

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel,
Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11055 –**

Ertüchtigung der Bahnstrecke Salzburg – Kufstein auf deutschem Staatsgebiet

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ertüchtigung der Bahnstrecke Salzburg – Kufstein über deutsches Staatsgebiet ist ein wichtiges Projekt zur Erhöhung der Fahrplanstabilität in Bayern und Österreich. Bereits heute nehmen rund 25 Prozent aller Verspätungen im Fernverkehrsnetz der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ihren Ausgang auf dem deutschen Abschnitt dieser Korridorverbindung zwischen den österreichischen Bundesländern Salzburg und Tirol. Die ÖBB haben der Deutschen Bahn AG vor rund eineinhalb Jahren angeboten, die Kosten für die Ertüchtigung der Strecke Salzburg – Kufstein für Gleiswechselbetrieb in sicherungs- und weichtechnischer Hinsicht zu 50 Prozent zu übernehmen.

Ende September 2016 ist die Ertüchtigung dieser Strecke erneut zwischen Mitgliedern der Vorstände der Deutschen Bahn AG und der Österreichischen Bundesbahnen erneut beraten worden. Die Deutsche Bahn AG kann offenbar die Dringlichkeit des Vorhabens nachvollziehen, kann jedoch keine Komplementärfinanzierung in Höhe von 10 Mio. Euro für die Maßnahme sicherstellen (Quelle: Antwortschreiben der ÖBB-Holding AG auf Anfrage des Nationalratsabgeordneten Georg Willi).

1. Sind der Bundesregierung aktuell laufende Bestrebungen zur Qualitätsverbesserung im Grenzraum zwischen Bayern und Österreich („Deutsches Eck“) bekannt?
Wenn ja, welche?
2. Ist der Bundesregierung das Angebot der Österreichischen Bundesbahnen zur hälftigen Finanzierung der Ertüchtigungsmaßnahmen auf der Korridorstrecke Salzburg – Kufstein über deutsches Staatsgebiet bekannt?
Wenn ja, inwiefern?
Wenn nein, warum nicht?
3. Welche Bemühungen unternimmt die Bundesregierung, um die deutsche Komplementärfinanzierung in Höhe von rund 10 Mio. Euro aufzubringen?
4. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Argumente seitens der Deutschen Bahn AG, diese Maßnahme nicht weiter zu verfolgen?
Wenn ja, welche?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass Untersuchungen für ein Ertüchtigungsprogramm durchgeführt werden. Hierüber führt sie Gespräche mit der ÖBB-Infrastruktur AG. Ergebnisse dieser Untersuchungen sollen dem Bund nach Abschluss der Untersuchung vorgestellt werden.

5. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand der Planungen zur nördlichen Zulaufstrecke zur Unterinntaltrasse auf deutschem Staatsgebiet, nachdem der Brennerbasistunnel absehbar im Jahr 2026 fertiggestellt wird?

Ein gemeinsames Planungsteam aus DB Netz AG und ÖBB Infrastruktur AG führt gegenwärtig ein dialogorientiertes Trassenauswahlverfahren durch. Dieses hat zum Ziel, eine mögliche Trassenempfehlung den zuständigen Entscheidern in Deutschland und Österreich vorzulegen.

6. Welche Zeithorizonte sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Planung und die bauliche Realisierung der nördlichen Zulaufstrecke zur Unterinntaltrasse auf deutschem Staatsgebiet vorgesehen?

Nach Vorlage der Trassenempfehlung (siehe Antwort zu Frage 5) und Ermittlung der Kosten ist entsprechend dem Hinweis im Bundesverkehrswegeplan 2030 für zwei zusätzliche Gleise Brannenburg – Kiefersfelden – Grenze Deutschland/Österreich die gesamtwirtschaftliche Bewertung durchzuführen. Davon abhängig ist die Durchführung der weiteren Planungsschritte bis zur Erlangung des Baurechts. Die bestehende nördliche Zulaufstrecke verfügt mittelfristig über ausreichend Kapazitäten, um absehbar das Verkehrsaufkommen nach Eröffnung des Brennerbasistunnels in hoher Betriebsqualität abzuwickeln zu können. Hier sind zusätzlich zur bereits erfolgten Lärmsanierung ergänzende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

7. Welche Finanzierungsbeiträge sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Planung und die bauliche Realisierung der nördlichen Zulaufstrecke zur Unterinntaltrasse auf deutschem Staatsgebiet vorgesehen?
8. Inwiefern wird die nördliche Zulaufstrecke zur Unterinntaltrasse und zum Brennerbasistunnel auf deutschem Staatsgebiet nach Kenntnis der Bundesregierung als unterirdische Zulaufstrecke geplant und ausgeführt?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Neben Bundesmitteln werden bei der Planung auch Mittel der EU und der Republik Österreich eingesetzt. Planungen für eine unterirdische Zulaufstrecke sind der Bundesregierung nicht bekannt.

