

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Entwicklung des alpinen Güterverkehrs

Die Situation im alpenquerenden Güterverkehr durch Österreich ist für die deutsche Wirtschaft und für das mittelständische Transport- und Logistikgewerbe sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene seit Jahren eine Belastung (vgl. www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/blockabfertigung-erneut-lange-wartezeiten-3382350). Blockabfertigung, sektorales Fahrverbot, Nachtfahrverbot, Fahrverbotskalender und andere Fahrverbote führen nach Ansicht der Fragesteller zu untragbaren Zuständen für Wirtschaft und Fahrerinnen/Fahrer (vgl. www.merkur.de/wirtschaft/brenner-autobahn-streit-um-blockabfertigung-tarifstreit-salvini-geht-italien-oesterreich-eu-92989787.html). Die EU-Kommission hat in einer Stellungnahme vom Mai 2024 bestätigt, dass diese Maßnahmen nach ihrer Auffassung nicht mit EU-Recht vereinbar sind (vgl. www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/eu-kommission-oesterreich-schraenkt-in-brennerstreit-warenverkehr-ein-3513571). Eine weitere Beeinträchtigung des Verkehrs lässt die Ankündigung der österreichischen Infrastrukturgesellschaft ASFINAG befürchten, die Luegbrücke auf der Brennerautobahn A 13 ab dem 1. Januar 2025 für mehrere Jahre nur noch einspurig (nach erfolgreichem Test an verkehrsstarken Tagen zweispurig) in jeder Fahrtrichtung offenzuhalten (vgl. www.asfinag.at/ueber-uns/presse/pressemitteilungen/erste-erkenntnisse-pruefung-luegbruecke/). In zweieinhalb bis drei Jahren sollen wieder zwei Spuren je Richtung zur Verfügung stehen. Bis zum Jahr 2030 soll die gesamte Brücke wieder instand gesetzt sein. Es ist zu befürchten, dass eine einspurige Verkehrsführung zu einer Reduktion der Kapazität auf dieser Route um bis zu 80 Prozent führt (vgl. www.dvz.de/unternehmen/strasse/detail/news/brenner-kapazitaet-droht-dahinzuschmelzen.html).

Die Brennerautobahn ist mit einem Aufkommen von ca. 14,3 Millionen Pkw und 2,4 Millionen Lkw jährlich (Zahlen für das Jahre 2023, tirol.orf.at/stories/3239244/) nach Auffassung der Fragesteller die wichtigste alpenquerende Route und hat eine enorme Bedeutung für die Menschen und die Wirtschaft in Europa, vor allem aber für den Handel zwischen Deutschland und Italien. Sie ist eine der europäischen Hauptverbindungen zwischen Nord und Süd und Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Eine Verlagerung der Güter auf die Schiene erscheint den Fragestellern aufgrund fast ausgeschöpfter Kapazitäten nicht möglich, da der Brennerbasistunnel und die Zulaufstrecken auf deutscher Seite noch nicht fertiggestellt bzw. noch in Planung sind. Alternativstrecken wie die Tauernautobahn und die Gotthardroute verursachen große Umwege. Zudem sind auch die Kapazitäten auf der Tauernautobahn in den nächsten Jahren aufgrund von Sanierungsarbeiten beschränkt (vgl. www.adac.de/news/tauernautobahn-stau-tunnelsanierung/). Andere Alpenquerungen in Österreich sind für den Lkw-Transitverkehr gesperrt (vgl. www.merkur.de/welt/ersatz-fuer-brenner-oesterreich-errichtet-strassengalerie-wegen-steinschlagrisiko-und-schliesst-reschenpass-93219363.html).

Aus Sicht der Fragesteller ist die Sicherheit im Straßenverkehr von großer Bedeutung und die Notwendigkeit von Sanierungsarbeiten unbestritten. Allerdings müssen dringend Lösungen gefunden werden, um auch in den kommenden Jahren den Warenaustausch über die Alpen sicherstellen zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung eigene Erkenntnisse zu der geplanten Einspurigkeit auf der Luegbrücke auf der österreichischen Brennerautobahn A 13 ab dem 1. Januar 2025 sowie von den geplanten Bauarbeiten an dieser Brücke in den kommenden Jahren, wenn ja, inwiefern, und wann hat die Bundesregierung diese Kenntnisse erlangt, und wenn nein, warum nicht?
2. Wurde die Bundesregierung von der Regierung der Republik Österreich über die geplante Einspurigkeit auf der Luegbrücke auf der österreichischen Brennerautobahn A 13 ab dem 1. Januar 2025 sowie über die geplanten Bauarbeiten an dieser Brücke in den kommenden Jahren informiert, und wenn ja, wann, und in welchem Umfang?
3. Ist die Bundesregierung angesichts der Bedeutung der Brennerquerung für den Alpentransit im Dialog mit der Regierung der Republik Österreich über die Auswirkungen der Bauarbeiten, wenn ja, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, und wenn nein, warum nicht?
4. Ist die Bundesregierung in die Ausarbeitung von Lösungen angesichts der Verkehrsbeeinträchtigungen eingebunden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, wird die Bundesregierung ggf. mit anderen Nachbarstaaten auf die Regierung der Republik Österreich zugehen, um Lösungen erarbeiten?
5. Befürwortet die Bundesregierung eine mögliche koordinierende Führungsrolle der Europäischen Kommission bei der Lösungsfindung für die Einschränkungen auf dem TEN-Korridor, wenn ja, wurden seitens der Bundesregierung bereits dahin gehende Maßnahmen ergriffen, und wenn ja, welche?
6. Hat die Bundesregierung die wirtschaftlichen Auswirkungen durch die vorgesehenen Einschränkungen im Nord-Südverkehr analysiert, wenn ja, mit welchen Ergebnissen, und wenn nein, warum nicht?
7. Welche Kapazitäten haben nach Kenntnis der Bundesregierung mögliche Ausweichrouten zur österreichischen Brennerautobahn A 13?
8. Unternimmt die Bundesregierung etwas, um Straßengüterverkehre auch während der geplanten Baumaßnahmen an der Luegbrücke im alpenquerenden Verkehr zu ermöglichen, und wenn ja, was, und wenn nein, warum nicht?
9. Ergreift die Bundesregierung Maßnahmen, um das betroffene mittelständische deutsche Transportgewerbe in dieser Situation zu unterstützen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
10. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Stellungnahme der EU-Kommission zu den Klageabsichten Italiens gegen Österreich wegen Verstößen gegen den Binnenmarkt im Alpentransit?
11. Wie hoch sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Kapazitäten des Schienengüterverkehrs im alpenquerenden Verkehr durch Österreich?
12. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung ausreichend Kapazitäten auf der Rollenden Landstraße, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

13. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung ausreichend Kapazitäten im Kombinierten Verkehr, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
14. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung noch in der laufenden Legislaturperiode, um die Verlagerung von der Straße auf die Schiene und damit eine Entlastung der Straße voranzubringen?

Berlin, den 4. September 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

