

## **Antwort** der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/6546 –**

### **Ausbau der Brennerachse für den Schienenverkehr – Verlagerung von Gütern im alpenquerenden Verkehr (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5160)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Republik Österreich und die Italienische Republik investieren zusammen mit der Europäischen Union mehr als 10 Mrd. Euro in den Bau des Brennerbasistunnels und seine Zulaufstrecken. In Deutschland zählt die Eisenbahnstrecke München–Rosenheim–Kufstein zum nördlichen Zulauf des Brennerbasistunnels. Auf deutscher Seite hat die Bundesregierung bisher keinerlei Aus- oder Neubaumaßnahmen auf den Weg gebracht. Auch flankierende verkehrspolitische Instrumente zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene wie die so genannte Alpentransitbörse oder eine Korridormaut lehnt die Bundesregierung mit Verweis auf die Warenverkehrsfreiheit in der EU kategorisch ab.

Während die Nachbarn Österreich und Italien davon ausgehen, dass nach Eröffnung des Brennerbasistunnels der Güterverkehr auf Schiene wie erwartet stark wächst, geht die Bundesregierung im Wesentlichen von Stagnation oder allenfalls leichtem Wachstum aus (siehe Bundestagsdrucksache 19/5160).

Aus Sicht der Fragesteller ist zu erwarten, dass nach der geplanten Eröffnung des Brennerbasistunnels im Jahr 2028 der Straßengüterverkehr über die Brennerautobahn eingeschränkt bzw. stärker als heute bepreist wird. Schon jetzt nutzt das Land Tirol die so genannte Blockabfertigung, um den Lkw-Verkehr auf der Inntal- und Brennerautobahn zu steuern. Es ist davon auszugehen, dass bei unseren südlichen Nachbarn nach Vollendung der milliardenschweren Investitionen in die neue Eisenbahninfrastruktur der politische Druck zunehmen wird, den Lkw-Transitverkehr deutlich einzuschränken und auf die neue Brennerbahn zu verlagern. Es ist nach Auffassung der Fragesteller politisch fahrlässig, bei der Verkehrsprognose 2030 den „Status quo“ mit einem Lkw-Anteil im Brennerkorridor von 70 Prozent weiter in die Zukunft fortzuschreiben. Zugleich rechtfertigt eine prognostizierte Auslastung der bestehenden Strecke von 70 Prozent – von der die Bundesregierung ausgeht – keine umfangreichen Neubaumaßnahmen.

Die Angaben der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/5160 sind so gesehen widersprüchlich und geben daher Anlass zur Nachfrage.

Damit die Verkehrsverlagerung auf die Schiene gelingt, ist kurz- bzw. mittelfristig die Einführung einer so genannten Alpentransitbörse unumgänglich, auch um die Anzahl der Lkw im alpenquerenden Verkehr zu deckeln. Eine Korridor-maut auf der Brennerachse gehört gleichfalls zum verkehrspolitisch wirksamen Instrumentarium, um Anreize für die Verlagerung auf die Schiene zu schaffen.

1. Wie begründet die Bundesregierung, dass sie die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3985 nur mit erheblicher zeitlicher Verzögerung (dreifache Fristverlängerung, Überschreitung der üblichen Dreiwochenfrist um fast sechs Wochen und damit das Dreifache des üblichen Zeitraumes) beantwortete, ohne aus Sicht der Fragesteller recherchaufwändige Antworten geliefert zu haben und dabei sogar Fragen offen gelassen zu haben?

Recherchen und Abstimmungen mit verschiedenen Beteiligten haben die Fristverlängerung erforderlich gemacht.

2. Welche „umfangreichen Programme und Ansätze“, von denen die Bundesregierung in ihrer Antwort zu den Fragen 2 und 3 auf Bundestagsdrucksache 19/5160 spricht, um im Brenner-Korridor-Raum „die Umwelt- und Verkehrsbelange in einen sinnvollen Ausgleich zu bringen“ gibt es (bitte konkret benennen)?
3. In welchen konkreten Fällen hat der Bund im Brenner-Korridor-Raum „in erheblichem Umfang den Aus- und Neubau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs gefördert“ (siehe Antworten zu den Fragen 2 und 3 auf Bundestagsdrucksache 19/5160) (bitte die Fördermaßnahmen inklusive der Förderbeträge konkret beschreiben und erläutern, inwiefern diese Fördermaßnahmen konkret „zur Entlastung des Brenners von Lkw-Verkehren“ beitragen)?

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

Der Bund hat in den zurückliegenden Jahren den Ausbau der Standorte München-Riem und Regensburg Ost und den Überholbahnhof Ostermünchen gefördert. In den nächsten Jahren soll der weitere Ausbau der Standorte München-Riem, Regensburg und Landshut vorangetrieben werden. Darüber hinaus unterstützt der Freistaat Bayern im Vorfeld der o. g. Bundesförderung die Gemeinden bzw. Gemeindeverbände bei der Planung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs bzw. von Güterverkehrszentren.

Zudem fördert der Bund seit 1998 auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) nicht bundeseigener Unternehmen den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen mit bisher rund 900 Mio. Euro. Die Höhe der Zuwendungen beträgt bis zu 80 Prozent der förderfähigen Anlagenteile. Da auch KV-Umschlaganlagen außerhalb des Brenner-Korridor-Raums zu einer Entlastung des Brenners von Lkw-Verkehren beitragen, wird nicht nach regionalen Förderungen differenziert. Insgesamt wurde durch die Bundesförderung und die daraus resultierende Verlagerung des Güterverkehrs insbesondere auf die Schiene im Referenzjahr 2013 die Lkw-Fahrleistung im Fernverkehr um über 1,4 Mrd. Lkw-km reduziert.

4. Welche konkreten Maßnahmen enthalten das „Memorandum of Understanding“ „über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien–Mittelmeer für die Abschnitte München und Verona“ sowie der „Aktionsplan Brenner“ (Bundestagsdrucksache 19/5160, Antwort zu den Fragen 5 und 6)?

Wie weit ist die Umsetzung dieser Vereinbarungen gediehen?

Die konkreten Maßnahmen sind im Aktionsplan Brenner 2018 der Brenner Corridor Platform (BCP) dargestellt, der unter folgendem Link abrufbar ist: [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/aktionsplan-brennergipfel.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/aktionsplan-brennergipfel.pdf?__blob=publicationFile).

Die „Gemeinsame Absichtserklärung über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien–Mittelmeer“ ist unter dem folgenden Link abrufbar: [www.brennernordzulauf.eu/grundlagendokumente.html?file=files/...MoU](http://www.brennernordzulauf.eu/grundlagendokumente.html?file=files/...MoU).

5. Wie weit sind die Erstellung einer Güterverkehrsverkehrrsstudie auf Basis der aktuellen italienischen Prognose und die Erstellung einer Personenverkehrsstudie auf Basis der aktuellen Prognose Deutschlands (Bundestagsdrucksache 19/5160, Antwort zu Frage 12)?

Welche Ergebnisse weisen die Studien aus, bzw. wann werden die Ergebnisse vorliegen, und in welcher Weise werden sie veröffentlicht?

Die Ausschreibungsunterlagen für die BCP-Personenverkehrsstudie werden gegenwärtig unter den Mitgliedern der BCP abgestimmt. Die Ausschreibung soll im Frühjahr 2019 erfolgen. Die Ergebnisse dieser Studie werden für 2020 erwartet.

6. Wie begründet die Bundesregierung ihre Aussage, wonach keine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt werden konnte, weil „der Ausbaubedarf bzw. die Linienführung bislang nicht feststeht“ (siehe Bundestagsdrucksache 19/5160, Antwort zu Frage 16), während die Bundesregierung auf die Mündliche Frage 34 des Bundestagsabgeordneten Matthias Gastel (vgl. Plenarprotokoll 19/54) geantwortet hatte, der Bedarf und die Wirtschaftlichkeit aller in den Vordringlichen Bedarf eingestuften Projekte sei bereits nachgewiesen?
7. Wie begründet die Bundesregierung ihre Aussage, wonach keine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt werden konnte, weil „der Ausbaubedarf bzw. die Linienführung bislang nicht feststeht“ (siehe Bundestagsdrucksache 19/5160, Antwort zu Frage 16) angesichts der Tatsache, dass bei sehr vielen Projekten des Vordringlichen Bedarfs die genaue Linienführung noch nicht feststeht, da diese Frage im Laufe der konkreten Planungsprozesse zu klären ist, alle anderen Projekte des Vordringlichen Bedarfes aber eine Bestätigung der Wirtschaftlichkeit erhalten haben?

Weshalb verhält es sich ausgerechnet bei diesem Projekt anders?

8. Wie begründet die Bundesregierung den Ausbaubedarf, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass sie auf die Mündliche Frage 34 des Abgeordneten Matthias Gastel (Plenarprotokoll 19/54), ob für alle als Vordringlich eingestuften Projekte der Bedarfsnachweis bereits erbracht sei, klar mit „Ja“ geantwortet hatte, und zu Frage 18 auf Bundestagsdrucksache 19/5160, in der schon einmal nach der Begründung für den Ausbaubedarf gefragt wurde, keine Antwort geliefert hatte?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplan-Prozesses wurde das Vorhaben Ausbaustrecke (ABS)/Neubaustrecke (NBS) München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze Deutschland/Österreich (–Kufstein) wirtschaftlich konfiguriert. Wenn eine Vorzugsvariante für den Neubauanteil ermittelt ist, erfolgt eine verkehrliche Bewertung.

9. Teilt die Bundesregierung die Interpretation der Fragesteller, wonach die für das Jahr 2030 prognostizierte Auslastung der Bestandsstrecke von 70 Prozent nur deswegen so gering ist, weil von deutscher Seite keine ernsthaften Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung vom Lkw auf die Schiene unternommen werden und dieser Auslastungswert keineswegs nur wegen der unterstellten Blockverdichtung und des 740-Meter-Programms so gering ist, und wenn nein, warum nicht?
10. Sind bei den Angaben zur Verkehrsprognose auf der nördlichen Zulaufstrecke in der Antwort zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 19/5160, weitere Maßnahmen zur Bepreisung der Infrastrukturnutzung insbesondere für den Straßengüterverkehr (ggf. auch Korridormaut, Alpentransitbörse) in den Nachbarländern Österreich und Italien berücksichtigt worden, oder geht die Bundesregierung hier vom „Status quo“ aus?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsverflechtungsprognose weist zwischen 2010 und 2030 ein Wachstum des Transportaufkommens im Güterverkehr von 18 Prozent aus. Der Schienengüterverkehr wächst überproportional um 24 Prozent. Im Schienengüterverkehr über den nördlichen Zulauf zum Brenner wird in der Verkehrsverflechtungsprognose ein Aufkommen von rd. 21 Millionen Tonnen prognostiziert.

Im Rahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sind Verlagerungseffekte zwischen Lkw und Schiene berücksichtigt worden. Die Vorgehensweise zur Ermittlung der Verkehrsverlagerungen kann dem Endbericht zur Verkehrsverflechtungsprognose 2030 entnommen werden. Auch für die Zeit nach 2030 strebt die Bundesregierung weitere Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene an.

11. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Republik Österreich und die Italienische Republik nach Eröffnung des Brennerbasistunnels im Jahr 2028 den Straßengüterverkehr auf der Brennerautobahn restriktiver behandeln und die Preise der Infrastrukturnutzung erhöhen wird?

Wenn ja, welche intermodalen Effekte erwartet die Bundesregierung durch höhere Kosten für den Straßengüterverkehr und die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf Schiene und Straße im deutschen Abschnitt?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass nach Eröffnung des Brennerbasistunnels zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung stehen, die für attraktive Angebote im Schienengüterverkehr genutzt werden können. Da gleichzeitig keine Kapazitätserweiterung auf der Brennerautobahn geplant ist, ist ein zusätzlicher Impuls für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zu erwarten.

12. Von welcher Verkehrsbelastung im Straßengüterverkehr und Schienengüterverkehr geht die Bundesregierung für die Zeit nach Eröffnung des Brennerbasistunnels auf der Inntalautobahn zwischen Rosenheim und der Bundesgrenze und der Inntalbahn zwischen Rosenheim und Bundesgrenze/Kufstein aus (bitte differenziert nach Personen- und Güterverkehr angeben)?

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden für die A 8 zwischen Rosenheim und der Bundesgrenze nachfolgend aufgeführte Querschnitts-Verkehrsbelastungen für 2030 prognostiziert:

Kfz-Verkehr: zwischen 42 000 und 96 000 Kfz/24h (DTVw)

Lkw-Verkehr: zwischen 9 000 und 14 000 Lkw/24h (DTVw).

13. Von welchem Verlagerungseffekt geht die Bundesregierung durch die massiven Investitionen in die neue Brennerbahn in Österreich und Italien in Verbindung mit einer zusätzlichen Bepreisung des Straßengüterverkehrs aus, und hält die Bundesregierung die Zahl von 120 Güterzügen im Jahr 2030 (siehe Antwort zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 19/5160) vor dem Hintergrund der dann gravierend veränderten Wettbewerbsbedingungen für den Straßen- und Schienengüterverkehr tatsächlich für realistisch und so belastbar, dass man eine langfristige Infrastrukturplanung darauf aufbauen kann?

Der Bundesregierung liegen weder für eine Berechnung über intermodale Verlagerungen noch für eine Abschätzung der Straßengüterverkehr-Bepreisung in Österreich eigene Informationen vor. Die Höhe der Brennerinvestitionen spielt für den Umfang der Verkehrsverlagerungen keine Rolle. Für eine langfristige Infrastrukturplanung sind im Übrigen auch die Verkehrsentwicklungen nach 2030 relevant.

14. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat die Ausbaustrecke (ABS) Regensburg–Mühldorf–Rosenheim, die im Potentiellen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes unter der laufenden Nummer 21 geführt wird, bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung erreicht?
15. Welche Ausbaumaßnahmen sind bei der ABS Regensburg–Mühldorf–Rosenheim konkret vorgesehen?
16. Warum wird in der Präsentation des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 6. November 2018 („Bewertung der Schienenwegeausbauvorhaben des Potenziellen Bedarfs“, Stand: 5. November 2018) die ABS Regensburg–Mühldorf–Rosenheim nunmehr auf den Abschnitt Regensburg–Mühldorf verkürzt bzw. verkürzt wiedergegeben?
17. Ist der Abschnitt Mühldorf–Rosenheim fortan nicht mehr Bestandteil der ABS Regensburg–Mühldorf–Rosenheim und soll mithin nicht weiterverfolgt werden oder erfolgt die Bewertung des Abschnitts Mühldorf–Rosenheim in einem gesonderten Verfahren, dessen Ergebnisse später präsentiert werden?
18. Bis wann will die Bundesregierung die Bewertung des Streckenabschnitts Mühldorf–Rosenheim nachholen?

Die Fragen 14 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die ABS Regensburg–Mühldorf hat mit einer kapazitiven Ertüchtigung im Abschnitt Obertraubling–Landshut und der Elektrifizierung Landshut–Mühldorf ein

Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,05 bei Annahme, dass die ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing und die ABS Hof–Regensburg (Ostkorridor) realisiert sind, erzielt. Damit ist der Ausbau in den Vordringlichen Bedarf aufgerückt.

Eine erneute Bewertung eines Ausbaus zwischen Mühldorf und Rosenheim kann – sofern neue Erkenntnisse vorliegen – im Rahmen der regelmäßigen Bedarfsplanüberprüfungen erfolgen.

19. Plant die Bundesregierung alternativ die Aufnahme des Streckenabschnitts Mühldorf–Rosenheim in das geplante Elektrifizierungsprogramm?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung beabsichtigt, ein Programm zur Elektrifizierung aufzulegen. Mit diesem Programm sollen regionale Strecken und innovative Kombinationslösungen mit alternativ betriebenen Schienenfahrzeugen finanziert werden können. Hierfür werden derzeit Kriterien entwickelt, nach denen die für eine Förderung in Frage kommenden Strecken identifiziert und priorisiert werden sollen. Erst danach ist eine Aussage möglich, ob der genannte Streckenabschnitt für das Elektrifizierungsprogramm in Frage kommt.

20. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der Verkehrswert einer ABS Regensburg–Mühldorf signifikant höher ausfallen würde, wenn sie im Süden bis Rosenheim verlängert wird, da in diesem Fall Verkehre vom Ostkorridor auf den Brennernordzulauf zugeführt und durchgehend elektrisch traktioniert werden könnten?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Der Ausbau (Regensburg–) Landshut–Mühldorf–Rosenheim steht für die Verkehre vom Ostkorridor in Richtung Brenner in Konkurrenz zu den im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Maßnahmen im Knoten München sowie des Aus- und Neubaus zwischen München und Rosenheim. Von einem signifikant höheren Verkehrswert der ABS Regensburg–Mühldorf könnte nur dann ausgegangen werden, wenn Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs, die auch Zulauf von anderen Strecken als vom Ostkorridor haben, nicht mehr verfolgt würden.



