

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Till Mansmann, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Der Brenner-Nordzulauf im Raum München

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP zum Nordzulauf des Brennerbasistunnels auf Bundestagsdrucksache 19/22744 hat die Bundesregierung aus Sicht der Fragesteller bestätigt, dass es bei der Realisierung der Zulaufstrecke auf deutscher Seite eklatante Probleme gibt, die zu massiven Verzögerungen und Beeinträchtigungen des Gesamtprojektes führen. Die deutsche Zulaufstrecke eines der wichtigsten europäischen Verkehrsprojekte soll nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) frühestens im Jahr 2040, und damit zwölf Jahre nach der Beendigung der eigentlichen Tunnelarbeiten, fertiggestellt werden. In diesem Zusammenhang spricht das BMVI aktuell auch von einer sehr frühen Planungsphase des Vorhabens, obwohl die entsprechenden bilateralen Vereinbarungen mit Österreich bereits im Jahr 2012 geschlossen wurden und die Baumaßnahmen in der Alpenrepublik mittlerweile begonnen und in Teilen sogar bereits abgeschlossen werden konnten. Gleiches gilt überdies für die italienischen Streckenabschnitte. Wenngleich der deutsche Brenner-Nordzulauf als prioritäres Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 Berücksichtigung findet (siehe https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile), arbeiten bei der beteiligten Deutsche Bahn (DB) Netz AG nach Angaben der Bundesregierung 28 Vollzeitkräfte an diesem für die europäische und deutsche Wirtschaft zukunftssträchtigen wie notwendigen Projekt. Eine langfristige Verzögerung hätte weitreichende wirtschaftliche Auswirkungen sowie Konsequenzen für bestehende bilaterale und europäische Vereinbarungen.

Die aktuellen Ausarbeitungen für den Brenner-Nordzulauf sehen nach Angaben der Bundesregierung überdies einen Zweistufenplan vor, bei dem zunächst der Schienengüterverkehr des Brennerbasistunnels über das bestehende S-Bahnnetz der Metropolregion München gefahren werden soll. Durch die Etablierung des European Train Control Systems (ETCS) bis zum Jahr 2030 ist hierbei auf der Strecke zwischen München und Grafing eine sogenannte Blockverdichtung zwischen Personen- und Güterzügen vorgesehen. Studien prognostizieren jedoch einen starken Anstieg des Schienengüterverkehrs auf der Brennerroute in

den kommenden Jahren durch ordnungspolitische Vorgaben und wachsende Warenströme (siehe https://bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-brenner-zulauf.pdf?__blob=publicationFile). Auf den betroffenen S-Bahnstrecken lässt sich insofern ein Zielkonflikt zwischen transeuropäischem Gütertransport und regionalem Schienenpersonenverkehr nicht vollkommen ausschließen. Im Zusammenhang mit dem gesteigerten Verkehr auf den S-Bahntrassen ergeben sich nach Medienberichten für die Bevölkerung zudem Fragen, auf die es bislang noch keine vollumfänglichen Antworten zu geben scheint (siehe <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/brenner-basistunnel-bahn-vorhaben-laermschutz-1.5046580>; <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/ebersberg/farbige-schienenampfer-die-bahn-treibt-s-zu-bunt-1.4378188>).

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung, die Planung und den Ausbau der deutschen Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel zu beschleunigen, und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?
Plant die Bundesregierung, diese Maßnahmen umzusetzen, und wenn ja, ab wann?
2. Gibt es Überlegungen der DB Netz AG, die Planung und den Ausbau der deutschen Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel zu beschleunigen, und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?
Plant die DB Netz AG, diese Maßnahmen umzusetzen, und wenn ja, ab wann?
3. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Überlegungen bei der Deutschen Bahn das Projektteam der DB Netz AG für den deutschen Zulauf des Brennerbasistunnels zu erweitern, und wenn ja, wie sehen diese konkret aus (bitte mit Begründung)?
4. Wo sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, das Projekt deutscher Zulauf zum Brennerbasistunnel hinsichtlich Planung und Umsetzung zu beschleunigen (bitte mit Begründung)?
5. Wie viele Züge sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit im S-Bahnsystem der Metropolregion München im Einsatz?
6. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
7. Wie hoch war der Anteil des Personenverkehrs auf den Strecken des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
8. Wie hoch war der Anteil des Schienengüterverkehrs auf den Strecken des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
9. Wie viele Fahrgäste nutzten nach Kenntnis der Bundesregierung das S-Bahnsystem der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020?
10. Wie viele Störungen verzeichnete das S-Bahnsystem der Metropolregion München nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahr, Ursache, Anzahl der Störungen aufschlüsseln)?
Wie viele Personen waren durch die aufgeführten Störungen in den jeweiligen Jahren betroffen?
11. Wie viele Verspätungen verzeichnete das S-Bahnsystem der Metropolregion München nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis

2020 (bitte nach Jahr, Anzahl Verspätungen, durchschnittlicher Dauer aufschlüsseln)?

12. Welche Linien des S-Bahnsystems der Metropolregion München werden nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig vom Schienengüterverkehr des Brenner-Nordzulaufs genutzt oder werden davon beeinflusst?
13. Welche aktuellen Ausbaupläne gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit für das S-Bahnsystem der Metropolregion München, und wie ist der aktuelle Projektstand?
14. Sieht die Bundesregierung negative Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr der Metropolregion München durch die Nutzung bestehender S-Bahnstrecken für den Güterverkehr des transeuropäischen Korridors Skandinavien-Mittelmeer (bitte mit Begründung)?
15. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Pläne, wie man die betroffenen S-Bahnstrecken der Metropolregion München im Falle einer Überlastung durch den zusätzlichen Schienengüterverkehr des Brenner-Nordzulaufs wieder entlasten kann, und wie sehen diese konkret aus (bitte mit Begründung)?
16. Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner-Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt München–Trudering–Grafing?
 - a) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
 - b) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?
17. Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner-Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt Grafing–Großkarolinenfeld?
 - a) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
 - b) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?
18. Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner-Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt Großkarolinenfeld–Brandenburg?
 - a) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
 - b) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?
19. Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner-Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt Brandenburg–Kiefersfelden?
 - a) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
 - b) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?

20. Welche Investitionen der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner-Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf Baumaßnahmen von Infrastruktur für den Güterumschlag wie beispielsweise KV-Terminals (KV = Kombiniertes Verkehr)?
21. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuell verfügbare Infrastruktur für Kombinierten Verkehr entlang der bestehenden und zum Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitte des deutschen Brenner-Nordzulaufs hinsichtlich seiner Aufnahmefähigkeit für die zusätzlichen Gütermengen des aktiven Brennerbasistunnels?
 - a) Sieht die Bundesregierung hier Verbesserungspotential, und wenn ja, an welchen Stellen (bitte mit Begründung)?
 - b) Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung von KV-Terminals entlang des deutschen Brenner-Nordzulaufs, und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?
22. Auf welchen Stellen des Brenner-Nordzulaufs sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem derzeitigen Planungsstand keine Lärmschutzmaßnahmen geplant (bitte mit Begründung)?
23. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt München–Trudering–Grafing vorgesehen (bitte nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartender Geräuschminderung in dB aufschlüsseln)?
24. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt Grafing–Großkarolinenfeld vorgesehen (bitte nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartender Geräuschminderung in dB aufschlüsseln)?
25. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt Großkarolinenfeld–Brannenburg vorgesehen (bitte nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartender Geräuschminderung in dB aufschlüsseln)?
26. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt Brannenburg–Kiefersfelden vorgesehen (bitte nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartender Geräuschminderung in dB aufschlüsseln)?
27. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit von Schienenstegdämpfern, wie sie auf Streckenabschnitten des Brenner-Nordzulaufs vorgesehen sind (bitte mit Begründung)?
28. Wo sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, den Bau des deutschen Brenner-Nordzulaufs für die Bevölkerung transparenter zu gestalten, und sind hier konkrete Maßnahmen zur Verbesserung geplant (bitte mit Begründung)?

Berlin, den 21. Oktober 2020

Christian Lindner und Fraktion