



Landesrat René Zumtobel

Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck
+43 512 508 2042
buero.lr.zumtobel@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)299-H

vom 15.10.2024

öff. Anhörung am 16.10.2024

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

verkehrsausschuss@bundestag.de

Informationen zum rechtswirksamen Einbringen und
Datenschutz unter www.tirol.gv.at/information

Innsbruck, 14.10.2024

Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages in Sachen Antrag der Fraktion der CDU/CSU "Brenner-Nordzulauf im Landkreis Rosenheim – Planungsalternativen prüfen", STELLUNGNAHME

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

ich möchte mich für die Einladung zur öffentlichen Anhörung in betreffsgegenständlicher Angelegenheit bedanken, die ich als Mitglied der Tiroler Landesregierung und Verkehrslandesrat gerne annehme. Der Bau des Brenner Basistunnels und seiner Zulaufstrecken ist für das Bundesland Tirol von höchster Priorität, weshalb ich jede Gelegenheit nutzen möchte, die Bedeutung und die Chancen, die sich durch eine effektive Nutzung dieser mit 64 Kilometern weltweit längsten unterirdischen Eisenbahnverbindung ergeben werden, hervorzuheben:

1. Ausgangslage am Brennerkorridor

Die mehr als 150 Jahre alte Brennerbahntrecke führt über zahlreiche Brücken und Tunnels und beinhaltet Steigungen von bis zu 25 Promille. Für Güterverkehrszüge werden aktuell zwei bis drei Lokomotiven benötigt, kurvenreich schlängeln sich die Gleise bis zum 1.370 Meter hoch gelegenen Brennerpass, über den im Jahr 2022 auf Straße und Schiene insgesamt 55 Mio. Tonnen Güter transportiert wurden und der gleichzeitig auch die Staatsgrenze zu Italien darstellt. Diese jährlich 55 Mio. Tonnen Güter entsprechen einem Gesamtgütervolumen, das höher ist, als das Aufkommen auf den französisch-italienischen Alpenübergängen Ventimiglia, Fréjus/Mont Cenis und Mont Blanc zusammen und auch deutlich höher als der gesamte alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz mit 38 Mio. Tonnen.

Von diesen 55 Mio. Tonnen Gütern wurden jedoch 73 Prozent auf der Straße bewegt – transportiert von jährlich 2.500.000 Lkw und damit zu Lasten der Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung, zu Lasten der Umwelt und des Klimas sowie zu Lasten der Straßeninfrastruktur.

Es muss unser gemeinsames Interesse sein, den Modal Split des Güterverkehrs dieses bedeutenden transeuropäischen Verkehrsnetzes zu Gunsten der Schiene zu verbessern. Dass dies gelingen kann, zeigen uns die Beispiele der Schweizer Alpenübergänge: Am Gotthard ist das Güterverkehrsverhältnis Straße zu Schiene genau umgekehrt, wo über 70 Prozent des Transportvolumens über die Schiene rollt.

Als längster Eisenbahntunnel der Welt muss der Brenner Basistunnel schon alleine aufgrund des europaweit prognostizierten Wirtschaftswachstums von 40 Prozent bis 2040 seine volle Wirkung entfalten können: Wiewohl es parallel gilt, Wirtschaftswachstum und Transportleistung zu entkoppeln, ist für das Gelingen einer Verkehrswende im Güterverkehr in Europa und über die Alpen nicht nur der Bau des Tunnels selbst, sondern insbesondere auch der Ausbau der gesamten Eisenbahn-Brennerachse zwischen München und Verona von entscheidender Bedeutung. Ein Herz schlägt nur mit einer starken Aorta und ein transalpin Bahntunnel funktioniert nur mit den entsprechend ausgebauten Zulaufstrecken. Darüber waren sich auch die politisch Handelnden schon vor Jahrzehnten im Klaren.

2. Historie

Die europaweite Bedeutung des Ausbaus der Schienenverbindung auf der Brennerachse im Rahmen einer nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik, die Umwelt und Bevölkerung in den vom Straßengüterverkehr besonders belasteten Gebieten in den Vordergrund ihrer Maßnahmen stellt, zeigte sich nicht erst bei **Unterzeichnung des Staatsvertrags zum Bau des Brenner Basistunnels** zwischen Österreich und Italien oder durch die Revision der europäischen Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz und der darin enthaltenen TEN-Prioritätenliste jeweils im Jahr 2004: Bereits in den 1980er Jahren hatten sich die Verkehrsminister Deutschlands, Italiens und Österreichs angesichts der „immer schwieriger werdenden Verkehrssituation im Alpentransit“ auf die Durchführung von Machbarkeitsstudien u.a. betreffend den Brenner Basistunnel und den Ausbau der nördlichen und südlichen Zulaufstrecken geeinigt. Deren Ergebnisse wurden am 31. Mai 1994 im „Memorandum Brenner Transversale, Montreux“ zwischen **der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Italienischen Republik** betreffend den stufenweisen viergleisigen Ausbau der Schienenstrecke München-Verona bestätigt und als Grundlage für den Ausbau der Eisenbahnachse Brenner festgelegt. Bereits vor 30 Jahren wurde mit diesem Beschluss festgehalten, dass ein modernes Schienensystem für den zukünftigen Reiseverkehr und Warenaustausch zwischen den Staaten nördlich und südlich der Alpen unerlässlich sei und nur so ökonomisch und ökologisch vernünftige Alternativen zum Straßentransit geschaffen werden können.

Im Jahr 2009 wurde in Rom eine **Gemeinsame Absichtserklärung über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens Nr. 1 Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo** von den drei nationalen VerkehrsministerInnen, den Infrastrukturvorständen und den regionalen Regierungschefs unter Beisein der Europäischen Kommission unterzeichnet und der **Aktionsplan Brenner 2009** verabschiedet, ebenfalls mit großem Augenmerk auf den Ausbau der Brennerzuläufe in allen drei Ländern. Seither wurde das gemeinsame Bekenntnis in mehreren bilateralen und trilateralen Vereinbarungen und Erklärungen erneuert.

Ein zentraler Baustein dabei ist die 2012 in Rosenheim vom deutschen Verkehrsminister Peter Ramsauer und seiner österreichischen Amtskollegin Doris Bures unterzeichnete **Vereinbarung über die koordinierten Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung München – Rosenheim – Grenze D/AT – Kundl/Radfeld – Innsbruck**, in welcher sich die Ministerien zum Einsatz für die rechtzeitige und bedarfsgerechte Umsetzung der Maßnahmen auf der Strecke München – Innsbruck bekannten, sodass „kein Engpass nach der Öffnung des Brennerbasistunnels entsteht“.

3. Beteiligungsprozesse und Umsetzung in Österreich

Wenige Monate nach dieser weiteren Vereinbarung im Jahr 2012, konnte nach der **Umfahrung Innsbruck**, die bereits Mitte der 90er Jahre eröffnet wurde und mit seiner Fertigstellung den Brennerbasistunnel anbinden wird, eine weitere der insgesamt **vier Stufen** des Korridor-Ausbaus auf österreichischer Seite in Betrieb genommen werden: Seit 2012 fahren Züge auf der 40 Kilometer langen **Neubaustrecke zwischen Baumkirchen und dem Knoten Radfeld** (1. Abschnitt). Die Unterinntaltrasse ist seit ihrer Inbetriebnahme im Dezember 2012 – mit vier Gleisen auf wesentlichen Abschnitten des Tiroler Unterinntals – ein wichtiger Bestandteil im Tiroler Schienennetz. Die Verlegung zahlreicher Züge auf die Neubaustrecke wirkt sich nicht nur aufgrund der kaum vorhandenen Emissionen positiv auf die betroffenen AnrainerInnen aus, sondern

gewährleistet auch eine sehr hohe Betriebsqualität der Eisenbahn. Zudem ergab sich dadurch die Möglichkeit eines verbesserten Nahverkehrsangebots auf der Bestandsstrecke, auf der nur noch ein geringer Teil der Eisenbahngüterverkehre abgewickelt werden (16,2 Prozent im Jahr 2023).

Die Studie „Evaluierungserhebung neue Unterinntalbahn“ aus dem Jahr 2017 basierend auf über 1.000 persönlichen Befragungen von BewohnerInnen der 26 Standort- und Anrainergemeinden des erweiterten Projektgebiets kam zusammengefasst zu folgenden erfreulichen Ergebnissen:

- **Weniger Lärm:** Die Inbetriebnahme der zum Großteil unterirdisch verlaufenden neuen Unterinntalbahn hat für die überwiegende Mehrheit zu einer ausgeprägten Abnahme der Schienenverkehrslärmbelastung geführt.
- **Bahnausbau positiv:** Über drei Viertel der Befragten halten den Schienenausbau im Unteren Inntal für wichtig, und die Einstellung zur neuen Unterinntalbahn wird von knapp zwei Dritteln aller Befragten als positiv beschrieben.
- **Erfolgreiche Umsetzung:** Die Projektumsetzung, Information und Kommunikation während der Bauphase werden mehrheitlich positiv beurteilt.

Mittlerweile ist auch der **2. Abschnitt zwischen Radfeld und Schaftenau**

teilweise in Bau, welcher die mit Fertigstellung des Brenner Basistunnels entstehenden Zugverkehre aufnimmt. Diese rund 20 Kilometer lange Ausbaustrecke auf vier Gleisen, deren Projektierung in enger Abstimmung mit den Gemeinden und unter Teilnahme von InteressensvertreterInnen und Bevölkerung erfolgte, verlagert den Zugverkehr aus den Siedlungszentren auf eine zeitgemäße und emissionsarme Neubaustrecke. Neben der Entlastung der Bevölkerung vom Schienenverkehrslärm wird eine weitere Verdichtung des S-Bahn-Netzes ermöglicht und der Wirtschaft zusätzliche Beförderungskapazitäten angeboten. Mehr als 14 Kilometer sind als zweigleisiger Eisenbahntunnel vorgesehen, wobei die Herstellung von ökologischen Ausgleichsflächen bereits im Herbst 2021 begonnen hat. Vom Rohbaustollen Angath wurden bereits mehr als 1,6 Kilometer von insgesamt 2,6 Kilometern in den Berg vorgetrieben. Aktuell wird bereits ein Probeabschnitt des zukünftigen Eisenbahntunnels hergestellt. Der sogenannte Rohbaustollen Angath wird in den kommenden Jahren zur Optimierung des Baustellenbetriebs wesentlich beitragen und nach Abschluss der Tunnelbauarbeiten zu einem wichtigen Element der Sicherheitsarchitektur für den Eisenbahnbetrieb ausgebaut.

Im **3. Abschnitt** der neuen Unterinntalbahn mit dem Planungsraum **Schaftenau (Österreich) – Kirnstein (Deutschland)**, der als Kernstück den grenzüberschreitenden 12,8 Kilometer langen Buchbergtunnel enthält, wird gemeinsam mit der Deutschen Bahn geplant. In einem grenzübergreifenden Prozess erfolgte die Trassenauswahl und schließlich im Jahr 2021 die Trassenfestlegung. Für diesen rund sieben Kilometer langen Abschnitt zwischen der Verknüpfungsstelle Schaftenau und der Staatsgrenze wurden in weiterer Folge bereits erste Schritte des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens eingeleitet. Die geologischen Erkundungen sind abgeschlossen. Die Erstellung der Unterlagen für den Abschluss des Genehmigungsverfahrens wird mit Hochdruck vorangetrieben.

Es wäre freilich vermessen, zu behaupten, dass all diese Planungen völlig friktionsfrei verlaufen sind: Auch damals äußerten BürgerInnen ihre Bedenken, die Landwirtschaft fürchtete um wertvolle Flächen, es wurden Bürgerinitiativen gegründet. Doch vereint im Bestreben um die bestmögliche Trassenführung für die weiteren Abschnitte auf der Unterinntaltrasse konnte ein Dialog institutionalisiert werden, die Sorgen wurden von den Infrastrukturprojektleitern ernst genommen und Alternativen sorgfältig geprüft.

Der nun im Ausschuss zu behandelnde Antrag betrifft unter anderem den **gemeinsamen und grenzüberschreitenden Planungsraum Schaftenau – Kirnstein** und damit den letzten Teilabschnitt der Unterinntaltrasse auf österreichischem Staatsgebiet. Bereits 2015 wurden nicht zuletzt aufgrund der Erfahrungen im Zusammenhang mit Planung und Bau der österreichischen Teilabschnitte Dialogformate in beiden Staaten eingerichtet und ein transparenter Beteiligungs- und Informationsprozess gestartet. In fast 600 Sitzungsstunden konnten bisher laut der Projektseite des *Bahnprojekts Brenner-Nordzulauf* bereits über 1.000 Fragen von BürgerInnen beantwortet werden, über 500 Trassenvorschläge wurden eingebracht.

4. Fazit

Als Verkehrslandesrat bin ich täglich im Gespräch mit Interessensgruppierungen und sehe es ebenso als meine Pflicht an, Ängste und Sorgen der Bevölkerung ernst zu nehmen und Alternativen im Interesse des Gemeinwohls zu prüfen, weshalb stets jenen zu danken ist, die diese Sorgen auch in die Entscheidungsgremien tragen. Dieses Prinzip ist einer der Grundpfeiler unserer repräsentativen Demokratie.

Als verantwortungsvolle PolitikerInnen haben wir aber auch die Aufgabe, Interessen abzuwägen und erforderliche Entscheidungen zu treffen. Über den Brenner fahren jährlich etwa 14 Mio. Fahrzeuge, davon rund 2,5 Mio. Lkw. Erschwerend kommt hinzu, dass die A13 Brenner Autobahn in den 1960er Jahren gebaut wurde und aufgrund des Alters, der gebirgigen Topographie und der strengen Winter hoch baufällig ist. Von Schönberg im Stubaital bis hinauf zum Brennerpass besteht die A13 aus über 80 Brückenbauwerken, die – wie aktuell etwa die Luegbrücke kurz vor dem Brenner – sukzessive neu zu errichten bzw. grundlegend zu sanieren sind. Letztere wurde bereits mit Belastungssensoren ausgestattet und ist ab 1. Januar 2025 bis zum Neubau vorwiegend nur mehr einspurig befahrbar. Topografisch gibt es in Nord- wie auch in Südtirol aufgrund der Gegebenheiten im Wipptal keine Alternativen, wie etwa die Straßen mit zusätzlichen Fahrstreifen zu verbreitern. Die Verkehrsinfrastrukturen konzentrieren sich ausschließlich auf die Täler und Pässe.

So lautet das erklärte Ziel, eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu schaffen. Wir müssen uns vor Augen halten, welches Potenzial der Brennerbasistunnel nicht zuletzt für die Verbindung der beiden bedeutsamen Wirtschaftsräume Süddeutschland und Oberitalien mit sich bringt: Die Ergebnisse der Ende 2021 von der Brenner Corridor Plattform (BCP) unter Mitwirkung der drei Verkehrsministerien veröffentlichten Verkehrsstudien zum zukünftigen Bahnverkehrsaufkommen im Brennerkorridor München – Verona zeigen deutlich, dass der geplante viergleisige Bahninfrastrukturausbau konsequent vorangetrieben werden muss. Nur so kann das für 2040 prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigt werden. Es darf zu keinen weiteren Verzögerungen kommen. Der 435 Kilometer lange Brennerkorridor zwischen München und Verona ist das Herzstück des von der EU-kofinanzierten Skandinavien-Mittelmeer Korridors, ein zentraler Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und eine zentrale Achse für die wirtschaftliche Entwicklung Europas. Mit einem friktionsfreien Schienenverkehr wird Europa im internationalen Wettbewerb immens gestärkt und ein Wettbewerbsvorteil erreicht.

Unsere beiden Länder haben sich in diversen nationalen und regionalen Strategien und Verträgen das Bekenntnis zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, zum Ausbau von besseren und schnelleren Verbindungen und zur Stärkung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs auf die Fahnen geheftet. Die effiziente Nutzung des fertiggestellten Brennerbasistunnels und der dringend notwendige Kapazitätsausbau des gesamten Korridors dürfen nicht für politisches Kleingeld verzögert werden.

Die Zeit drängt: Rund 80 Prozent der Tunnel des Brenner Basistunnels sind bereits ausgebrochen. Mit einer signifikanten Fahrzeitverkürzung von bis zu 70 Prozent kann der über 10 Mrd. Euro teure Tunnel eine völlig neue Dimension der Mobilität einläuten. Personenzüge werden den Tunnel künftig mit mehr als 200 km/h durchfahren. Attraktive Verbindungen werden helfen, den Reiseverkehr von der überlasteten Brenner Autobahn auf die Bahn zu verlagern. Durch den Einsatz längerer Züge, eine Harmonisierung der Eisenbahntechnik und den Entfall der Steigungsstrecke können Waren über den Brenner mit einer statt bisher bis zu drei Lokomotiven kostengünstiger, energiesparender und schneller transportiert werden. So werden bereits jetzt pro transportierter Tonne auf einem Kilometer bei einer Verlagerung auf die Schiene gegenüber einem Diesel-Lkw 72 Prozent weniger Energie benötigt, nach Fertigstellung des Brenner Basistunnels – und damit einem Schienentransport ohne Bergstrecke – sind sogar 81 Prozent Energieeinsparung möglich. Zudem ist der Brenner Basistunnel eines der wichtigsten Klimaschutzprojekte Europas, verursacht doch eine Tonne Güter auf der Schiene 21 Mal weniger CO₂ als auf der Straße.

All diese Potenziale sollten wir nutzen: Voraussetzung für das erfolgreiche Ergreifen dieser Chancen sind jedoch ehestmöglich realisierte und ausreichende Kapazitäten – auch im Zulauf!

Ich freue mich sehr über Ihr Interesse und auf Ihre Fragen, die ich gerne im Rahmen meiner Möglichkeiten beantworten werde. Ich darf jedoch darauf hinweisen, dass ich als Mitglied der Tiroler Landesregierung freilich nicht in sämtliche Behördenverfahren oder Fortschritte im Detail eingebunden bin und diesbezüglich

allenfalls auf Auskünfte der Projektleitungen sowie der Fachabteilungen der jeweils zuständigen Gebietskörperschaften verweisen muss.

Landesrat René Zumtobel

Weitere Informationen finden Sie unter:

- [Verkehrsberichte, Publikationen und Leitfäden für Gemeinden | Land Tirol](#)
- [Annual Report w/ monitoring \(imonitraf.org\)](#)
- [BCP: ein Korridor von München bis Verona \(bcplatform.eu\)](#)
- [Masterplan Güterverkehr 2030 \(bmk.gv.at\)](#)
- [BBT SE | Brenner Basistunnel \(bbt-se.com\)](#)
- [Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf - Bahnprojekt Brenner-Nordzulauf \(brennernordzulauf.eu\)](#)
- https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vertiefende_infos/Neue-Unterinntalbahnhof-Evaluierung.pdf