

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Neubaustrecke Brenner-Nordzulauf im oberbayerischen Inntal zwischen Rosenheim und Kiefersfelden

Mit dem Brenner-Basistunnel entsteht in den Alpen eines der wichtigsten Verkehrsprojekte Europas. Die geplante Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel wird durch das oberbayerische Inntal zwischen Rosenheim und der Landesgrenze bei Kufstein führen (vgl. www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2023-10-25-variantenentscheide-laengere-tunnel-weniger-flaechenverbrauch-schutz-des-trinkwassers.html). Nach Erkenntnissen der Fragesteller fordern betroffene Gemeinden, Bürgerinitiativen, Landwirte und politische Mandatsträger umweltverträgliche Lösungen. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) beabsichtigt, in Kirnstein zwischen den Gemeinden Flintsbach und Oberaudorf eine oberirdische Verknüpfungsstelle zu errichten (vgl. www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2023-10-25-variantenentscheide-laengere-tunnel-weniger-flaechenverbrauch-schutz-des-trinkwassers.html). Diese Planungen stoßen nach Erkenntnissen der Fragesteller auf Widerstand, denn dieser Abschnitt des Inntals ist reich an Naturlandschaft und geprägt von bäuerlichen Familienbetrieben, die durch den Bau zwischen 50 und 90 Prozent ihrer bewirtschafteten Flächen verlieren würden. Ein Flächenausgleich ist aufgrund der Tallage nach Kenntnis der Fragesteller nicht möglich (vgl. www.rosenheim24.de/rosenheim/inntal/flintsbach-am-inn-ort66194/flintsbach-oberaudorf-nein-zur-verknuepfungsstelle-kirnstein-mdb-daniela-ludwig-auf-besichtigungstour-mit-landwirten-92571741.html).

Die Notwendigkeit der geplanten Verknüpfungsstelle ist aus Sicht der Fragesteller nicht hinreichend geklärt. Die DB AG hält sie oberirdisch im Abstand von 20 bis 25 Kilometern an der Neubaustrecke für erforderlich. Wiederholt wurden nach Erkenntnissen der Fragesteller aus der Region Forderungen nach einer unterirdischen Verknüpfungsstelle am Wildbarren laut. Dazu liegen zwei Gutachten vor: Das „Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung“ (DZSF) kam im Jahr 2022 zu dem Schluss, dass die Genehmigungsfähigkeit eines solchen komplexen Tunnelbauwerks fraglich erscheine. Deutschland betrete zudem mit einer unterirdischen Verknüpfungsstelle „eindeutig Neuland bei der Gestaltung von Eisenbahntunneln“. Die Prüfung, ob ein so komplexes Bauwerk funktionieren könne, sei aufwendig und teuer. Es sei abzuwägen, ob der Nutzen den Aufwand rechtfertige (vgl. www-dzsf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DZSF/Veroeffentlichungen/Fachveroeffentlichungen/2022/2021-02_15Brenner-Studie.pdf). Die „Interessengemeinschaft Inntal 2040“ legte 2023 eine eigene Studie vor. Sie hält den Bau einer unterirdischen Verknüpfungsstelle sowohl rechtlich als auch baulich für möglich (vgl. www.samerbergernachrichten.de/inntal-studie-zu-brenner-nordzulauf/).

Weiterer Bestandteil des Brenner-Nordzulaufs ist die Überquerung des Inn. Nach bisherigen Planungen soll der Inn nördlich von Rosenheim mit einer so-

genannten Vorlandbrücke und einer Innbrücke überquert werden. Eine technisch mögliche Unterquerung des Inn ist aktuell nach Kenntnis der Fragesteller nicht beabsichtigt (vgl. www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2023-10-25-variantenentscheide-laengere-tunnel-weniger-flaechenverbrauch-schutz-des-trinkwassers.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung eine Verknüpfungsstelle Kirnstein für erforderlich, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
2. Gibt es eine Kosten-Nutzen-Untersuchung für diese Verknüpfungsstelle, wenn ja, wie sieht diese aus, und wenn nein, warum nicht?
3. Liegt den Planungen für die Verknüpfungsstelle Kirnstein ein Fahrplankonzept zugrunde, wenn ja, wie sieht dieses Fahrplankonzept aus, und wenn nein, warum nicht?
4. Gibt es Planungsalternativen zur Verknüpfungsstelle Kirnstein, wenn ja, welche wurden geprüft, und welche wurden nicht weiterverfolgt, und wenn nein, warum nicht?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts der Tatsache, dass in Tirol (ca. 14 Kilometer entfernt) und bei Ostermünchen (ca. 40 Kilometer entfernt) bereits weitere Verknüpfungsstellen fertig bzw. vorgesehen sind, die Notwendigkeit einer weiteren Verknüpfungsstelle im Inntal?
6. Erwägt die Bundesregierung eine erneute Prüfung von Planungsalternativen, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
7. Was planen die DB AG und die Bundesregierung zum Schutz des Ökosystems?
8. Was planen die DB AG und die Bundesregierung zum Schutz der Almflächen?
9. Was planen die DB AG und die Bundesregierung zum Erhalt der landwirtschaftlichen Betriebe?
10. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Gutachten der Interessengemeinschaft Inntal 2040 aus dem Jahr 2023 (vgl. www.samerbergenachrichten.de/inntal-studie-zu-brenner-nordzulauf/)?
11. Welche Faktoren sprechen aus Sicht der Bundesregierung und der DB AG für eine unterirdische Verknüpfungsstelle Wildbarren?
12. Welche Faktoren sprechen aus Sicht der Bundesregierung und der DB AG gegen eine unterirdische Verknüpfungsstelle Wildbarren?
13. Plant die Bundesregierung aufgrund des Gutachtens der Interessengemeinschaft Inntal 2040 eine nochmalige bergmännische Prüfung einer Verknüpfungsstelle Wildbarren?
14. Wie beurteilen die Bundesregierung und die DB AG Planungen hinsichtlich einer unterirdischen Neubaustrecke ohne bauliche Veränderung der Bestandsstrecke und einer damit einhergehenden Nutzung der Bestandsstrecke für den Ausweichverkehr?
15. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Untersuchung der DB AG hinsichtlich einer unterirdischen Innquerung nördlich von Rosenheim (vgl. www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2023-10-25-variantenentscheide-laengere-tunnel-weniger-flaechenverbrauch-schutz-des-trinkwassers.html)?

16. Woraus resultieren die Mehrkosten in Höhe von 3 Mrd. Euro für die Innunterquerung (www.br.de/nachrichten/bayern/inn-tunnel-fuer-brenner-nordzulauf-wuerde-drei-milliarden-kosten,THJlaRC)?
17. Wie beurteilt die Bundesregierung die an die Fragesteller herangetragene Alternative, die bisher geplante Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen zwei Kilometer weiter nördlich zu verlegen, wurde diese Variante geprüft, wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung die aus der Verlegung resultierende Möglichkeit, eine Tieferlegung des Bahnhofes Ostermünchen zu verhindern, indem die Verknüpfungsstelle weiter nördlich von Ostermünchen verlegt wird, wurde diese Variante geprüft, wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Planungen für eine oberirdische Innquerung sowie den weiteren rein oberirdischen Verlauf nördlich von Rosenheim im Hinblick auf
 - a) die Zerschneidung und Versiegelung von Flächen,
 - b) die Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe,
 - c) die Auswirkungen auf den Naturraum,
 - d) die Auswirkungen auf das Landschaftsbild,
 - e) Lärmemissionen und
 - f) die Auswirkungen auf die Lebensqualität von Anliegern?

Berlin, den 26. Januar 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

