

Antwort

der Bundesregierung

der Fraktion der CDU/CSU

– Drucksache 20/13071 –

Entwicklung des alpinen Güterverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

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/pressemeldungen/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. Alternativ-

strecken 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.ada.c.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.

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?

Die Bundesregierung wurde über die bevorstehende Sperrung aus Medienberichten sowie über die deutsche Botschaft in Wien informiert. Ein Zeitpunkt der Kenntnisaufnahme kann nicht genau datiert werden. Erste Hinweise auf die dynamische Baustellensituation sind bereits im Jahr 2020 der Vorgängerregierung bekannt geworden.

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?

Auf ministerialer Fachebene wurde über die Thematik lediglich am Rande gesprochen. Ein genauer Zeitpunkt kann nicht datiert werden. Einen diesbezüglich spezifischen Gesprächstermin auf ministerialer Ebene gab es nicht.

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?
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?

Die Fragen 3, 4, 6, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat in enger Zusammenarbeit mit dem Straßeninfrastrukturbetreiber in Österreich Alternativ- und Ausweichrouten zur Brennerachse geprüft. Im Ergebnis stehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten in Verbindung mit weiteren Erhaltungsmaßnahmen auf anderen Alpenquerungen, wie der Tauernroute und der Pyhrn Autobahn, keine geeigneten Alternativrouten mit ausreichender Kapazität zur Verfügung. Der Erhalt von Infrastruktur auf der wichtigen Strecke liegt im Interesse Deutschlands. Ein Management österreichischer Baustellen durch die deutsche Bundesregierung ist jedoch nicht möglich. Die Bundesregierung geht davon aus, dass notwendige Einschränkungen auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt werden. Bezüglich der Auswirkungen ist zudem die Autobahn GmbH des Bundes im Austausch mit dem Straßeninfrastrukturbetreiber in Österreich.

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?

Zur Koordinierung der „Europäischen Verkehrskorridore“ (bislang „Kernnetz-korridore“ des TEN-V) ernannt die Europäische Kommission nach Art. 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 jeweils einen Europäischen Koordinator. Die Ernennung erfolgt im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments, des Rates und ggf. am Korridor beteiligten Nachbarländern. Für den Korridor Skandinavien – Mittelmeer hat dieses Mandat bislang Pat Cox ausgeübt. Sein Mandat wurde im September dieses Jahres erneuert. Der jeweilige Europäische Koordinator wird nach Art. 52(4) im Auftrag der Europäischen Kommission tätig. Insofern ist eine koordinierende Führungsrolle der Europäischen Kommission in Bezug auf den Korridor Skandinavien – Mittelmeer des TEN-V bereits gemeinschaftsrechtlich vorgesehen.

9. Ergreift die Bundesregierung Maßnahmen, um das betroffene mittelständische deutsche Transportgewerbe in dieser Situation zu unterstützen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Bezüglich der Auswirkungen auf das Transportgewerbe ist die Bundesregierung im Austausch mit den betroffenen Verbänden und der Autobahn GmbH des Bundes. Durch die reinen Sanierungsmaßnahmen liegen keine Anhaltspunkte vor, die Maßnahmen zur Unterstützung des Transportgewerbes erforderlich machen. Stattdessen liegt insbesondere die Verbesserung der Straßeninfrastruktur in Österreich im Interesse des deutschen Transportgewerbes.

10. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Stellungnahme der EU-Kommission zu den Klageabsichten Italiens gegen Österreich wegen Verstößen gegen den Binnenmarkt im Alpen transit?

Die Bundesregierung hat die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.

11. Wie hoch sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Kapazitäten des Schienengüterverkehrs im alpenquerenden Verkehr durch Österreich?

Auf der Strecke München – Rosenheim – Grenze D/A führen im Jahr 2023 nach Auskunft der DB AG im Durchschnitt pro Tag 104 Züge im Schienengüterverkehr (beide Richtungen zusammen). In der Spitze waren im Betrachtungszeitraum 153 Züge in beiden Richtungen zusammen zu verzeichnen, im Minimum neun.

12. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung ausreichend Kapazitäten auf der Rollenden Landstraße, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über nicht ausreichende Kapazitäten der zwischen Österreich und Italien betriebenen Rollenden Landstraße (RoLa) vor.

13. Bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung ausreichend Kapazitäten im Kombinierten Verkehr, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße DUSS, Tochter der DB InfraGO AG, betreibt heute in Bayern vier Standorte: München Riem, Regensburg, Augsburg und Landshut.

DUSS arbeitet an den Standorten derzeit mit einem Auslastungsgrad von 80 bis 85 Prozent. Dies bedeutet, dass die DUSS noch ca. 60 Tsd. Ladeeinheiten (umgerechnet ca. 100 Tsd. Twenty-Foot Equivalent Unit (TEU)) aufnehmen könnte. Um darüber hinaus Kapazitäten zu schaffen, sind weitere Anlagen der DUSS in Regensburg-Burgweinting und München-Nord geplant. Über die Kapazitäten an Terminals privater Betreiber liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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?

Die Bundesregierung treibt gemeinsam mit der Schienengüterverkehrsbranche die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr voran, um noch in der laufenden Legislaturperiode die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene weiter voranzubringen. Dies umfasst insbesondere die Förderung der Trassenpreise, die Förderung der Anlagenpreise im SGV und die Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs, das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ zur Modernisierung des Schienengüterverkehrs sowie die Infrastrukturinvestitionen, die Anschlussförderung, die Förderung von nicht-bundeseigenen Schienengüterverkehrsstrecken auf Grund des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes und die Förderung des Kombinierten Verkehrs zur Sicherstellung einer funktionsfähigen Infrastruktur und des Zugangs zum Netz.