

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Christine Aschenberg-Dugnus, Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Reginald Hanke, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Oliver Luksic, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Nordzulauf zum Brennerbasistunnel

Der Bau des Brennerbasistunnels ist eines der wichtigsten Projekte der Europäischen Union zur Ausweitung des transkontinentalen Schienengüterverkehrs und Prioritätsprojekt Nr. 1 der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Als Teil des geplanten Skandinavien-Mittelmeer-Schienenkorridors hat das Projekt Vorbildfunktion für die Zusammenarbeit in Europa und soll ein deutliches Signal für den schnellen und modernen Waren- und Personenverkehr mit dem Verkehrsträger Bahn setzen. Durch die Realisierung des Vorhabens werden enorme Transportkapazitäten geschaffen, um dem stetig wachsenden Güterverkehr in den kommenden Jahren gerecht zu werden. Ein großer Teil des Warenstroms der über die Alpen fließt kann so zudem von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Leistungsfähige Zulaufstrecken sind für dieses System von enormer Bedeutung, da das geplante Verkehrsnetz nur so sein volles Potenzial entfalten kann.

Dazu gehört der sogenannte Nordzulauf, dessen Umsetzung durch eine deutsch-österreichische Regierungsvereinbarung vom 15. Juni 2012 festgelegt wurde. Während im Nachbarland Österreich bereits einige Teile dieser Strecke realisiert sind oder kurz vor Baubeginn stehen, wird in der Bundesrepublik noch über mögliche Streckenverläufe im südbayerischen Raum sowie Sinn und Nutzen der Trasse debattiert. Sowohl Bürgerinitiativen als auch Uneinigkeiten auf kommunaler Ebene sind Faktoren, die dem weiteren Vorankommen des Projekts auf dem Gebiet der Bundesrepublik bislang im Wege stehen (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/grossdemo-gegen-brenner-nordzulauf-in-rosenheim,RqXoCc2>). Die Fortschritte beim Ausbau der deutschen Zulaufstrecke scheinen aus Sicht der Fragesteller seit der kleinen Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion an die Bundesregierung vom Oktober 2018 wenig voran gekommen zu sein (siehe Bundestagsdrucksache 19/4597 bzw. 19/5166). Experten rechnen aktuell mit einer Fertigstellung des Nordzulaufs auf deutscher Seite frühestens für das Jahr 2038, was einer Verzögerung von zehn Jahren zur Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels entspricht (laut aktuellem österreichischem Rech-

nungshofbericht 2030; <https://www.tagesschau.de/inland/scheuer-inntal-101.html>, <https://www.merkur.de/bayern/brenner-nordzulauf-lernen-von-italien-12048907.html>). Dies hätte nach Ansicht der Fragesteller jedoch katastrophale Auswirkungen auf das Gesamtprojekt, da Deutschland ein wichtiges Drehkreuz für den transeuropäischen Schienenwarenverkehr über den Brennerbasistunnel darstellt und selbst stark von den positiven Effekten des Vorhabens profitieren würde. Zudem würden deutsche Speditionen dadurch voraussichtlich auch über das Jahr 2028 hinaus mit dem Problem sektoraler Fahrverbote für den ausländischen Straßengüterverkehr entlang des Brennerpasses im österreichischen Bundesland Tirol konfrontiert bleiben. Die Logistikunternehmen müssten große Investitionen in ihre Bestandsflotte tätigen um diese Fahrverbote zu umgehen, was wiederum Auswirkungen auf die Transportpreise und die Wettbewerbsfähigkeit hätte. Die Verzögerungen am Bau des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel drohen so zu einem ernstzunehmenden Risiko für die deutschen Logistikbranche zu werden. Zudem nimmt das Bild von Deutschland als verlässlichem Partner bei europäischen Großprojekten nach Ansicht der Fragesteller irreparable Schäden.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welche Priorität misst die Bundesregierung der Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel unabhängig der Einstufung des Vorhabens als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan bei (bitte mit Begründung)?
2. Wie schätzt die Bundesregierung den aktuellen Planungsstand des projektierten deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel ein?
3. Rechnet die Bundesregierung mit einer zeitlichen Verzögerung bei der Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnels und wenn ja um wie viele Jahre wird sich nach ihrer Einschätzung die Fertigstellung dieses Teilstücks zur terminierten Eröffnung des Brennerbasistunnels im Jahr 2028 hinauszögern (bitte mit Begründung)?
4. Wann wird aus Sicht der Bundesregierung die Entscheidung über den finalen Streckenverlauf des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel fallen (bitte mit Begründung)?
5. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen um eine Verzögerung der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel zu verhindern und wenn ja welche (bitte mit Begründung)?
6. Welche konkreten Planungskapazitäten arbeiten nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell an der Umsetzung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel (bitte aufgelistet nach Personenanzahl, Institutionen, Referaten sowie bisher geleisteten Arbeitsstunden)?
7. Wird die Bundesregierung zusätzlichen Planungskapazitäten zur Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel bereitstellen und wenn ja, in welcher Form, Anzahl und von welcher Seite (bitte mit Begründung)?
8. Welche Gespräche mit welchen europäischen Nachbarländern werden aktuell über die Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel geführt und was sind die Inhalte dieser Gespräche?
9. Welche Gespräche mit welchen Bürgerinitiativen werden aktuell über die Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel geführt und was sind die Inhalte dieser Gespräche?

10. Wie bewertet die Bundesregierung die von den Bürgerinitiativen gemeinsam mit dem von ihnen beauftragten Planungsbüro Vieregge erarbeitete Streckenvariante, die den Ausbau der Bestandsstrecke durch die Stadt Rosenheim mitsamt des Ausbaus des Rosenheimer Bahnhofs beinhaltet und inwiefern wird diese Variante in das geplante Raumordnungsverfahren mit aufgenommen?
11. Inwiefern wird die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Grobtrassenvorschläge nach Kenntnis der Bundesregierung bewertet?
12. Welchen Grobtrassenvorschlag präferiert die Bundesregierung und welche Gründe sind hierfür entscheidend?
13. Welche Gespräche wurden in den letzten 12 Monaten mit der bayrischen Staatsregierung bezüglich des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel geführt und was waren die Inhalte sowie Ergebnisse dieser Gespräche?
14. Welche Belastungen für die Anwohner sieht die Bundesregierung durch die Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel (bitte mit Begründung)?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherige Arbeit der externen Moderatoren, die den Planungsdialog des deutschen Brenner-Nordzulaufs im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum verstärken sollen?
16. Welchen Stand hat die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur laut Antwort auf die kleine Anfrage der FDP- Bundestagsfraktion (Bundestagsdrucksache 19/5166) angekündigte Studie über die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs des Brenner-Nordzulaufs bis 2050 und was sind die aktuellen Ergebnisse dieser Studie?
17. Befindet sich nach Kenntnis der Bundesregierung eine neue Studie der BrennerCorridorPlatform (BPC) in Vorbereitung und wenn ja, gibt diese neue Erkenntnisse bezüglich des Vorhabens (bitte mit Begründung)?
18. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen um einen viergleisigen Streckenverlauf des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel zu gewährleisten (bitte mit Begründung)?
19. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung Alternativen zu einem viergleisigen Streckenverlauf des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Transportkapazitäten, die mit einem viergleisigen Streckenverlauf des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel einhergehen würden und sieht sie diese als bedarfsgerecht für den Schienengüter- und Personenverkehr in den kommenden Jahren (bitte mit Begründung)?
21. Worin liegen nach Ansicht der Bundesregierung die Ursachen für die in Deutschland zögerlich voranschreitenden Planungs- und Bauarbeiten des Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel im Vergleich zu den Fortschritten des Projekts auf österreichischer und italienischer Seite (bitte mit Begründung)?
22. Wie schätzt die Bundesregierung die Folgen einer Verzögerung bei der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel für den transeuropäischen Güterschienenverkehr ein (bitte mit Begründung)?
23. Wie schätzt die Bundesregierung die Folgen einer Verzögerung bei der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel für die deutsche Logistikbranche ein (bitte mit Begründung)?

24. Wie schätzt die Bundesregierung die Folgen einer Verzögerung bei der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel für die deutsche Wirtschaft ein (bitte mit Begründung)?
25. Wie schätzt die Bundesregierung die Folgen einer Verzögerung bei der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel für ihr selbstgestecktes Ziel ein, in den kommenden Jahren den Güter- und Warenverkehr verstärkt von der Straße auf die Schiene zu bringen (bitte mit Begründung)?
26. Welche finanziellen Belastungen sieht die Bundesregierung durch eine Verzögerung bei der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel für den deutschen Steuerzahler und die Kosten des Gesamtprojekts Brennerbasistunnel (bitte mit Begründung)?
27. Liegen der Bundesregierung bezüglich der vorherigen Fragen bezüglich den Auswirkungen von Verzögerungen verschiedene Studien und/oder Einschätzungen vor und wenn ja, von welcher Seite und zu welchen Schlüssen kommen diese (bitte mit Begründung)?
28. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Förderungen der Europäischen Union für die Umsetzung der TEN-Achse angefordert, beziehungsweise angenommen und wenn nicht, warum wurden diese Fördertöpfe nicht für eine Beschleunigung herangezogen (bitte mit Begründung)?
29. Bestehen aus Sicht der Bundesregierung durch mögliche Verzögerungen beim Ausbau des deutschen Nordzulaufs Nachteile bei der Förderung zur Umsetzung der TEN-Achse durch die Europäische Union (bitte mit Begründung)?

Berlin, den 14. August 2020

Christian Lindner und Fraktion