



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Martin Hagen, Sebastian Körber, Julika Sandt, Alexander Muthmann, Matthias Fischbach** und **Fraktion (FDP)**

Brenner-Nordzulauf erfolgreich auf den Weg bringen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich zum viergleisigen Ausbau des Brenner-Nordzulaufs zu bekennen und dabei anzuerkennen, dass

1. die deutsche Eisenbahnstrecke München – Kiefersfelden – Grenze Deutschland/Österreich der wichtigste Nordzulauf für die Alpenquerung über den Brenner nach Italien ist,
2. eine langfristige Verzögerung weitreichende wirtschaftliche Auswirkungen sowie Konsequenzen für bestehende bilaterale und europäische Vereinbarungen nach sich ziehen würde und
3. die andauernde Frage nach dem „Ob“ weder glaubwürdig ist noch die Akzeptanz des Vorhabens erhöht.

Ferner soll sich die Staatsregierung dafür einsetzen, dass

1. die deutsch-österreichische Regierungsvereinbarung vom 15. Juni 2012 aufrechterhalten bleibt,
2. gemeinsam mit dem Bund ein gesicherter Zeitplan erstellt wird, der eine Inbetriebnahme des Brenner-Nordzulaufs spätestens für das Jahr 2035 vorsieht,
3. die Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt in den Regionen bzw. betroffenen Korridoren von München bis zur Landesgrenze so gering wie möglich gehalten werden und dass dabei das Primat der maximalen Anwohnerfreundlichkeit gilt,
4. bisherige Maßnahmen in puncto Lärmschutz an der Bestandstrasse optimiert werden,
5. die Bemühungen, Güterverkehr vermehrt auf die Schiene zu verlagern, intensiviert werden,
6. zeitnah Versäumnisse in der Kommunikation aufgearbeitet werden und Projekt-Retrospektiven eingeführt werden.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag regelmäßig transparent über die aktuellen Entwicklungen zu berichten.

Begründung:

In einem Interview vom 28. Januar 2021 mit dem Radiosender Bayern 2 zweifelte Staatsministerin Kerstin Schreyer die Notwendigkeit eines Ausbaus des Brenner-Nordzulaufs an. Ferner wurde die Verantwortung eines Jahrhundertprojekts, welches erhebliche Auswirkungen für das Inntal auf der einen Seite, aber auch für Bayern, Deutschland und die Europäische Union im Rahmen einer transkontinentalen Vernetzung hat,

auf den Bund abgeschoben, obwohl der Freistaat festes Mitglied in den einzelnen Gremien, wie bspw. Brenner Corridor Plattform, Aktionsgemeinschaft Brennerbahn und Lenkungskreis für den Brenner-Nordzulauf, ist. Auch wenn der Ausbau originär eine Bundesangelegenheit ist, so verpasst die Staatsregierung die Chance, durch ein klares Bekenntnis pro Ausbau, die Notwendigkeit des Ausbauvorhabens zu untermauern, wodurch wiederum Klarheit, Akzeptanz und Transparenz hergestellt werden könnte.

Während Österreich und Italien mit dem Ausbau weit fortgeschritten sind, hinkt Deutschland hinterher, obwohl der Ausbau der Zulaufstrecken in durchgängig viergleisiger Trassierung die Grundvoraussetzung für die Verlagerung der Verkehre im Alpen-transit von der Straße auf die Schiene ist. Der Wechsel des Verkehrsträgers würde signifikant die Schadstoffemissionen und Lärmbelastigungen im Transitverkehr reduzieren und gleichermaßen die Verkehrssicherheit auf der hoch belasteten Brennerautobahn erhöhen. Vom transportierten Gütervolumen über den Brenner werden derzeit noch immer rund 70 Prozent auf der Straße und 30 Prozent auf der Schiene abgewickelt. Lediglich zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene können die Verlagerung zum einen und das zu erwartende zusätzliche Gütervolumen zum anderen bewältigen.

Mit dem Ausbau des Brenner-Nordzulaufs trägt man somit wesentlich dazu bei, die Infrastruktur bedarfsgerecht auszubauen, den Schienenverkehr zu stärken, kilometerlange Staus aufgrund von Blockabfertigungen und sektoralen Verkehrsverboten zu vermeiden sowie der internationalen Verpflichtung gegenüber den Vertragspartnern Österreich und Italien gerecht zu werden.

Ferner gilt es, die Beeinträchtigung für Mensch und Umwelt in der Region so gering wie möglich zu halten und dabei Bauweisen zu wählen, die eine maximale Anwohnerfreundlichkeit erzielen. Tirol hat gezeigt, dass unterirdische Trassenführungen zu einem hohen Anteil möglich sind, die sowohl den Schutz der ansässigen Bevölkerung vor Bahn-lärm gewährleisten als auch das Landschaftsbild möglichst wenig beeinträchtigen. Angemessene Lösungen, die von der Bevölkerung akzeptiert werden, dürfen nicht am finanziellen Aufwand scheitern.