

**Peter Hanke**  
Bundesminister

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Walter Rosenkranz

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Parlament  
1017 Wien

Geschäftszahl: 2026-0.310.721

9. Juni 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ranzmaier und weitere Abgeordnete haben am 9. April 2026 unter der **Nr. 5744/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Kapazitäten der Schieneninfrastruktur im Brennerkorridor und Realisierbarkeit der Verkehrsverlagerung“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 7 sowie 9 und 10:

- *Wie hoch ist aus Ihrer Sicht die derzeitige maximale Kapazität der Schieneninfrastruktur im Brennerkorridor in Bezug auf den Güterverkehr (Züge pro Tag bzw. transportierbare Gütermengen)?*
- *Welche zusätzliche Kapazität wird durch die Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels konkret geschaffen?*
- *Wie viele Lkw-Fahrten pro Jahr können nach Ihrer Einschätzung realistisch auf die Schiene verlagert werden*
  - a. *bei Inbetriebnahme des BBT ohne vollständigen Ausbau der nördlichen Zulaufstrecken?*
  - b. *bei Inbetriebnahme des BBT mit vollständig ausgebauten Zulaufstrecken?*
- *Welche konkreten Annahmen (z.B. Auslastung, Zuglängen, Taktfrequenzen) liegen diesen Berechnungen zugrunde?*
- *Wie hoch ist das prognostizierte Gesamtaufkommen an Lkw-Fahrten über den Brennerkorridor zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des BBT?*
- *Inwieweit gehen Sie davon aus, dass das BBT lediglich das zukünftige Wachstum des Güterverkehrs absorbieren wird, anstatt eine tatsächliche Reduktion des Straßengüterverkehrs zu bewirken?*
- *Welche konkreten Kapazitätsengpässe bestehen derzeit im nördlichen Zulaufbereich zum Brennerkorridor, insbesondere im Abschnitt Rosenheim-Kufstein?*

- *Welche Maßnahmen sind aus Sicht des Ressorts erforderlich, um eine Verlagerung von jährlich rund einer Million Lkw von der Straße auf die Schiene tatsächlich zu ermöglichen?*
- *Halten Sie die politisch diskutierte Reduktion des Lkw-Verkehrs auf etwa 1,5 Millionen Fahrten pro Jahr unter den derzeit absehbaren infrastrukturellen Rahmenbedingungen für realistisch?*
  - a. *Wenn ja, auf Grundlage welcher konkreten Berechnungen?*
  - b. *Wenn nein, welche Abweichungen zwischen politischer Zielsetzung und infrastruktureller Realität sieht das Bundesministerium?*

Eine maximale Kapazität einer Strecke ist immer in Bezug zu den auf den Strecken verkehrenden Marktsegmenten und dem hinterlegten Fahrplan zu setzen. Im Abschnitt Wörgl Richtung Deutschland verkehren aktuell rund 250 Züge pro Tag (davon rund 100 im Güterverkehr). Im Abschnitt Innsbruck Richtung Italien rund 160 Züge (davon rund 85 GV). Die Kapazität des Gesamtkorridors wird aktuell durch den Zulauf südlich in Italien und insbesondere nördlich der österreichischen Staatsgrenze, zwischen Rosenheim und München, in Deutschland, sowie durch die Bergstrecke über den Brenner, limitiert. Der Brennerkorridor hat bei Inbetriebnahme aller Abschnitte in der Theorie eine maximale Kapazität von bis zu rund 400 Zügen pro Tag. Zudem wird der Korridor so ausgerüstet, dass das Führen von längeren Zügen (bis zu 740m) ermöglicht wird.

Aus heutiger Sicht ist nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels insbesondere auf dem Abschnitt zwischen München und Rosenheim mit kapazitätsbegrenzenden Engpässen zu rechnen. Neben den infrastrukturellen Maßnahmen werden aber auch die regulatorischen Rahmenbedingungen entlang des Brennerkorridors maßgeblich zur tatsächlichen Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene bestimmend sein.

Darüber hinaus erlaube ich mir auf meine Ausführungen in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 4080/J vom 1. Dezember 2025 zu verweisen.

#### Zu Frage 8:

- *Welche Auswirkungen hat ein verzögerter oder unvollständiger Ausbau der deutschen Zulaufstrecken auf die tatsächliche Nutzbarkeit des Brennerbasistunnels?*

Im Rahmen der Fortschreibung des Deutschlandtakts nimmt der Brenner-Nordzulauf in Deutschland eine integrale Rolle in der Verkehrsplanung ein. Der aktualisierte Zielfahrplan sieht sowohl für den grenzüberschreitenden Fernverkehr als auch für den Güterverkehr gegenüber früheren Ansätzen eine deutliche Ausweitung des Angebots vor. Der Ausbau des Brenner Nord- und Südzulaufs dient in erster Linie zur Schaffung von benötigten Kapazitäten, um den BBT, bzw. den Korridor, bestmöglich auszulasten. Ohne einen weiteren Ausbau der Zulaufstrecken würde die Inbetriebnahme des BBT und des in Bau befindlichen LOS1 (Franzenseite – Waidbruck, italienischer Südzulauf) zu einer Verringerung der Gradienten führen und ermöglicht somit einen effizienteren Schienenverkehr und kürzere Fahrzeiten.

#### Zu den Fragen 11 und 12:

- *Setzen Sie sich auf europäischer Ebene für eine Vereinheitlichung der Transportlogistik im Schienengüterverkehr ein, insbesondere im Hinblick auf technische Standards, Betriebsabläufe und grenzüberschreitende Koordination?*

- a. *Wenn ja, welche konkreten Initiativen wurden diesbezüglich gesetzt oder unterstützt?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Inwieweit sehen Sie einer stärkeren Harmonisierung und Vereinheitlichung der europäischen Transportlogistik eine Voraussetzung für eine möglichst effiziente Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene im Brennerkorridor?*

Mein Ressort setzt sich umfassend für die angesprochenen Punkte ein und sieht darin einen Schlüssel für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Beispielsweise zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die aktive Mitgestaltung der sog. Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die Arbeiten in der Brenner Corridor Platform, wo u.a. Themen wie eine einheitliche Bremsberechnung und die Harmonisierung von betrieblichen Regeln behandelt werden oder auch die Verhandlungen sowie die nationale Ausgestaltung der Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum.

Zu Frage 13:

- *Welche organisatorischen und betrieblichen Maßnahmen könnten aus Ihrer Sicht bereits auf der bestehenden Schieneninfrastruktur im Brennerkorridor gesetzt werden, um die vorhandenen Kapazitäten bestmöglich zu optimieren?*
- a. *Welches zusätzliche Verlagerungspotenzial ergibt sich daraus konkret?*
  - b. *Wo liegen die praktischen Grenzen dieser Optimierungsmaßnahmen im bestehenden System?*

Ich verweise auf meine Ausführungen in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 2373/J vom 13. Mai 2025.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

