

Fragestellungen – kleine Anfrage an die Bundesregierung (nicht an die DB InfraGo als Verfahrensträgerin)

1. Grundsätzliche Voraussetzung einer Finanzierung der Brennerzulaufstrecke ist ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen (NKV>1) des Gesamtvorhabens (§ 9 BSWAG, § 5 Abs. 3 BUV). Die Finanzierung von Trasseninfrastrukturprojekten (Generalsanierung, Aus- u. Neubaustrecken) der DB ist derzeit nicht sichergestellt. Beim Planungsbeginn der Brennerzulaufstrecke wurde mit Baukosten von etwa 3 Mrd. Euro gerechnet, aktuell belaufen sich die geplanten Baukosten schon auf etwa 10 Mrd. Euro. Die Erfahrung zeigt, dass die veranschlagten Baukosten immer wieder (Stuttgart 21. usw.) deutlich überschritten werden.
 - 1.1. Kann 2025 im Rahmen der Parlamentarischen Befassung eine verantwortbare Entscheidung für das Gesamtprojekt mit den derzeitigen Planungsprämissen (2-gleisige Neubaustrecke, Vmax 230 usw.) getroffen werden?
 - 1.2. Kann trotz der hohen Planungsprämissen die Finanzierung sichergestellt werden?
 - 1.3. Kann sichergestellt werden, dass der geplante Kostenrahmen sicher eingehalten wird?
 - 1.4. Inwieweit werden Vorschläge ernsthaft geprüft, um die Kosten geringer zu halten. Durch Reduzierung der Planungsprämissen?
 - 1.5. Durch Synergienutzung zwischen der Zulaufstrecke und der geplanten Generalsanierung der Bestandsstrecke insbesondere im Streckenabschnitt Grafing bis Ostermünchen? (vgl. auch Frage 5)
2. Wie sieht der grundsätzliche aktuelle Bedarfsnachweis als Grundlage für die Planungen zum Brenner Nordzulauf aus? Welche unabhängige Organisation hat diesen erstellt bzw. zumindest kritisch geprüft?
3. Welche verkehrlichen Ziele sind dem Brenner Nordzulauf vorgegeben?
4. Wie wird unter Berücksichtigung aller Aspekte der größte volkswirtschaftliche Kosten- Nutzen definiert und realisiert?
5. Für die Realisierung des Brenner Nordzulaufs werden Steuerzahlerinnen und Steuerzahler massiv zur Kasse gebeten. Wie werden die Planungen der Vorhabensträgerin DB InfraGO AG seitens der Bundesregierung kritisch geprüft?
6. Für die bestehende Zugstrecke München – Salzburg ist bis zum Jahr 2027 eine Generalsanierung unter Streckenvollsperrung geplant. Die Generalsanierung der Strecke umfasst u.a. Erneuerung von Gleisen, Oberleitungen, Signalanlagen und stellt damit ein sehr kostenintensives Sanierungsprogramm der Strecke dar, das auch den Streckenabschnitt Grafing bis Ostermünchen einschließt. Gleichzeitig sollen in diesem Abschnitt wenige Jahre später zwei neue Gleise für den Brenner Nordzulauf verlegt werden, die unabhängig von der Streckenführung erneut zu massiven Bauarbeiten an den Bestandsgleisen führen (insbesondere Kirchseeon – Grafing und im Teilabschnitt Aßling – Ostermünchen)
 - 6.1. Wann konkret und in welchem Umfang ist die Generalsanierung geplant?
 - 6.2. Inwiefern werden von der Bundesregierung die Baumaßnahmen zur Generalsanierung der Bestandsstrecke“ und die Planungen zum Brenner Nordzulauf im Streckenabschnitt München – Grafing – Ostermünchen- Rosenheim synergetisch berücksichtigt? Die Region fordert seit Jahren (politische Beschlüsse bis zum Dringlichkeitsantrag der bayerischen

Staatsregierung im November 2022) die Realisierung des Brenner Nordzulaufs in diesem Abschnitt in möglichst enger Parallellage zum Bestand (vgl. Kernforderungen).

- 6.3. Wie hoch ist Kosteneinsparung (in Millionenhöhe) durch die synergetische Planung und Umsetzung? Unterschiedliche bauplanungsrechtliche Verfahren sollten hier kaum ein Argument sein, wenn Einsparungen im dreistelligen Millionenbereich zu erwarten sind.
- 6.4. Warum werden insbesondere synergetischen Effekte bei Planungsprojekten nicht grundsätzlich betrachtet wenn sie in gleiche Streckenabschnitte fallen?
- 6.5. Der Brenner Nordzulauf ist ein europäisches Großprojekt. Durch die geforderte Synergienutzung zwischen Brenner Nordzulauf und der geplanten Generalsanierung am Bestand im Streckenabschnitt Grafing bis Ostermünchen, würde der Brenner Nordzulauf in diesem Streckenabschnitt voraussichtlich deutlich früher als ursprünglich geplant fertig gestellt werden können. Warum wird das bisher nicht forciert vorangetrieben und entsprechend umgesetzt?
7. Die maximale Steigung ist im Bundeswegeplan bei 12,5‰ vorgegeben, genauso wie die maximale Zuglänge von 740m. Beide Prämissen gelten im Übrigen nicht nur für den Bundeswegeplan sondern auch grenzüberschreitend in allen Abschnitten.
 - 7.1. Wann wurde diese Planungsvorgaben geändert und aus welchem Grund?
 - 7.2. Sollten die Planungsvorgaben nicht geändert worden sein:
Weshalb darf die DB InfraGO AG in ihren Plänen die maximale Steigung im Trassenauswahlverfahren auf 8‰ begrenzen, wenngleich eine deutlich kostengünstigere und landschaftsverträglichere Variante mit einer etwas größeren Steigung bis maximal 12,5‰ möglich wäre?
 - 7.3. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Planungsvorgaben auch bestmöglich im Sinne des Kosten-Nutzen-Verhältnisses ausgenutzt werden und die DB InfraGO AG ihre Planung dahingehend optimiert?
8. Trinkwasser ist ein knappes und wertvolles Gut. Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Rosenheim (WWA) zum Trinkwasserschutzgebiet (WSG) in Grafing vom 04.07.2023 lässt eine oberirdische Variante des Brennernordzulaufs in diesem Abschnitt nicht zu und gibt klar vor, dass auch eine untertägige Variante (verlängerter Salachtunnel mit deutlich höheren im Trassenauswahlverfahren nicht veranschlagten Kosten) nur möglich ist, wenn es keine Planungsalternative außerhalb des Wasserschutzgebietes gibt (DB Richtlinie 836.4107 „Bauen in Wasserschutzgebieten“).
 - 8.1. Die DB InfraGO AG hat mit der Trasse „Türkis“ im Trassenauswahlverfahren eine solche Alternative auch bestätigt.
 - 8.2. Wie stellt die Bundesregierung die Einhaltung der Vorgabe, eine alternative Trasse zu finden, sicher?
 - 8.3. Inwiefern stellt die Bundesregierung bzw. das verantwortliche Ministerium sicher, dass es zu keiner Gefährdung des Trinkwasserschutzgebiets kommt und die Alternative ausgearbeitet werden muss? Welche Konsequenzen werden aus derartig massiven Planungsfehlern gezogen? Das Wasserschutzgebiet war ja auch bereits während des Trassenauswahlverfahrens in den Plänen bekannt und „erfahrene“ Planer sollten entsprechende Richtlinien und Vorgaben im Zusammenspiel mit Wasserschutzgebieten kennen.
9. Wie beurteilt die Bundesregierung eine (nach wie vor fehlerhafte) Planung aufgrund des falschen Trassenauswahlverfahrens hinsichtlich der Zerschneidung und Versiegelung von Flächen durch die Vorzugstrasse der Bahn „Limone“ im Vergleich zur deutlich umwelt- und landschaftsschonenderen, bestandsnahen Trasse „Türkis“?

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass aufgrund den Fehlplanungen der Bahn die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger in der der Region massiv beeinträchtigt wird, obwohl es sowohl aus wirtschaftlicher, ökologischer Sicht als auch als CO2 Sicht eine deutlich bessere Planungsalternative gibt?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung den Fakt, dass die aktuellen Planungen der DB InfraGO AG entgegen den Kernforderungen der Region weiter an der neuen, oberirdischen landschaftszerschneidenden, umweltschädlicheren und deutlich teureren Variante festhält, obwohl es eine deutlich kostengünstigere Alternative am Bestand gibt, die zu einem Großteil auf bahneigenem Grund umgesetzt werden kann und damit auch die Gefahr langwieriger Gerichtsprozesse minimiert werden kann?
12. Wie steht die Bundesregierung zu den aktuellen Planungen der DB InfraGO AG? Wann wird das weiterhin nachweisbar fehlerhafte Trassenauswahlverfahren, der „Stresstest“ und die Stellungnahme aus dem Jahr 2023 der DB InfraGO AG endlich einer unabhängigen Prüfung unterzogen? Eine unabhängige Prüfung durch Sachverständige des Bundesverkehrsministeriums oder des Bayerischen Verkehrsministeriums ist bisher nicht erfolgt. Angesichts der finanziellen Potentiale, welche die konstruktiven Optimierungsvorschläge durch die Realisierung der Trasse am Bestand aufweisen, ist hier Handlungsbedarf geboten. Die aktuelle Haushaltslage der Bundesrepublik Deutschland lässt keine weitere Verschwendung von Steuergeldern und Haushaltsmitteln zu.
13. Durch Absichtserklärungen und Verträge ist der Rahmen für eine bedarfsgerechte und leistungsfähige Zulauftrasse festgelegt. Vorgaben der Auslegungsgeschwindigkeit über 160 km/h sind nicht vorhanden. Wichtige Schlussfolgerung der Brenner Korridor Personenverkehrsstudie vom Oktober 2021: „Hieraus ergibt sich, dass die Bedienung touristischer Ziele wichtiger für die Steigerung der Fahrgastzahlen in den Fernverkehrszügen auf den Brenner Korridor ist als beschleunigte Verbindungen zwischen München, Innsbruck, Verona und darüber hinaus.“ „Gleichzeitig scheint die Verkehrsnachfrage ein ganzjähriges beschleunigtes Angebot im Zweistundentakt nicht zu rechtfertigen. Allenfalls sind 1-2 beschleunigte Fernverkehrszüge pro Tag und Richtung (morgens und abends) vorstellbar.“
 - 13.1. Mit welcher Begründung wird dennoch eine Hochgeschwindigkeitstrasse mit V_{max} 230 km/h geplant?
 - 13.2. Wie hoch wäre das Einsparpotential, wenn die Zulauftrasse für geringere Geschwindigkeiten oder nur für Güterzüge ausgelegt würde?
 - 13.3. Für die Finanzierung muss ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen sichergestellt sein. Neben den Kosten ist dazu die Berechnung des Nutzens anhand der Trassenpreise, Erfahrungen aus anderen Projekten und von Prognosen usw. notwendig.
 - 13.4. Auf Grundlage welcher Trassenpreise der DB InfraGo und unter Berücksichtigung welcher Trassenpreisförderung wird die Verkehrsprognose erstellt?
 - 13.5. Wie wirken sich die steigenden Trassenpreise auf die Prognose bei Güterzügen aus?
 - 13.6. Wie wird die prognostizierte geringe Auslastung mit Fernverkehrszügen (laut der Korridorstudie, siehe oben) bei der geplanten Zulaufstrecke berücksichtigt? Bei der Prognoseerstellung wurden in der Vergangenheit immer wieder Züge berücksichtigt, um den Nutzen zu erhöhen, die später in der Praxis nicht auf den Strecken führen (z.B. Stuttgart - Augsburg, Stichwort „leicher Güterzüge“).
 - 13.7. Werden auch für die Brennerzulaufstrecke derartige „Optionen“ genutzt, um den Nutzen zu erhöhen?

- 13.8. Wie werden derartige Prognosefehler verhindert?

14. Neben einem volkswirtschaftlichen Nutzen eines Projektes ist auch die Klimabilanz wichtig.
 - 14.1. Welche Zahlen für den CO₂-Ausstoß liegen für das Projekt für den Bau inkl. aller Materialien und der damit in Verbindung stehenden Logistik usw. vor?
 - 14.2. Welches Einsparpotential für die erwartete Verkehrsverlagerung in welchem Zeitraum stehen dem gegenüber?
 - 14.3. Kann eine positive CO₂- Bilanz sichergestellt werden?