbahn bietet insbesondere für den Schienengüterverkehr betriebliche Vorteile. Aus der jetzigen Gebirgsbahn mit Längsneigungen von 25 Promille auf der Nord- und 22,5 Promille auf der Südrampe wird eine Flachbahn mit einer maximalen Längsneigung von 12 Promille. Dadurch können künftig Güterzüge mit deutlich heraufgesetzten Bruttozuggewichten verkehren. Allerdings ist das Betriebskonzept der neuen Brennerbahn bis heute unklar. Auf jeden Fall führt der Mischbetrieb im Brennerbasistunnel zu hohen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen schnellen Fernverkehrszügen, die mit geplant bis zu 250 km/h verkehren sollen, und vergleichsweise langsamen Güterzügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 bzw. 120 km/h. Daraus resultieren Restriktionen, die die Kapazität der Strecke limitieren.

Nach Auffassung der Fragesteller sind die hohen Investitionen für den Bau der neuen Brennerbahn allerdings nur zu rechtfertigen, wenn dafür gesorgt wird, dass der alpenquerende Güterverkehr im Bereich der Brennerachse so weit wie möglich auf die Schiene verlagert wird. Neben den angestoßenen Infrastrukturinvestitionen sind dafür weitergehende Instrumente zur Verkehrsverlagerung anzuwenden. Dazu zählt auf jeden Fall die so genannte Alpen transitbörse, ein Instrument mit dem der alpenquerende Straßengüterverkehr limitiert werden kann. Die Durchfahrtsrechte werden frei gehandelt; durch die Verknappung ist mit steigenden Preisen zu rechnen. Außerdem muss der Lkw-Verkehr eine Korridormaut entrichten, die sich an den tatsächlichen Kosten orientiert, die er verursacht. Schließlich ist für die Verkehrsverlagerung auch die umfassende Stärkung des Schienengüterverkehrs auf Bundesebene notwendig, für den vor allem zusätzliche Zugangsstellen, beispielsweise in Gestalt erweiterter wie neuer Terminals für den Kombinierten Verkehr, geschaffen werden müssen. Der Ausbau des Brenner nordzulaufs steht in Abhängigkeit des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und der Wirksamkeit der Instrumente zur Verkehrsverlagerung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung an der Einschätzung fest, wonach sie die Lkw-Blockabfertigung als „einen klaren Verstoß gegen den EU-Grundsatz des freien Warenverkehrs“ wertet (vgl. Aussage des ehemaligen Bundesministers Christian Schmidt: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/schmidt-lkw-blockabfertigung-tirol-verstoss-eu-grundsatz.html?nn=12830)?

Wenn ja, warum gewichtet die Bundesregierung den „freien Warenverkehr“ in der Abwägung höher als das Recht auf Gesundheit und den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen in den Alpen?

2. Hält es die Bundesregierung bei einem so sensiblen Thema wie dem zunehmenden Lkw-Transit mit seinen weitreichenden negativen Auswirkungen auf die Anwohnenden der Brennerautobahn für angemessen, einseitig auf den freien Warenverkehr zu pochen und die berechtigten Interessen der Anwohnenden entlang der Transitrouten im Inntal und dem Land Tirol nicht bzw. nicht in ausreichender Weise in die Abwägung über geeignete Maßnahmen gegen den zunehmenden Lkw-Verkehr auf der Brennerachse einzustellen?
3. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die jetzige Lkw-Belastung auf der Brennerautobahn für die Anwohner hinzunehmen ist oder stimmt sie der Einschätzung zu, dass das erträgliche Maß für Mensch und Umwelt im sensiblen Naturraum der Alpen längst überschritten wurde und daher restriktive Maßnahmen zur Begrenzung des Lkw-Verkehrs, die dem Schutz der menschlichen Gesundheit und dem Erhalt des einmaligen Naturraums dienen, nicht nur gerechtfertigt sind, sondern ein Gebot der praktischen Vernunft sind?
4. Hält es die Bundesregierung im Sinne gutnachbarschaftlicher Beziehungen zur Republik Österreich und dem Land Tirol für angemessen, der österreichischen Seite „regionale Engstirnigkeit“ vorzuwerfen und im Kontext des alpenquerenden Güterverkehrs wiederum nur den „freien Warenverkehr“ herauszustreichen und die negativen Auswirkungen des Lkw-Verkehrs auszublenden (vgl. Aussage von Bundesminister Andreas Scheuer: „Wir wollen in Europa Lösungen für den freien Warenverkehr und nicht regionale Engstirnigkeit.“ www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/Ministerium/brennerscheuer.html)?

5. Warum hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer seine Teilnahme am 2. Brennergipfel am 12. Juni 2018 in Bozen kurzfristig abgesagt und was tut die Bundesregierung, um verloren gegangenes Vertrauen in die deutsche Verhandlungsposition bei den Partnern in der Republik Österreich, dem Land Tirol, der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol und Italien wieder herzustellen?
6. Welche Maßnahmen zur Lösung des „Verkehrsproblems“ am Brenner will die Bundesregierung konkret voranbringen und den Partnern in Österreich und Italien bei weiteren „Brennergipfeln“ vorschlagen?
7. Wie steht die Bundesregierung zur so genannten Alpentransitbörse?
Hält die Bundesregierung die Alpentransitbörse für ein wirksames Instrument zur Begrenzung des Lkw-Verkehrs im alpenquerenden Güterverkehr?
Wenn nein, warum nicht?
8. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zur Korridormaut, mit der dem Lkw-Verkehr mindestens im Bereich der Alpenpässe die von ihm verursachten Kosten vollumfänglich angelastet werden können?
9. Sieht die Bundesregierung in einer Korridormaut auf der Brennerachse ein geeignetes Instrument, um die Verlagerung auf die Schiene zu fördern und letztlich für faire Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern zu sorgen?
Wenn nein, warum nicht?
10. Welche Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung unterstützt die Bundesregierung auf der Brennerachse konkret, und wie will die Bundesregierung den Schienengüterverkehr auf der Brennerachse stärken?
11. Besteht aus Sicht der Bundesregierung eine zwischen den Alpenanrainern abgestimmte Strategie zur Verkehrsvermeidung und zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene?
Wenn ja, wie sieht diese aus, und welche Ziele werden mit der Strategie verfolgt?
12. Wurde die im Jahr 2012 vereinbarte Aktualisierung der Verkehrsprognose (s. Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich über die koordinierten Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung München–Rosenheim–deutsch-österreichische Grenze–Kundl/Radfeld–Innsbruck vom 15. Juni 2012) bereits vorgenommen und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum nicht?
13. Wie haben sich in den vergangenen 15 Jahren (bitte wenn möglich einschließlich erstes Halbjahr 2018 beantworten) die Ist-Zugzahlen auf der Bestandsstrecke zwischen Rosenheim und Kiefersfelden entwickelt, und wie viele davon waren Fernverkehrs-, Regional- und Güterzüge?
14. Wie viele freien Trassen bestehen über das Jahr gemittelt derzeit täglich auf der Strecke München–Rosenheim und der Strecke Rosenheim–Kiefersfelden für den Güterverkehr?
15. Kam es in den letzten fünf Jahren auf der Strecke München–Kiefersfelden zu Trassenkonflikten?
Wenn ja, wie oft, und durch welche Zuggattungen?

16. Weshalb wurde für die ABS/NBS München–Rosenheim–Kiefersfelden im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 keine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt?
Wird eine solche noch durchgeführt?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, weshalb nicht?
17. Welche Variante des Streckenaus- bzw. Streckenneubaus zwischen München–Rosenheim–Kiefersfelden liegt der offensichtlich noch nicht abgeschlossenen Nutzen-Kosten-Untersuchung als Annahme zugrunde bzw. welche soll dieser zugrunde gelegt werden?
18. Auf Basis welcher Annahmen ist die ABS/NBS München–Rosenheim–Kiefersfelden in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen worden, obwohl bisher keine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt wurde, und wie begründet die Bundesregierung den Ausbaubedarf?
19. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren der Modal-Split im alpenquerenden Verkehr (differenziert nach Alpenübergängen und Verkehrsträgern) entwickelt, und welche Rolle spielt die Brennerbahn heute bzw. soll sie nach Abschluss des Aus- und Neubaus spielen?
20. Wie wirkt sich die Fertigstellung des Brennerbasistunnels nach Einschätzung der Bundesregierung auf die Auslastung der nördlichen Zulaufstrecken aus (bitte mit Daten der Verkehrsprognose 2030 unterlegen)?
21. Welche Rolle soll die Strecke Landshut–Mühldorf–Rosenheim als Bindeglied zum so genannten Ostkorridor und Zulaufstrecke zur Brennerbahn spielen, welchen Ausbaubedarf sieht die Bundesregierung auf dieser Relation und welche Voruntersuchungen haben in diesem Zusammenhang bereits stattgefunden?
22. Wird der Ausbau der Strecke Landshut–Mühldorf–Rosenheim zu einem späteren Zeitpunkt in den Bedarfsplan Schiene aufgenommen?
23. Wie verteilt sich in der Verkehrsprognose 2030 (Zugzahlen-Prognose Güterverkehr und Personenverkehr) das Verkehrsaufkommen im Brennerzulauf auf die nördlichen Anschlussstrecken bzw. Streckenkorridore Rosenheim–Landshut–Regensburg–Hof–Leipzig, München–Nürnberg/Würzburg–Fulda und München–Augsburg–Stuttgart?
24. Wie weit sind die Aus- und Neubaumaßnahmen an den südlichen Zulaufstrecken (in Südtirol/Italien) nach Kenntnis der Bundesregierung fortgeschritten (wenn möglich bitte konkrete Aussagen zu Planungsständen und der Finanzierung der Maßnahmen machen)?
25. Wie begründet es die Bundesregierung, dass der Aus- und Neubau auf eine Streckengeschwindigkeit bzw. Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h ausgelegt wird?
26. Für welche Zuggattungen (Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Güterverkehr) wird die Aus- und Neubaustrecke geplant, und von welchen Zugzahlen auf der Aus- und Neubaustrecke und der Bestandsstrecke geht die Bundesregierung aus (bitte getrennt nach den Strecken und den Zuggattungen darstellen)?
27. Falls Güterzüge weiterhin über die Bestandsstrecke geführt werden sollen, sind für diesen Fall Verbesserungen beim Lärmschutz beabsichtigt?
Wenn ja, welche Maßnahmen sind vorgesehen?

28. Ist ein Ausbau der Bestandsstrecke geplant, und wenn ja zu welchem Zeitpunkt und in welcher Weise?

Berlin, den 20. August 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

