

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10215 –

Neubaustrecke Brenner-Nordzulauf im oberbayerischen Inntal zwischen Rosenheim und Kiefersfelden

Vorbemerkung der Fragesteller

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-z-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-verknuepfungstelle-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.samerbergerna.chrichten.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 sogenannten 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).

1. Hält die Bundesregierung eine Verknüpfungsstelle Kirnstein für erforderlich, wenn ja, warum, 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?

Die Fragen 1 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB InfraGO AG ist der Bau von Verknüpfungsstellen vorgesehen, um eine leistungsfähige Infrastruktur zu errichten. Die Neubaustrecke verläuft dabei weitgehend unabhängig von der Bestandsstrecke. In regelmäßigen Abständen von ca. 20 bis 25 Kilometern – im Optimalfall vor und hinter wichtigen Verkehrsknoten – werden beide Strecken zusammengeführt und verknüpft.

Auf deutschem Staatsgebiet wird durch jeweils eine Verknüpfungsstelle südlich und nördlich von Rosenheim die Anbindung der Neubaustrecke an alle bestehenden Strecken des Bahnknotens sichergestellt. Gleichzeitig ist die Anbindung von Siedlungszentren mit hohem Fahrgastpotential aus Sicht des Personenfernverkehrs unerlässlich. Eine entsprechende Anordnung der Verknüpfungsstellen in Deutschland ergibt sich unter anderem aus der Maßnahmenbeschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Eine Verknüpfung der Neubaustrecke mit der bestehenden Infrastruktur ist nach Einschätzung der DB InfraGO AG aus bahnbetrieblichen Gründen wichtig und notwendig. Sie ermöglicht einen uneingeschränkten Wechsel zwischen den Strecken. So entsteht eine moderne und hoch verfügbare Infrastruktur. Durch die betriebliche Flexibilität wird das Bahnsystem des Brenner-Nordzulaufs eine hohe Resilienz aufweisen. Dies ist angesichts der herausragenden Rolle der Strecke im europäischen Verkehrsnetz von Bedeutung.

2. Gibt es eine Kosten-Nutzen-Untersuchung für diese Verknüpfungsstelle, wenn ja, wie sieht diese aus, und wenn nein, warum nicht?

Eine Nutzen-Kosten-Analyse für einzelne Teilabschnitte einer Neubaustrecke ist nicht vorgesehen, da nur die Verwirklichung des Gesamtprojekts mit Erfüllung der verkehrlichen Ziele den vollen volkswirtschaftlichen Nutzen realisieren kann.

4. Gibt es Planungsalternativen zur Verknüpfungsstelle Kirnstein, wenn ja, welche wurden geprüft, und welche wurden nicht weiterverfolgt, und wenn nein, warum nicht?

Für das Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf hat die Vorhabenträgerin ein Trassenauswahlverfahren durchgeführt. In diesem Rahmen wurden zahlreiche Trassenverläufe geprüft. Die Varianten sahen aus topografischen und verkehrlichen Gründen jeweils unterschiedliche Positionen für die Verknüpfungsstelle südlich Rosenheims vor, die sich auf den Bereich zwischen Reischenhart und Niederaudorf verteilten. Als Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens ging die Variante „Violett“ mit einem hohen Tunnelanteil als Auswahltrasse hervor. Mit dieser Trasse ist die Lage der Verknüpfungsstelle nur im Bereich Kirnstein möglich.

Für die Verknüpfungsstelle Kirnstein hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Vorplanung zwei Planungsvarianten geprüft. Neben einer Lage an der Bundesautobahn 93 wurde eine Verknüpfungsstelle im Bereich der bestehenden Strecke untersucht. Bei Abwägung aller Kriterien stellte sich eine mit der Autobahn gebündelte Lage als deutlich vorteilhafter heraus.

Ausführliche Informationen zu beiden Varianten stellt die Vorhabenträgerin im Internet unter www.brennernordzulauf.eu/newsreader/2023-10-25-variantenentscheidung-laengere-tunnel-weniger-flaechenverbrauch-schutz-des-trinkwassers.html bereit.

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?

Aufgrund der Topografie und daraus resultierender hoher Tunnelanteile in Kombination mit den lokalen Begebenheiten kommt nach Einschätzung der DB InfraGO AG für die Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim nur der Bereich Kirnstein in Betracht. In südliche Richtung beträgt die Streckenlänge zur nächsten Verknüpfungsstelle bei Schafteuau rund 16 Kilometer. Der Abstand zur nächsten Verknüpfungsstelle im Norden bei Ostermünchen beträgt rund 38,5 Kilometer.

Entfällt eine Verknüpfung bei Kirnstein, so hätte dies deutliche Einschränkungen der Leistungsfähigkeit und der Flexibilität in der Verkehrsabwicklung des Brenner-Nordzulaufs zur Folge. Die beiden Strecken würden rund 55 Kilometer unabhängig voneinander verlaufen und keine Möglichkeit zum Wechsel zwischen den Strecken bieten. Dies hätte erhebliche Auswirkung auf mögliche Fahrplankonzepte und würde zu einer höheren Belastung der durch die Ortszentren verlaufenden Bestandsstrecke führen.

6. Erwägt die Bundesregierung eine erneute Prüfung von Planungsalternativen, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Die Vorhabenträgerin hat alle großräumigen Planungsalternativen im Trassenauswahlverfahren sowie alle lokalen oder kleinräumigen Untervarianten in der Vorplanung betrachtet.

Gemäß den Vorgaben der Bedarfsplanungsvereinbarung wird im Rahmen der Parlamentarischen Befassung dem Deutschen Bundestag über Alternativvarianten aus der Öffentlichkeitsbeteiligung berichtet. Bis Ende Januar 2024 hatten die Landkreise und Kommunen die Gelegenheit, entsprechende Forderungen zu formulieren und an die DB InfraGO AG zu übermitteln.

Die Vorhabenträgerin wird bis Herbst 2024 ihren Bericht zur Parlamentarischen Befassung erarbeiten; dieser wird u. a. Aussagen zur technischen Umsetzbarkeit und zur Genehmigungsfähigkeit von Kernforderungen beinhalten. Der Bericht wird Bestandteil der Parlamentarischen Befassung sein.

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 Almfelder?
9. Was planen die DB AG und die Bundesregierung zum Erhalt der landwirtschaftlichen Betriebe?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bedingt durch die Siedlungsstruktur und die topografischen Verhältnisse ist die Neubaustrecke des Brenner-Nordzulaufs durch einen hohen Tunnelanteil mit verringertem Flächenbedarf geprägt.

Grundlage zum Schutz von Menschen und Natur sind die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen. Ziel der Umweltplanung ist es, Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sowie den Flächenbedarf zu minimieren. Auch die Belange der Landwirtschaft fließen in die Abwägung ein.

Für die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft im Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf findet die Bayerische Kompensationsverordnung Anwendung. Hierbei sind produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen sowie Entsiegelungs- und Wiedervernetzungsmaßnahmen vorrangig zu prüfen.

Zudem kann durch den Erwerb von Wertpunkten im Biotopwertverfahren – so genannten „Ökopunkten“ – nachgewiesen werden, dass Eingriffe ökologisch ausgeglichen werden. Diese Ökopunkte sind eine „Gutschrift“ für Kompensationsmaßnahmen. Die DB InfraGO AG setzt zu einem frühen Zeitpunkt durch den Erwerb von Wertpunkten auf landwirtschaftsfreundliche Lösungen. Durch Ökokonten kann der Bedarf an Ausgleichsflächen vor Ort reduziert werden. So konnten bereits Wertpunkte in der Größenordnung von über einer Million Wertpunkten in benachbarten Räumen außerhalb des Inntals erworben werden.

10. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Gutachten der Interessengemeinschaft Inntal 2040 aus dem Jahr 2023 (vgl. www.samerberg-ernachrichten.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?

Die Fragen 10 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2020 hat die Vorhabenträgerin als Stellungnahme auf eine entsprechende Idee der Interessengemeinschaft Inntal 2040 dargelegt, dass unterirdische

Verknüpfungsstellen im Widerspruch zu wesentlichen Sicherheitsbestimmungen stehen. Diese wären daher nicht genehmigungsfähig. Zum gleichen Ergebnis kommt das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) in einer Studie aus dem Jahr 2022.

Die in der Fragestellung erwähnte, von mehreren Kommunen beauftragte Studie wurde im Dezember 2023 veröffentlicht. Die Verfasser stellen vorweg, dass betriebliche und lokale Randbedingungen nicht Bestandteil der Untersuchung waren.

Die Studie wurde durch den Landkreis Rosenheim als „Kernforderung“ für die Parlamentarische Befassung gegenüber der DB InfraGO AG eingebracht.

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?

Die Realisierung einer Verknüpfungsstelle ist zwangsläufig mit einer baulichen Veränderung der Bestandsstrecke verbunden. Die negativen verkehrlichen Auswirkungen eines Verzichts sind in der Antwort zu Frage 5 dargelegt. Auch wären die Strecken bei Störungen oder Instandhaltungsarbeiten jeweils nicht mehr als Ausweichstrecken nutzbar.

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-varian-tenentscheide-laengere-tunnel-weniger-flaechenverbrauch-schutz-des-trinkwassers.html)?

Die Vorhabenträgerin hat im Jahr 2022 untersucht, inwiefern eine Unterquerung des Inns nördlich von Rosenheim möglich ist. Diese wäre demnach hochkomplex und risikobehaftet. In der untersuchten Ausgestaltung mit einer Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen entstünden auf dem Abschnitt Mehrkosten von rund 3 Mrd. Euro. Die Bauzeit würde sich nach Einschätzung der DB InfraGO AG um etwa zwei bis drei Jahre verlängern. Die Innunterquerung nördlich von Rosenheim wäre somit mit hohen Kosten und Risiken verbunden.

Die DB InfraGO AG hat bei ihrer Planung das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu berücksichtigen. Mit der oberirdischen Innquerung liegt eine wirtschaftlichere Variante mit weniger Risiken vor. Daher bestand für kein Freiraum zur Planung einer Innunterquerung nördlich von Rosenheim.

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)?

Aufgrund des ansteigenden Geländes westlich des Inns liegt eine besondere Herausforderung darin, die Strecke nach der Innunterquerung wieder an die Oberfläche zu führen. Hierbei sind querende Gewässer, Schutzgebiete und ein Erdgasspeicher als Randbedingungen zu beachten.

Als Konsequenz wären nach Auskunft der DB InfraGO AG im Anschluss an die Innunterquerung rund 14 Kilometer zusätzlicher Tunnel erforderlich. Kombiniert mit der ohnehin vorgesehenen Tunnelführung im Bereich Stephanskirchen ergäbe sich ein durchgängiger Tunnel mit einer Länge von über 22 Kilometern. Nahe Ostermünchen müsste die bestehende Strecke zudem auf einer

Länge von 1,5 Kilometern in einen Tunnel verlegt werden. Bei Ostermünchen wäre ein 30 Meter tiefer und 40 Meter breiter Trog erforderlich.

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?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum Vorschlag, den Inn nördlich von Rosenheim zu unterqueren und die Verknüpfungsstelle nach Norden zu verlagern, fand bereits kurz nach Präsentation der Untersuchungsergebnisse im September 2022 ein Gespräch zwischen Landrat, Bürgermeister und Vertretern der DB InfraGO AG statt.

Die Vorhabenträgerin erklärte dabei, eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle nach Norden sei grundsätzlich denkbar. Die in der Stellungnahme zu Frage 16 dargelegten Tunnelführungen der Neubaustrecke würden sich um weitere ca. zwei Kilometer verlängern. Bei sehr langen Tunneln über 20 Kilometer gelten – gemäß der technischen Spezifikation für die Interoperabilität – besondere Sicherheitsbestimmungen. Mindestens ein spezieller unterirdischer Evakuierungs- und Rettungspunkt würde zwingend erforderlich.

Gleichwohl ergäben sich durch eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle nach Norden hin betriebliche Nachteile. So würde sich der Abstand zwischen den Verknüpfungsstellen Kirnstein und Ostermünchen auf über 40 Kilometer verlängern.

Aufgrund des Gebots der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bestand für die Vorhabenträgerin, unabhängig von der konkreten Lage der Verknüpfungsstelle, kein Freiraum zur Planung einer Innunterquerung nördlich von Rosenheim.

Die Vertreter der DB InfraGO AG regten im Gespräch mit dem Landrat und den Bürgermeistern an, den Vorschlag als Alternativvariante zur Parlamentarischen Befassung einzubringen. Im Januar 2024 übermittelte der Landkreis Rosenheim eine weiterentwickelte Idee einer Innunterquerung als Kernforderung. In ihrem Bericht zur Parlamentarischen Befassung wird die Vorhabenträgerin u. a. Aussagen zur technischen Umsetzbarkeit und zur Genehmigungsfähigkeit von Kernforderungen treffen. Dem Ergebnis der fachlichen Prüfung kann nicht vorgegriffen werden.

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?

Im Rahmen der Vorplanung hat die DB InfraGO AG den Streckenverlauf optimiert und verschiedene lokale Varianten betrachtet. Alle Planungsvarianten wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Menschen, Natur, Technik und die Wirtschaftlichkeit untersucht. Durch die Abwägung aller Aspekte wurde die jeweils beste Variante ermittelt.

Die Methode der Variantenbewertung und -entscheidung sowie die einzelnen Abwägungskriterien sind auf der Website des Bahnprojekts Brenner-Nordzulauf veröffentlicht. Die Unterlagen befinden sich als Anlage zu den Protokollen der Dialogforen vom Oktober 2023. Der oberirdische Bereich mit Innquerung ist unter www.brennernordzulauf.eu/dialogforen-vorplanung.html?file=files/mediathek/protokolle/vorplanung/oestermuenchen-innleiten/2023-10-26-protokoll-dialogforum-oestermuenchen-innleiten.pdf abrufbar.

