



**75 Jahre  
Demokratie  
lebendig**



Deutscher Bundestag  
Petitionsausschuss  
Die Vorsitzende

Herrn  
Thomas Riedrich  
Kuglmoosstr. 3 a  
83071 Stephanskirchen

Berlin, 21. Februar 2024  
Bezug: Ihre Eingabe vom  
20. Juni 2019; Pet 1-19-12-9310-  
021687  
Anlagen: 1

**Martina Stamm-Fibich, MdB**  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Telefon: +49 30 227-35257  
Fax: +49 30 227-36027  
vorzimmer.peta@bundestag.de

Sehr geehrter Herr Riedrich,

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am  
18. Januar 2024 beschlossen:

*Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen  
überwiegend nicht entsprochen werden konnte.*

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses  
(BT-Drucksache 20/9773), dessen Begründung beigefügt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das  
Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen

Martina Stamm-Fibich



Pet 1-19-12-931-021687

83071 Stephanskirchen

Eisenbahnen des Bundes

### **Beschlussempfehlung**

Das Petitionsverfahren abzuschließen

– weil dem Anliegen überwiegend nicht entsprochen werden konnte –

### **Begründung**

Mit der Petition wird gefordert, den Planungsumfang zum Brenner-Nordzulauf im Bundesverkehrswegeplan 2030 so zu erweitern, dass als Alternative zum Neubau auch der bedarfsgerechte Ausbau der Bestandsstrecke mit Immissionsschutzmaßnahmen nach Neubaustandard erwogen werden kann.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 30.435 Mitzeichnungen (online: 4101, offline: 26.334) und 49 Diskussionsbeiträge sowie weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung zugeführt werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass konsequenter dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ gefolgt werden müsse, um für das Projekt Brenner-Nordzulauf im Abschnitt zwischen Grafing und der Landesgrenze bei Kiefersfelden eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Lösung des Verkehrsproblems zu erreichen.

Es liege eine aussagekräftige Untersuchung der Kapazität auf der Bestandsstrecke vor, die zeige, dass diese technisch veraltet sei. Durch insoweit angezeigte Modernisierungsmaßnahmen sei es zudem möglich, die Kapazität des Bestandsgleises kurzfristig um weitere 15 Prozent zu steigern. Ein weiteres Gutachten belege, dass der infolge der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels zu erwartende Verkehr auch bei ansteigendem Regionalverkehr auf der Bestandstrasse zu bewältigen sei. Hingegen stehe der Nachweis des Bedarfs für den Bau ei-



noch Pet 1-19-12-931-021687

nes zusätzlichen dritten und vierten Gleises bis heute aus. Die vom damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellten Szenarienstudien bis 2050 seien sehr umstritten.

Darüber hinaus sei die Auslegung der Neubautrasse für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h angesichts der zu erwartenden überwiegend durch Güterzüge geschehenden Nutzung nicht nachvollziehbar. Eine solche Trasse bedeute für die Region, namentlich für die Bereiche Tourismus und Landwirtschaft sowie für den Erhalt von FFH-Schutzgebieten, eine besondere Belastung. Insgesamt wird vor diesem Hintergrund erbeten, umweltfreundlichere Erhaltungsmaßnahmen in die Planungen zum Brenner-Nordzulauf einzubeziehen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss hebt hervor, dass die deutsche Eisenbahnstrecke München — Kiefersfelden — Grenze D/A der wichtigste nördliche Zulauf für die Alpenquerung über den Brenner nach Italien ist. Sie bedient den im Bau befindlichen Brenner-Basis-tunnel nach seiner voraussichtlichen Fertigstellung im Jahr 2032.

Bereits 1994 haben Deutschland, Österreich und Italien gemeinsam im Memorandum von Montreux beschlossen, dass der Ausbau der Achse München—Verona schrittweise über das Inntal und Rosenheim erfolgt und in den jeweiligen nationalen Verkehrsplanungen fixiert wird. Deutschland und Österreich haben im Abkommen von Rosenheim 2012 vereinbart, am Brenner-Nordzulauf die Variantenuntersuchung für die Streckenführung für ein drittes und viertes Gleis durchzuführen und die Schienenstrecke München — Kiefersfelden — Grenze D/A entsprechend den kapazitiven Erfordernissen viergleisig auszubauen. International hat sich Deutschland zum bedarfsgerechten Ausbau des Brenner-Nordzulaufes zudem durch die förmliche Unterzeichnung des Memorandum of Understanding und des Brenneraktionsplans 2018 am 12. Juni 2018 in Bozen verpflichtet.

Auch der sogenannte 10-Punkte-Plan vom 25. Juli 2019, der zwischen Deutschland, Tirol und Österreich vereinbart wurde, hat das Ziel, die Bevölkerung am Brenner-Korridor vom gewerblichen Schwerlastverkehr zu entlasten und die Verlagerung von der Straße auf die Schiene am Brenner-Nordzulauf in Deutschland und Österreich zu verbessern.



noch Pet 1-19-12-931-021687

Ein Ausbau dieser Strecke ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege verankert. Zum langfristigen Ausbau des Brenner-Nordzulaufs gehört der Neubau einer zweigleisigen Mischverkehrsstrecke in den Abschnitten von Grafing — Großkarolinenfeld, Großkarolinenfeld — Brannenburg (Umfahrung Rosenheim und Brannenburg — Grenze D/A [Kufstein]) sowie der Ausbau der bereits viergleisigen Strecke im Abschnitt München — Trudering — Grafing.

Die Aufnahme des Projekts in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene durch Beschluss des Deutschen Bundestages erfolgte in Kenntnis des Hinweises im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, dass die Maßnahme nach Ermittlung einer Vorzugstrasse noch im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung zu bewerten sein würde. Das Vorbringen der Petition dahingehend, dass der Nachweis des Bedarfes im Sinne eines für die Maßnahme ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisses derzeit noch nicht vorliegt, ist daher zutreffend.

Die Bestandsstrecke ist die Grundlage für die Betrachtung der Kapazität des Brennerzulaufs. Zunächst wird diese auch kapazitiv ausgebaut, soweit die örtlichen Gegebenheiten dies erlauben. Die Lage für zwei neue Gleise hingegen wird unter Berücksichtigung der existierenden Zerschneidung durch die Bestandsstrecke unter Beteiligung der Region in einem transparenten Verfahren und wie im Folgenden kurz dargestellt ermittelt.

Das Projekt befindet sich derzeit noch in einer frühen Planungsphase. Anhand eines mit den Dialogforen abgestimmten Kriterienkataloges wurde für den Abschnitt Ostermünchen — Grenze D/A — Schaftenau im April 2021 bzw. für den Abschnitt Grafing — Ostermünchen im Juli 2022 die Auswahltrasse ermittelt. Diese werden im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphase 2) bis voraussichtlich 2025 zu einer Vorzugstrasse ausgearbeitet. Nach Abschluss der Vorplanung wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse informieren. Bestandteil des Berichts sind neben der Vorzugstrasse auch die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung mit den wesentlichen Forderungen der Region.

Es ist zutreffend, dass aktuell kein Engpass auf dem Brenner-Nordzulauf besteht. Für den Schienenverkehr ist die Brennerbahn mit großen Steigungen von bis zu 25 Promille ein stark limitierender Faktor. Mittel- und langfristig ist jedoch mit einem Anstieg des Schienenverkehrs auf dem Brennerkorridor nach Eröffnung des Brenner-Basistunnels im Jahr 2032 zu rechnen. Er ermöglicht zwischen München und Verona eine durchgängige Flachbahn, von der auch der Schienengüterverkehr profitieren wird.



noch Pet 1-19-12-931-021687

Aufgrund der zeitlichen Begrenzung des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege auf den Planungshorizont 2030 hat das BMDV eine Szenarienstudie 2050 mit dem Fokus auf den Güterverkehr erstellen lassen. Die Studie „Verkehrsentwicklungszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr“ (<https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-brenner-zu-lauf.html>) stellt dar, dass es wahrscheinliche Entwicklungen gibt, die den Güterverkehr so steigen lassen, dass die Kapazitätsgrenze der Strecke erreicht wird. Anzumerken ist ~~hierbei~~, dass diese Aussage vom Gutachter getroffen wurde, ohne dass die Entwicklung im Personenverkehr in die Bewertungen dieser Studie einfluss. Die Einschätzung des Petenten aufgrund der Untersuchung der Kapazität auf der Bestandsstrecke durch ein Planungsbüro (<https://brennerdialog.de/2019/03/fakten/>), dass die Bestandsstrecke durch mögliche Ausbauvarianten und Ergänzungen auch bei einem zu erwartenden Verkehrszuwachs im Güter- und Nahverkehr kapazitativ erweitert werden könne, wird aufgrund dieser gutachterlichen Einschätzungen zum Planungshorizont 2050 nicht geteilt. Im Dezember 2021 veröffentlichte die trilaterale BCP Verkehrsstudien für die Brennerachse ([https://www.bcplatform.eu/fileadmin/user\\_upload/BCP/gueterverkehrsstudie/BCP\\_GVS\\_Zusammenfassung\\_NB.pdf](https://www.bcplatform.eu/fileadmin/user_upload/BCP/gueterverkehrsstudie/BCP_GVS_Zusammenfassung_NB.pdf), [https://www.bcplatform.eu/fileadmin/user\\_upload/BCP/personenverkehrs-studie/BCP\\_PTS\\_Summary\\_Report\\_DE\\_JJA.pdf](https://www.bcplatform.eu/fileadmin/user_upload/BCP/personenverkehrs-studie/BCP_PTS_Summary_Report_DE_JJA.pdf)). Die durch die BCP erarbeiteten Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrsstudien betrachten künftige Verkehrsmarktentwicklungen für den alpenquerenden Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr. Sie zeigen die Potentiale für die Zeithorizonte 2030 (zugrunde gelegte Fertigstellung Brenner-Basistunnel) sowie 2040 (Ausbau der Zulaufstrecken) auf. Zum ersten Mal beruhen die Ergebnisse auf einer grenzübergreifend anerkannten Datengrundlage und für diese Studie abgestimmten Methodik. Damit liegen erstmals zwischen Deutschland, Österreich und Italien hinweg abgestimmte Studien zu möglichen mittel- und langfristigen Verkehrsentwicklungen für die Brennerachse zwischen Deutschland, Österreich und Italien vor. Allen betrachteten Szenarien verdeutlichen das verkehrliche Potenzial für den Schienenverkehr über die Brennerachse.

Den Ausbau der Bestandstrasse hat die DB Netz AG im Auftrag des BMDV geprüft. Die Untersuchung erfolgte in drei Ausbaupaketen mit

- einer maximalen signaltechnischen Ertüchtigung der bestehenden Gleise,
- zusätzlichen partiellen Ortsumfahrungen im Richtungsbetrieb sowie
- einem durchgängigen dreigleisigen Ausbau zwischen Grafing und Kiefersfelden.



noch Pet 1-19-12-931-021687

Im Bereich Oberaudorf - Kiefersfelden müsste zur Weiterführung nach Kufstein (Bestandsstrecke) bzw. ins österreichische Schaftenau (Neubaustrecke) eine Verknüpfungsstelle errichtet werden. Umfangreiche Umbauten in Rosenheim wären zudem notwendig und erhebliche Eingriffe in Siedlungsstrukturen die Folge.

Nach Einschätzung der DB Netz AG wäre bei allen drei Optionen im Personenverkehr eine Verdichtung des Angebots bei gleichzeitiger hoher Qualität und Pünktlichkeit langfristig kaum mehr möglich. Die Möglichkeit, in Zukunft attraktive Personenfernverkehrsangebote bereitstellen zu können, wäre durch die fahrbare Geschwindigkeit auf der Bestandsstrecke (maximal 160 km/h) stark eingeschränkt. In Folge könnten die Ausbauziele des Bundesverkehrswegeplans sowie die Ziele des Deutschlandtaktes nicht erreicht werden. Für den bereits heute hoch belasteten Knoten Rosenheim läge auch in der Zukunft keine Entlastung vor.

Unabhängig von dieser Bewertung des Ausbaus der Bestandsstrecke („3. Gleis“) hat die DB Netz AG die im o.g. Gutachten des Planungsbüros enthaltenen konkreten Vorschläge zum Ausbau und zur Erweiterung der Bestandstrasse fachlich untersucht. Die dezidierte Bewertung (<https://www.brennernordzulaufeu/newsreader/2019-12-16-bahn-weist-aus-baukonzept-der-vieregg-roessler-gmbh-zurueck.html>) offenbarte eine Reihe planerischer Fehler. Die Planungen passen in Teilabschnitten nicht zu den heutigen sicherheitstechnischen Vorgaben und wären nicht genehmigungsfähig. Zudem wurden betriebliche und verkehrliche Folgen ausgeblendet sowie Betroffenheiten von Siedlungsbereichen nicht berücksichtigt. So könnte künftig regionaler Schienengüterverkehr nicht mehr in den Bahnhof Rosenheim einfahren und müsste auf die Straße verlagert werden. Für den Schienenpersonennahverkehr wäre es nicht mehr möglich, im Bahnhof Rosenheim verschiedene Linien zu kuppeln und flügeln, was deutliche Angebotsverschlechterungen zur Folge hätte.

Der Vorschlag des Planungsbüros umfasst auf deutschem Gebiet eine Strecke von 32 km, wovon 18 km neu trassiert werden müssten. Hinzu kämen der Bau einer Güterzugumfahrung Raubling mit einer Länge von 8 km und eine viergleisige Weiterführung in den Bahnhof Rosenheim von rund 3 km. Trotz dieses hohen Aufwandes und hoher Kosten zum faktischen Neubau von 29 km Strecke würden zwischen Rosenheim und Kufstein nach wie vor 23 km Zweigleisigkeit bestehen bleiben. Durch fehlende signifikante Kapazitätssteigerungen und weiterhin geringen Geschwindigkeiten lassen sich mit dem Ausbaukonzept die Ziele des Bundesverkehrswegeplans nicht erreichen. Darüber hinaus wären mehrjährige massive Einschränkungen des Bahnverkehrs während der Bauphase gegeben.



noch Pet 1-19-12-931-021687

Der Ausbau des Brenner-Nordzulaufs erfolgt international abgestimmt in einem gestuften Vorgehen, welches auch den Ausbau der bestehenden Strecke berücksichtigt. In einer ersten Stufe werden im Rahmen des im BVWP enthaltenen Projekts „Digitale Schiene Deutschland“ die bestehenden Gleise zwischen München und der Grenze D/A bei Kiefersfelden mit dem Europäischen Zugsicherungssystem „European Train Control System“ (ETCS) ausgerüstet. Damit wird am gesamten nördlichen Zulauf zum Brenner-Basistunnel eine einheitliche Leit- und Sicherungstechnik bereitgestellt. In einer zweiten Stufe wird bis 2032 von der Republik Österreich eine zweigleisige Neubaustrecke im Abschnitt Schafotenau — Knoten Radfeld realisiert. Hierfür wurden im Sommer 2019 von der ÖBB-Infrastruktur AG die Planungsunterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eingereicht. Als dritte Stufe sieht das Konzept die vollständige Realisierung der Neubaustrecke gemäß BVWP 2030 auf deutschem Staatsgebiet vor. Damit wird stufenweise ein kapazitätsgerechter Ausbau sichergestellt.

Zusammenfassend stellt der Petitionsausschuss fest, dass dem Anliegen der Petition, den Planungsumfang zum Brenner-Nordzulauf im Bundesverkehrswegeplan so zu erweitern, dass als Alternative zum Neubau auch der bedarfsgerechte Ausbau des Bestandsgleises erwogen werden kann, aufgrund der Befunde aus der Trassenprüfung überwiegend nicht gefolgt werden kann. Allerdings bildet die kapazitive Erweiterung der Bestandsstrecke ein Element der gegenwärtigen Aufwertung der betreffenden Infrastruktur.

Demzufolge empfiehlt der Petitionsausschuss, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen überwiegend nicht entsprochen werden konnte.

Der von den Fraktionen der CDU/CSU und der AfD gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung - dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr - zur Erwägung zu überweisen, ist mehrheitlich abgelehnt worden.