

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Frank Sitta, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Jimmy Schulz, Bettina Stark-Watzinger, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Ausbau des Brenner-Nordzulaufs – Verlagerung des Verkehrs im Raum Rosenheim-Kiefersfelden

Der Ausbau der Bahninfrastruktur über die Alpen ist von ökonomischer und politischer Bedeutung für Deutschland und die Europäische Union. Die Teilstrecke Rosenheim-Kiefersfelden Richtung Brenner (Brenner-Nordzulauf), die als Strecke des Transeuropäischen Verkehrsnetzplans TEN-V auch Teil der Eisenbahnachse Berlin–Verona/Mailand–Bologna, Neapel–Messina–Palermo ist, steht derzeit besonders im Fokus. Der Ausbau ist im Vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 gelistet.

Das Projekt Brenner-Nordzulauf wurde durch die deutsch-österreichische Regierungsvereinbarung von 15. Juni 2012 beschlossen. Die geplanten Maßnahmen sollen eine Überlastung der vorhandenen Verkehrswege über den Brenner verhindern. Ein weiterer Effekt des zweigleisigen Ausbaus soll zudem die Stärkung der Verkehrsachse sein. Der Bau des Brenner Basistunnels ist bereits weit fortgeschritten. Auf deutscher Seite ist noch vieles im Unklaren.

Der Schienenverkehr über den Brennerpass ist für den Personen- und Warenverkehr auf der Nord-Süd-Achse der Alpen essentiell. Die angestrebte Verlagerung im Warentransport von der Straße auf die Schiene benötigt eine leistungsfähige und moderne Infrastruktur. Doch während die österreichische Seite zügig mit den Baumaßnahmen voranschreitet, geht die deutsche und bayerische Regierung auf Konfrontationskurs mit der österreichischen und tirolerischen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kam es nach Kenntnis der Bundesregierung bisher zu Verkehrsprognosen bezüglich des Ausbaus des Streckenabschnittes München–Kiefersfelden/Kufstein (deutsch-österreichische Grenze)/Kundl/Radfeld, wie im deutsch-österreichischen Staatsvertrag vom 15. Juni 2012 vereinbart?
2. Wenn ja, wie häufig war dies der Fall, durch wen wurde diese Prognose jeweils durchgeführt und was waren die Ergebnisse, insbesondere in Bezug auf Umfang, Kosten und Ausführung des Verkehrswegenetzausbaus?
3. Falls nein, welche Konsequenzen sind daraus abzuleiten, und wer übernimmt die Kosten für ein möglicherweise noch benötigtes Gutachten?

4. Gibt es, nach dem Wissen der Bundesregierung, eine Studie bezüglich der Belange des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg über deutsches Hoheitsgebiet, wie in der deutsch-österreichischen Regierungsvereinbarung vom 15. Juni 2012 beschlossen?
5. Wenn ja, wann wurde diese Studie angefertigt, von wem wurde sie angefertigt und was sind ihre Ergebnisse?
6. Falls nein, was sind die Konsequenzen, und wer übernimmt die Kosten für ein möglicherweise noch benötigtes Gutachten?
7. Wie sollen, nach Kenntnis der Bundesregierung, Anwohner an der Entscheidung über den geplanten Streckenausbau beteiligt werden?
8. Gibt es Überlegungen, einen unabhängigen Schiedsrichter zur Lösung möglicher Konflikte zu berufen?
Wenn ja, wen und wann?
Wenn nein, warum nicht?
9. Wer koordiniert die Bürgerbeteiligung am Projekt Brenner-Nordzulauf und wer übernimmt die daraus entstehenden Kosten?
10. Mit welchen konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Attraktivität des Schienengüterverkehrs gegenüber der Straße zu erhöhen, um tatsächlich Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern?
11. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Annahme von 400 Güterzügen pro Tag begründet?
12. Wie schätzt die Bundesregierung das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der Neubaustrecke (NBS) ein?
13. Würde ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis die Unterstützung der Bundesregierung für das Projekt verändern?
14. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung einiger Akteure, möglichst viele Streckenabschnitte unterirdisch zu führen?
15. Ist nach Ansicht der Bundesregierung ein verstärkter Lärmschutz für Anrainer an der Altbaustrecke (ABS) notwendig?
Wenn ja, bis wann können diese damit rechnen, welche Kosten entstehen und wer bezahlt diese?
16. Wie schätzt die Bundesregierung in diesem Fall das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der ABS ein?
17. Könnte nach Kenntnis der Bundesregierung die Notwendigkeit eines großen Ausbaus der ABS und die Planung einer NBS durch digitale Maßnahmen, wie ETCS (European Train Control System), verringert werden?
18. Werden die NBS sowie die ABS durchgehend mit ETCS ausgestattet sein?
19. Unterstützt die Bundesregierung den Zeitplan, die NBS ab 2036 in Betrieb zu nehmen?
Wenn ja, würde dies auch für eine Lösung mit großteiliger unterirdischer Verkehrsführung gelten?
20. Sind die von Tiroler Seite durchgeführten Blockabfertigungen nach Ansicht der Bundesregierung gerechtfertigt?
21. Sind die von Tiroler Seite durchgeführten Blockabfertigungen nach Ansicht der Bundesregierung EU-konform?
22. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um weitere Blockabfertigungen bis zur Eröffnung der NBS zu verhindern?

23. Wie viele Unfälle in den Jahren 2017 bis 2018 auf der Autobahn A93 zwischen Rosenheim und Kiefersfelden sind auf die durch die Blockabfertigung entstehende Stauung zurückzuführen?
24. Ist dieser Rückstau nach Ansicht der Bundesregierung eine Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer, und wie hoch schätzt die Bundesregierung den wirtschaftlichen Schaden ein?
25. Sieht sich die Bundesregierung der Alpenkonvention verpflichtet, den Verkehr im Alpenraum möglichst nachhaltig zu gestalten, und ist dies ein ausschlaggebender Grund für den Ausbau des Brenner-Nordzulaufs?

Berlin, den 26. September 2018

Christian Lindner und Fraktion

