

Sehr geehrter Herr Thaler,
Vielen Dank für Ihre Anfrage zum Brenner-Nordzulauf. Aufgrund des Sachzusammenhangs beantworte ich Ihre Fragen zusammengefasst wie folgt:

Derzeit rollen täglich ca. 7.000 - 9.000 LKW durch das Inntal und anschließend über den Brenner. Die Emissionen sind enorm. Deshalb ist es sehr wichtig, die langfristige Entlastung der Umwelt durch eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu betrachten. Auch wenn die Bauphase Ressourcen beansprucht, wird die Bahnstrecke über Jahrzehnte hinweg einen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen leisten. Der Klimaschutz ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit, und eine moderne Schieneninfrastruktur hilft bei der Reduktion von CO₂-Emissionen.

Natürlich sind Verkehrsprognosen von 2013 anders zu bewerten als heute. Dabei ist jedoch zu beachten, dass sich solche langfristigen Projekte immer in einem sich verändernden Umfeld entwickeln. Der BNZ ist als Teil einer europäischen Verkehrsinfrastruktur konzipiert, die weit über den regionalen Kontext hinausgeht. Gerade vor dem Hintergrund des steigenden Güterverkehrs durch den Brennerbasistunnel ist es notwendig, die Kapazitäten rechtzeitig zu erweitern, um zukünftige Engpässe zu vermeiden. Noch ist das Angebot nicht da und die vielen LKW passieren den Brenner über die Autobahn. Doch Angebot schafft Nachfrage: wenn der Brennerbasistunnel fertig ist, wird er auch genutzt werden. Allerdings eben nur, wenn auch der Nordzulauf die nötigen Kapazitäten aufweisen kann.

Der Brennerbasistunnel wird zu erheblichen Fahrzeitverkürzungen führen - ein Vorteil, der ebenfalls die Nachfrage steigen lassen wird. Der Brenner-Nordzulauf ist jedoch nicht nur darauf ausgelegt, Fahrzeiten zu verkürzen, sondern vor allem die Kapazität für Güterverkehre zu erhöhen bzw. die durch den Brennerbasistunnel geschaffene zusätzlich Kapazität abzufertigen.

Dass auch Personenfernzüge durch den Brennerbasistunnel fahren werden, sehe ich als zusätzliche Entlastung für die Inntalautobahn und auch dadurch werden wieder Emissionen eingespart. Dies jedoch nur nebenbei angemerkt, denn grundsätzlich geht es bei diesem Großprojekt ja um den Güterverkehr. Durch meinen Besuch in Südtirol konnte ich mir die enormen Verbesserungen für den Transitverkehr, welche der Brennerbasistunnel bringen wird, nochmals ins Bewusstsein rufen.

Die Kostensteigerungen bei ähnlichen Projekten wie Stuttgart 21 oder der zweiten Münchner Stammstrecke sind in der Tat problematisch. Hier ist es wichtig, dass bei der Planung und Umsetzung des BNZ Transparenz und ein strenges Controlling oberste Priorität haben. Es ist jedoch auch zu bedenken, dass Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung immer einem gewissen Unsicherheitsfaktor unterliegen. Das Nutzen/Kosten-Verhältnis wird kontinuierlich überprüft, um sicherzustellen, dass der Nutzen die Investitionen rechtfertigt.

Ich stimme Ihnen zu, dass die Deutsche Bahn vor großen Herausforderungen steht, was den Zustand und die Instandhaltung des Schienennetzes betreffen. Umso wichtiger ist es Investitionen in die Zukunft zu tätigen, um die Infrastruktur für kommende Generationen zu sichern. Der Bestandsausbau und der Schutz der Anwohner vor Lärm sind dabei wichtige Ziele, die parallel zum BNZ verfolgt werden und wie zuletzt in Oberaudorf und Kiefersfelden ja bereits vorgebracht werden. Gerade auch dafür habe ich mich enorm eingesetzt und dies letztendlich auch mit Hilfe des damaligen Verkehrsministers durchgesetzt. Vergangenes Jahr wurde bei einem Pressetermin der Deutschen Bahn die letzte Lärmschutzwand in Oberaudorf eingesetzt.

<https://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformationen/Mehr-Ruhe-fuer-Anwohner-innen-in-Oberaudorf-und-Kiefersfelden--12980158>

In Bezug auf die Frage bezüglich der Befahrbarkeit mit 230km/h kann ich Ihnen mitteilen, dass auch ich dies hinterfragt habe und mich deshalb an die Bundesregierung gewandt habe. Die Antwort der Bundesregierung habe ich Ihnen beigefügt.

Politisch verantwortungsvolles Handeln bedeutet, die langfristigen Bedürfnisse der Region und des Landes zu berücksichtigen. Es erfordert manchmal auch, Entscheidungen zu treffen, die kurzfristig unpopulär sein mögen, aber langfristig dem Wohl der Allgemeinheit dienen. Ich verstehe Ihre Bedenken und nehme sie sehr ernst. Gleichzeitig bitte ich um Verständnis dafür, dass die Entscheidung für den BNZ auf einer umfassenden Abwägung aller relevanten Faktoren basiert. Und, auch wenn es die Kosten in die Höhe treibt, bin ich davon überzeugt, dass die Tunnellösungen in der Region Rosenheim die beste Variante sind und dass es sich gelohnt hat, dafür zu kämpfen.

Wir konnten den Tunnelanteil an der geplanten Neubaustrecke erheblich erhöhen. Bei den ersten Entwürfen der Deutschen Bahn war kein Tunnel enthalten. Nach den bisherigen Planungen verläuft die Strecke zwischen Ostermünchen und Schaftenau zu 60 Prozent in Tunneln. Doch das reicht uns noch nicht.

Sowohl nördlich von Rosenheim als auch im Inntal wären Verbesserungen möglich und erforderlich. Stadt und Landkreis Rosenheim haben ihre Kernforderungen verabschiedet, der Kreistag übrigens einstimmig. Um die Belastungen für die Region so gering wie möglich zu halten, muss noch folgendes umgesetzt werden:

- Es bedarf zunächst eines Nachweises, dass die Neubaustrecke erforderlich ist,
- Wir brauchen die Innunterquerung und eine maximalen Tunnellösung nördlich von Rosenheim
- Die Verknüpfungsstelle im Inntal muss in den Wildbarren verlegt werden
- Auch für Ostermünchen brauchen wir eine Verlagerung der Verknüpfungsstelle nach Norden.

Unser Ziel ist die beste Lösung, nicht die billigste. Gemeinsam mit dem Stellvertretenden Unions-Fraktionsvorsitzenden Ulrich Lange habe ich das Thema nach Berlin geholt. Auf unsere Initiative hin reichte die CDU/CSU-Fraktion zunächst eine Kleine Anfrage an die Bundesregierung ein. Ich habe Sie Ihnen angefügt. Leider war die Antwort der Bundesregierung alles andere als zufriedenstellend. Sie bezog sich lediglich auf Ausführungen der Deutschen Bahn. Die Antwort habe ich Ihnen beigefügt.

Aus diesem Grund reichte die CDU/CSU-Fraktion auf Initiative von mir und des Stellvertretenden Unions-Fraktionsvorsitzenden Ulrich Lange einen Antrag im Bundestag ein, und der Verkehrsausschuss beschäftigte sich in einer Anhörung mit unseren Forderungen. Im Einzelnen verlangte die CDU/CSU-Fraktion in ihrem Antrag von der Bundesregierung, auf die geplante Verknüpfungsstelle bei Kirnstein südlich von Rosenheim zu verzichten und stattdessen Alternativen zu prüfen, wie etwa eine bergmännische Lösung im Wildbarren. Die Fraktion forderte weiter, eine Innunterquerung nördlich von Rosenheim zu ermöglichen und die Verknüpfungsstelle bei Ostermünchen zwei Kilometer nördlich zu verlegen. Auch diesen Antrag habe ich Ihnen beigefügt.

Bei der Anhörung haben Landrat Otto Lederer und der Tunnelexperte Dr. Wolfgang Rauscher als Sachverständige der Unionsfraktion unsere Forderungen vertreten. Diskussionsgrundlage zur Verknüpfungsstelle in Kirnstein war ein Gutachten der Interessensgemeinschaft Inntal2040, das sieben betroffene Gemeinden im oberbayerischen Inntal finanziert und unterstützt haben. Ein internationales Konsortium aus „Bergmeister innovative & responsible engineering“ (Österreich), „HBI Haerter AG“ (Schweiz) und „Studiengesellschaft für Tunnel und Verkehrsanlagen STUVA e. V.“ (Deutschland) hatten die „Studie zu Unterirdischen Verknüpfungsstellen in Bahntunneln“ zu erarbeitet. Dabei kamen die Fachleute zum Ergebnis, dass eine bergmännische Lösung im Wildbarren möglich ist.

Näheres zu dieser Studie finden Sie unter anderem hier:

<https://www.samerbergernachrichten.de/inntal-studie-zu-brenner-nordzulauf/>

Diskutiert wurde in der Anhörung auch, wie sich die geplanten Eingriffe bei Bau einer Neubaustrecke im Hinblick auf eine Zerschneidung und Versiegelung von Flächen, Lärmemissionen, die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe, das Landschaftsbild und die Lebensqualität von Anwohnern auswirken.

Sie können alle Stellungnahmen der Sachverständigen sowie das Protokoll aus der Anhörung hier herunterladen und lesen:

https://www.bundestag.de/ausschuesse/a15_verkehr/anhoerungen/1011668-1011668

Nach dem Scheitern der Ampel-Regierung bleibt der Zeitplan für das weitere parlamentarische Verfahren zum Brennergordzulauf nach der Bundestagswahl abzuwarten. Ich kann Ihnen aber versichern, dass wir als Unionsfraktion hier nicht locker lassen werden.

Ich möchte auch betonen, dass mir der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden und Interessengruppen wirklich am Herzen liegt und ich Ihre Sorgen ernst nehme. Diesen Dialog werde ich fortsetzen.