
5744/J XXVIII. GP

Eingelangt am 09.04.2026

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Christofer Ranzmaier
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
betreffend **Kapazitäten der Schieneninfrastruktur im Brennerkorridor und Realisierbarkeit der Verkehrsverlagerung**

Der Brennerkorridor stellt die am stärksten belastete Alpenquerung Europas dar. Aktuelle Daten zeigen, dass im Jahr 2025 rund 2,4 Millionen Lkw den Brenner passierten, bei gleichzeitig weiter steigender Tendenz im Schwerverkehr.¹

Während der Pkw-Verkehr zuletzt rückläufig war, nahm der Lkw-Verkehr weiter zu, was die strukturelle Dominanz des Straßengüterverkehrs im Brennerkorridor unterstreicht. Gleichzeitig erfolgt derzeit rund drei Viertel des Gütertransports über den Brenner weiterhin auf der Straße und lediglich etwa ein Viertel auf der Schiene. Vor diesem Hintergrund würde eine Reduktion des Straßengüterverkehrs auf etwa 1,5 Millionen Lkw-Fahrten pro Jahr eine Verlagerung von rund einer Million Lkw auf die Schiene erfordern.

Mit dem Bau des Brennerbasistunnels (BBT) wird politisch die Erwartung verknüpft, eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu erreichen. In diesem Zusammenhang wird regelmäßig davon ausgegangen, dass künftig eine erhebliche Zahl an Lkw-Fahrten auf die Schiene verlagert werden könnte.²

Gleichzeitig zeigen Studien und Analysen, dass der BBT allein nicht ausreichen wird, um eine nachhaltige Verkehrsverlagerung zu gewährleisten. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass ohne den entsprechenden Ausbau der Zulaufstrecken, insbesondere auf deutscher Seite, die Kapazitäten des Systems weiterhin begrenzt bleiben und selbst prognostizierte Verkehrsverlagerungen nur eingeschränkt realisierbar sind. So wird in Szenarien bereits heute davon ausgegangen, dass die bestehenden Kapazitäten im nördlichen Zulaufbereich überschritten werden und selbst bei technischen Verbesserungen ein Ausbau über den aktuellen Planungsstand

¹ <https://www.diepresse.com/20459664/weniger-pkw-aber-mehr-lkw-2025-am-brenner>
<https://www.vienna.at/brennerautobahn-lkw-chaos-nimmt-weiter-zu/9908207> (aufgerufen am 23.03.2026)

² <https://swz.it/nach-dem-bbt-durchschlag-showdown-am-brenner> (aufgerufen am 23.03.2026)

hinaus erforderlich sein wird, um zusätzliche Güterverkehre überhaupt aufnehmen zu können.³

Vor diesem Hintergrund stellt sich die grundlegende Frage, ob die vielfach geforderte massive Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene im Brennerkorridor unter realistischen infrastrukturellen und logistischen Bedingungen tatsächlich umsetzbar ist.

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nachstehende

Anfrage

1. 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)?
2. Welche zusätzliche Kapazität wird durch die Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels konkret geschaffen?
3. 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?
4. Welche konkreten Annahmen (z. B. Auslastung, Zuglängen, Taktfrequenzen) liegen diesen Berechnungen zugrunde?
5. Wie hoch ist das prognostizierte Gesamtaufkommen an Lkw-Fahrten über den Brennerkorridor zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des BBT?
6. Inwieweit gehen Sie davon aus, dass der BBT lediglich das zukünftige Wachstum des Güterverkehrs absorbieren wird, anstatt eine tatsächliche Reduktion des Straßengüterverkehrs zu bewirken?
7. Welche konkreten Kapazitätsengpässe bestehen derzeit im nördlichen Zulaufbereich zum Brennerkorridor, insbesondere im Abschnitt Rosenheim–Kufstein?
8. Welche Auswirkungen hat ein verzögerter oder unvollständiger Ausbau der deutschen Zulaufstrecken auf die tatsächliche Nutzbarkeit des Brennerbasistunnels?
9. 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?
10. 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?
11. Setzen Sie sich auf europäischer Ebene für eine Vereinheitlichung der Transportlogistik im Schienengüterverkehr ein, insbesondere im Hinblick auf

³ <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/studie-brenner-nordzulauf.html> (aufgerufen am 23.03.2026)

technische Standards, Betriebsabläufe und grenzüberschreitende Koordination?

- a. Wenn ja, welche konkreten Initiativen wurden diesbezüglich gesetzt oder unterstützt?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
12. Inwieweit sehen Sie in 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?
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?