



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble MdB  
- Parlamentssekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Datum: Berlin, *19. 11. 2020*  
Seite 1 von 1

**Enak Ferlemann, MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250  
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,  
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
betreffend

**„Der Brenner Nordzulauf im Raum München“**  
- Drucksache 19/23628

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete  
Kleine Anfrage

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die  
oben bezeichnete Kleine Anfrage.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe  
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Anlage  
zum Schreiben  
vom 19.11.2020

Antwort  
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP betreffend  
**„Der Brenner Nordzulauf im Raum München“**  
- Drucksache 19/23628

- Frage 1:** *Gibt es Überlegungen der Bundesregierung, die Planung und den Ausbau der deutschen Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel zu beschleunigen und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?  
Plant die Bundesregierung diese Maßnahmen umzusetzen und wenn ja, ab wann?*
- Frage 2:** *Gibt es Überlegungen der DB Netz AG, die Planung und den Ausbau der deutschen Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel zu beschleunigen und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?  
Plant die DB Netz AG diese Maßnahmen umzusetzen und wenn ja, ab wann?*
- Frage 4:** *Wo sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, das Projekt deutscher Zulauf zum Brennerbasistunnel hinsichtlich Planung und Umsetzung zu beschleunigen (bitte mit Begründung)?*

**Antwort:**

Die Fragen 1, 2 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die deutsche Eisenbahnstrecke München – Kiefersfelden – Grenze D/A ist der wichtigste Nordzulauf für die Alpenquerung über den Brenner nach Italien. Das Bedarfsplanvorhaben ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten und gehört zum transeuropäischen Korridor Skandinavien-Mittelmeer, der die nördliche EU-Außengrenze mit dem Mittelmeerraum verbindet.

Durch die Ausrüstung mit ETCS bis 2030 und die vorgesehene Verdichtung der Blockabstände zwischen München-Trudering und Grafing werden die Kapazitäten erhöht und den Verkehrsunternehmen zwischen München und Verona eine einheitliche Leit- und Sicherungstechnik bereitgestellt. Gemeinsam mit der Realisierung der Neubaustrecke von Schafentau (Österreich) bis Grafing ist der bedarfsgerechte Ausbau des Brenner-Nordzulaufs im Zeitplan.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung, zu den Fragen 1 bis 3, 5 und 21 bis 27 Bundestagsdrucksache 19/22744 verwiesen.

**Frage 3:** *Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Überlegungen bei der Deutschen Bahn das Projektteam der DB Netz AG für den deutschen Zulauf des Brennerbasistunnels zu erweitern und wenn ja, wie sehen diese konkret aus (bitte mit Begründung)?*

**Antwort:**

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 6 und 7 auf Bundestagsdrucksache 19/22744 verwiesen.

**Frage 5:** *Wie viele Züge sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit im S-Bahnsystem der Metropolregion München im Einsatz?*

**Antwort:**

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind 274 Fahrzeuge der BR 423 und BR 420 im S-Bahnsystem München im Einsatz.

**Frage 6:** *Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt)?*

**Antwort:**

Nach Auskunft der DB AG beläuft sich die Auslastung des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 wie folgt:

<b>Jahr</b>	<b>Auslastung* in Prozent</b>
2018	73
2019	75
2020**	45

\* Mo-Fr, Hauptverkehrszeit, München Stadt

\*\*Stand: September 2020

**Frage 7:** *Wie hoch war der Anteil des Personenverkehrs auf den Strecken des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt)?*

**Frage 8:** *Wie hoch war der Anteil des Schienengüterverkehrs auf den Strecken des S-Bahnsystems der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt)?*

**Antwort:**

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei Strecken, die als reine S-Bahn Strecken in der Metropolregion München betrieben werden, beträgt der Anteil des Schienenpersonenverkehrs (SPV) 100 %. Daneben befinden sich auch Mischverkehrsstrecken in der Metropolregion München, die von der S-Bahn, sonstigem SPV und Schienengüterverkehr (SGV) genutzt werden. Bezüglich der jeweiligen streckenbezogenen Anteile wird auf die Anlage verwiesen.

**Frage 9:** *Wie viele Fahrgäste nutzten nach Kenntnis der Bundesregierung das S-Bahnsystem der Metropolregion München in den Jahren 2018 bis 2020?*

**Antwort:**

Nach Angabe der DB AG betrug die Anzahl der beförderten Personen in dem Zeitraum von 2018 bis 2020:

<b>Jahr</b>	<b>Beförderte Personen</b>
2018	238.391.908
2019	244.450.500
2020*	106.962.396
Spitzenwert werktags	840.000

\*Stand: September 2020

**Frage 10:** *Wie viele Störungen verzeichnete das S-Bahnsystem der Metropolregion München nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte aufgeschlüsselt nach Jahr, Ursache, Anzahl der Störungen)?  
Wie viele Personen waren durch die aufgeführten Störungen in den jeweiligen Jahren betroffen?*

**Antwort:**

Nach Auskunft der DB AG schlüsseln sich die Störungen im S-Bahnsystem der Metropolregion München wie folgt auf:

	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020**</b>
<b>Verursacher</b>	<b>Störfälle*</b>	<b>Störfälle*</b>	<b>Störfälle*</b>
Infrastruktur (zB Anlagen Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergangssicherungsanlagen, Bauarbeiten)	1.406	1.167	913
EVU (zB Triebfahrzeuge, Technisches Personal EVU, Haltezeitüberschreitung)	811	731	658
Externe Einflüsse (zB Fremdeinwirkung, Anordnungen von Behörden, Witterung)	885	1.032	644
Gefährliche Ereignisse (zB Fahrzeugstörungen mit Sicherheitsrelevanz, Unfälle)	109	95	70

<b>Jahr</b>	<b>Betroffene Fahrgäste</b>
2018	17.361.885
2019	18.149.975
2020**	11.336.420

\*Störfälle werden berücksichtigt, wenn mind. drei Züge verspätet sind oder die Verspätungssumme mind. 11 Minuten beträgt oder mind. ein (Teil)Ausfall erfolgte.

\*\* bis einschl. 25. Oktober 2020

Quelle: DB AG

**Frage 11:** *Wie viele Verspätungen verzeichnete das S-Bahnsystem der Metropolregion München nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2018 bis 2020 (bitte aufgeschlüsselt nach Jahr, Anzahl Verspätungen, durchschnittliche Dauer)?*

**Antwort:**

Nach Angabe der DB AG wird die Frage wie folgt beantwortet:

S-Bahn München	Anzahl der betroffenen Züge (Anzahl Verspätungen)	Durchschnittliche Dauer der Verspätung (in min)	Pünktlichkeit (Gesamtsystem)
2018	255.137	3,9	93,4%
2019	250.638	3,7	93,1%
2020*	169.038	3,8	95%

\* Daten bis 30.09.2020

**Frage 12:** *Welche Linien des S-Bahnsystems der Metropolregion München werden nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig vom Schienengüterverkehr des Brenner Nordzulaufs genutzt oder werden davon beeinflusst?*

**Frage 14:** *Sieht die Bundesregierung negative Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr der Metropolregion München durch die Nutzung bestehender S-Bahnstrecken für den Güterverkehr des transEuropäischen Korridors Skandinavien-Mittelmeer (bitte mit Begründung)?*

**Frage 15:** *Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Pläne, wie man die betroffenen S-Bahnstrecken der Metropolregion München im Falle einer Überlastung durch den zusätzlichen Schienengüterverkehr des Brenner Nordzulaufs wieder entlasten kann und wie sehen diese konkret aus (bitte mit Begründung)?*

**Antwort:**

Die Fragen 12, 14 und 15 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG untersucht, wie die künftigen Verkehre auf dem Brenner-Nordzulauf abgewickelt werden können. Diese Analysen erfolgen ergebnisoffen. Prämisse der Planungen ist, dass der derzeitige S-Bahn-Verkehr sowie dessen künftige Entwicklung durch die nördliche Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel nicht beeinträchtigt werden soll.

**Frage 13:** *Welche aktuellen Ausbaupläne gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit für das S-Bahnsystem der Metropolregion München und wie ist der aktuelle Projektstand?*

**Antwort:**

Nach Auskunft der DB AG befinden sich 28 S-Bahn Projekte im Auftrag des Freistaates Bayern in Planung und Realisierung. Darüber hinaus überprüft der Freistaat Bayern im Rahmen einer Machbarkeitsstudie derzeit 41 weitere Maßnahmen auf ihre verkehrliche Wirkung. Die aktuellen Realisierungsstände sind auf der Internetseite einzusehen (abrufbar unter: [www.bahnausbau-muenchen.de](http://www.bahnausbau-muenchen.de)).

**Frage 16:** Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt München-Trudering-Grafring?

- a) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
- b) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?

**Frage 17:** Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt Grafring-Großkarolinenfeld?

- a) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
- b) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?

**Frage 18:** Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt Großkarolinenfeld-Brannenburg?

- a) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
- b) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?

**Frage 19:** Welche Investition der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf den Streckenabschnitt Brannenburg-Kiefersfelden?

- a) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Gleisarbeiten?
- b) In welcher Höhe belaufen sich dabei die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen?

**Antwort:**

Die Fragen 16 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesverkehrswegeplan wurde mit dem Prognosehorizont 2030 erstellt (BVWP 2030). Der Begriff „Gleisarbeiten“ ist nicht definiert. Es sind Kostenschätzungen mit Preisstand 2012 für die Investitionen in Gleise (Oberbau und dazugehöriger Tiefbau, ohne Ingenieurbau) und Maßnahmen des Lärmschutzes dargestellt, die im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 ermittelt wurden. Die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen entsprechen den reinen Baukosten, zzgl. 10 % Risiko und 18 % Planungskostenzuschlag. Weitere Gewerke, wie Ingenieurbau, Stromversorgung etc. sind in der nachfolgenden Übersicht nicht berücksichtigt.

München – Trudering – Grafring	Kosten in Mio. Euro
Investitionen für Gleisarbeiten	/*
Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen	6.9

\* Da hier lediglich eine Blockverdichtung unter Beibehaltung der vorhandenen Gleise vorgesehen ist, sind keine Investitionen in Gleisanlagen erforderlich.

Grafring – Großkarolinenfeld	Kosten in Mio. Euro
Investitionen in Gleise	128,5
Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen	24.6

Großkarolinenfeld – Brannenburg	Kosten in Mio. Euro
Investitionen in Gleise	100,77

Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen	25,6
Brannenburg – Kiefersfelden	Kosten in Mio. Euro
Investitionen in Gleise	102,5
Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen	15,9

**Frage 20:** *Welche Investitionen der im BVWP 2050 aufgeführten 1 320,8 Mio. Euro Investitionsmittel für den Brenner Nordzulauf mit der Projektnummer 2-009-V03 entfallen auf Baumaßnahmen von Infrastruktur für den Güterumschlag wie beispielsweise KV-Terminals?*

**Antwort:**

Im BVWP 2030 sind die zum Zeitpunkt 2016 ermittelten Gesamtkosten der Investitionen in Höhe von 1.320,8 Mio. Euro des Projekt Brenner-Nordzulauf angegeben. Dieser Kostenschätzung liegen die im BVWP beschriebenen Maßnahmen zugrunde. Der Maßnahmenumfang des Projekts umfasst keine Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV).

**Frage 21:** *Wie bewertet die Bundesregierung die aktuell verfügbare Infrastruktur für kombinierten Verkehr entlang der bestehenden und zum Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitte des deutschen Brenner Nordzulaufs hinsichtlich seiner Aufnahmefähigkeit für die zusätzlichen Gütermengen des aktiven Brennerbasistunnels?*

- a) *Sieht die Bundesregierung hier Verbesserungspotential und wenn ja an welchen Stellen (bitte mit Begründung)?*
- b) *Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung von KV-Terminals entlang des deutschen Brenner Nordzulaufs und wenn ja welche (bitte mit Begründung)?*

**Antwort:**

Ziel der Bundesregierung ist die Stärkung des intermodalen Transports durch die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene. Hierfür wird u. a. der Neu- und Ausbau von bundeseigenen und nicht bundeseigenen Umschlaganlagen des KV gefördert.

Die Bundesregierung unterstützt nicht bundeseigene Unternehmen auch im Bereich der zum Ausbau vorgesehenen Streckenabschnitte des deutschen Brenner Nordzulaufs. Bundesmittel stehen über die Richtlinie zur Förderung von KV-Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen zur Verfügung.

Entlang des deutschen Streckenabschnitts des Brenner Nordzulaufs in den Landkreisen Rosenheim, Ebersberg und München sowie in der Stadt Rosenheim befinden sich aktuell keine KV-Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen, die mit Bundesmitteln gefördert wurden. Der umfassende Ausbau des Standorts München-Riem wurde im Rahmen des Bedarfsplans Schiene finanziert. Hier laufen derzeit die Planungen für die Erweiterung der bestehenden Anlagen sowie den Neubau eines weiteren Umschlagmoduls.

**Frage 22:** *Auf welchen Stellen des Brennernordzulaufs sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem derzeitigen Planungsstand keine Lärmschutzmaßnahmen geplant (bitte mit Begründung)?*

**Antwort:**

Inwieweit bei der Ausrüstung der viergleisigen Bestandsstrecke zwischen München-Trudering und Grafing mit ETCS und der Verringerung der Blockabstände zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, kann erst nach Vorliegen detaillierter fachlicher Planungen beantwortet werden. Nach Auskunft der DB Netz AG sollen diese Fachplanungen im Frühjahr 2021 beginnen.

Entlang der bestehenden Bahnstrecke München–Rosenheim–Kufstein setzt die DB AG zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung um. Bund und DB AG hatten dies unter anderem auf Basis einer Machbarkeitsuntersuchung vereinbart. Die DB AG baut seit 2018 auf einer Länge von ca. vier Kilometern Schienenstegdämpfer und auf 6,4 Kilometern Schallschutzwände ein. Nach Abschluss der Arbeiten schützen insgesamt 50 Kilometer Schallschutzwände die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der 18 Ortsdurchfahrten.

**Frage 23:** *Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt München-Trudering-Grafing vorgesehen (bitte aufgeschlüsselt nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartende Geräuschminderung in dB)?*

**Frage 24:** *Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt Grafing-Großkarolinenfeld vorgesehen (bitte aufgeschlüsselt nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartende Geräuschminderung in dB)?*

**Frage 25:** *Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt Großkarolinenfeld-Brannenburg vorgesehen (bitte aufgeschlüsselt nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartende Geräuschminderung in dB)?*

**Frage 26:** *Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Streckenabschnitt Brannenburg-Kiefersfelden vorgesehen (bitte aufgeschlüsselt nach Art der Maßnahme, Standort bzw. Streckenteilabschnitt, zu erwartende Geräuschminderung in dB)?*

**Antwort:**

Die Fragen 23 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen kann nach Auskunft der DB AG nicht pauschal beurteilt werden, da die Wirkung je nach Lage der Gebäude individuell zu betrachten ist.

Gemäß der Machbarkeitsuntersuchung von 2017 liegt die Wirkung der geplanten Maßnahmen zwischen 1 dB(A) und 5 dB(A), die Zahl der betroffenen Anwohner (mit Mittelungspegeln von > 55 dB(A) in der Nacht) sinkt um ca. 40 Prozent von ca. 23.000 auf ca. 14.000, wie in der Abbildung zu erkennen ist.



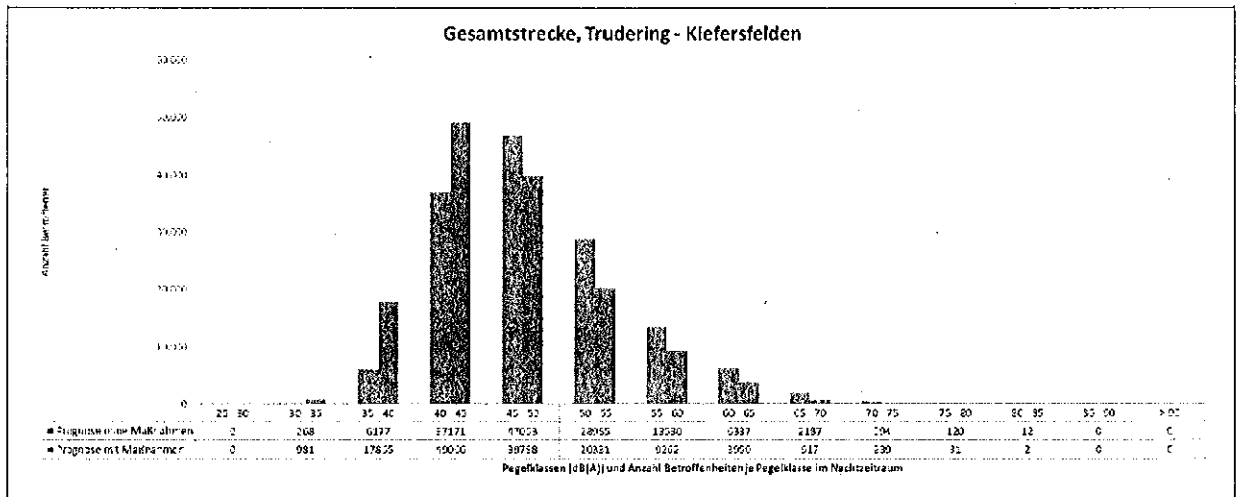


Abbildung 11: Beurteilungspegelverteilung über beide Teilstrecken mit und ohne Umsetzung der vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen, Nachtzeitraum

**Frage 27:** *Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit von Schienenstegdämpfern, wie sie auf Streckenabschnitten des Brenner Nordzulaufs vorgesehen sind (bitte mit Begründung)?*

**Antwort:**

Schienenstegdämpfer sind als Lärmschutzmaßnahme in der Anlage 2 zur 16. BImSchV mit einer Minderungswirkung von 2 bis 3 dB abhängig von Fahrzeugtyp und Geschwindigkeit enthalten.

Nach Kenntnis der Bundesregierung und Auskunft der DB AG vermindern Schienenstegdämpfer Schwingungen der Schiene bei der Überfahrt eines Zuges, wodurch der Schallpegel des Rollgeräuschs sinkt.

**Frage 28:** *Wo sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, den Bau des deutschen Brenner Nordzulaufs für die Bevölkerung transparenter zu gestalten und sind hier konkrete Maßnahmen zur Verbesserung geplant (bitte mit Begründung)?*

**Antwort:**

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zur Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 19/22744 verwiesen.