

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/21791 –**

Nordzulauf zum Brennerbasistunnel

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bau des Brennerbasistunnels ist eines der wichtigsten Projekte der Europäischen Union zur Ausweitung des transkontinentalen Schienengüterverkehrs und Prioritätsprojekt Nummer 1 der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Als Teil des geplanten Skandinavien-Mittelmeer-Schienenkorridors hat das Projekt Vorbildfunktion für die Zusammenarbeit in Europa und soll ein deutliches Signal für den schnellen und modernen Waren- und Personenverkehr mit dem Verkehrsträger Bahn setzen. Durch die Realisierung des Vorhabens werden enorme Transportkapazitäten geschaffen, um dem stetig wachsenden Güterverkehr in den kommenden Jahren gerecht zu werden. Ein großer Teil des Warenstroms, der über die Alpen fließt, kann so zudem von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Leistungsfähige Zulaufstrecken sind für dieses System von enormer Bedeutung, da das geplante Verkehrsnetz nur so sein volles Potenzial entfalten kann.

Dazu gehört der sogenannte Nordzulauf, dessen Umsetzung durch eine deutsch-österreichische Regierungsvereinbarung vom 15. Juni 2012 festgelegt wurde. Während im Nachbarland Österreich bereits einige Teile dieser Strecke realisiert sind oder kurz vor Baubeginn stehen, wird in der Bundesrepublik Deutschland noch über mögliche Streckenverläufe im südbayerischen Raum sowie Sinn und Nutzen der Trasse debattiert. Sowohl Bürgerinitiativen als auch Uneinigkeiten auf kommunaler Ebene sind Faktoren, die dem weiteren Vorankommen des Projekts auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland bislang im Wege stehen (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/grossdemo-gegen-brenner-nordzulauf-in-rosenheim,RqXoCc2>). Die Fortschritte beim Ausbau der deutschen Zulaufstrecke scheinen aus Sicht der Fragesteller seit der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP an die Bundesregierung vom Oktober 2018 wenig vorangekommen zu sein (siehe Bundestagsdrucksache 19/4597 bzw. 19/5166). Experten rechnen aktuell mit einer Fertigstellung des Nordzulaufs auf deutscher Seite frühestens für das Jahr 2038, was einer Verzögerung von zehn Jahren zur Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels entspricht (laut aktuellem österreichischen Rechnungshofbericht 2030; <https://www.tagesschau.de/inland/scheuer-inntal-101.html>, <https://www.merkur.de/bayern/brenner-nordzulauf-lernen-von-italien-12048907.html>). Dies hätte nach Ansicht der Fragesteller jedoch katastrophale Auswirkungen auf das Gesamtprojekt, da Deutschland ein wichtiges Drehkreuz für den transeuropäischen Schienen-

warenverkehr über den Brennerbasistunnel darstellt und selbst stark von den positiven Effekten des Vorhabens profitieren würde. Zudem würden deutsche Speditionen dadurch voraussichtlich auch über das Jahr 2028 hinaus mit dem Problem sektoraler Fahrverbote für den ausländischen Straßengüterverkehr entlang des Brennerpasses im österreichischen Bundesland Tirol konfrontiert bleiben. Die Logistikunternehmen müssten große Investitionen in ihre Bestandsflotte tätigen, um diese Fahrverbote zu umgehen, was wiederum Auswirkungen auf die Transportpreise und die Wettbewerbsfähigkeit hätte. Die Verzögerungen am Bau des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel drohen so zu einem ernstzunehmenden Risiko für die deutsche Logistikbranche zu werden. Zudem nimmt das Bild von Deutschland als verlässlichem Partner bei europäischen Großprojekten nach Ansicht der Fragesteller irreparable Schäden.

1. Welche Priorität misst die Bundesregierung der Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel unabhängig von der Einstufung des Vorhabens als Vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan bei (bitte mit Begründung)?
2. Wie schätzt die Bundesregierung den aktuellen Planungsstand des projektierten deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel ein?
3. Rechnet die Bundesregierung mit einer zeitlichen Verzögerung bei der Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel, und wenn ja, um wie viele Jahre wird sich nach ihrer Einschätzung die Fertigstellung dieses Teilstücks zur terminierten Eröffnung des Brennerbasistunnels im Jahr 2028 hinauszögern (bitte mit Begründung)?
5. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um eine Verzögerung der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel zu verhindern, und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?
21. Worin liegen nach Ansicht der Bundesregierung die Ursachen für die in Deutschland zögerlich voranschreitenden Planungs- und Bauarbeiten des Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel im Vergleich zu den Fortschritten des Projekts auf österreichischer und italienischer Seite (bitte mit Begründung)?
22. Wie schätzt die Bundesregierung die Folgen einer Verzögerung bei der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel für den transeuropäischen Güterschieneverkehr ein (bitte mit Begründung)?
23. Wie schätzt die Bundesregierung die Folgen einer Verzögerung bei der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel für die deutsche Logistikbranche ein (bitte mit Begründung)?
24. Wie schätzt die Bundesregierung die Folgen einer Verzögerung bei der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel für die deutsche Wirtschaft ein (bitte mit Begründung)?
25. Wie schätzt die Bundesregierung die Folgen einer Verzögerung bei der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel für ihr selbstgestecktes Ziel ein, in den kommenden Jahren den Güter- und Warenverkehr verstärkt von der Straße auf die Schiene zu bringen (bitte mit Begründung)?
26. Welche finanziellen Belastungen sieht die Bundesregierung durch eine Verzögerung bei der Fertigstellung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel für den deutschen Steuerzahler und die Kosten des Gesamtprojekts Brennerbasistunnel (bitte mit Begründung)?

27. Liegen der Bundesregierung bezüglich der vorherigen Fragen bezüglich der Auswirkungen von Verzögerungen verschiedene Studien und/oder Einschätzungen vor, und wenn ja, von welcher Seite und zu welchen Schlüssen kommen diese (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 1 bis 3, 5, 21 bis 27 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.

Im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland (DSD)“ wird in der ersten Stufe des Ausbaus die Bestandsstrecke zwischen München und der Grenze, welche Teil des transeuropäischen Korridors Skandinavien-Mittelmeer (Scan-Med) ist, mit dem European Train Control System (ETCS) ausgerüstet. Das Starterpaket des Programms DSD soll bis 2030 umgesetzt sein. Durch ETCS und die vorgesehene Verdichtung der Blockabstände zwischen München – Trudering – Grafing werden die Kapazitäten des Brenner-Nordzulaufs erhöht und den Verkehrsunternehmen zwischen München und Verona eine einheitliche Leit- und Sicherungstechnik bereitgestellt. Am 25. August 2020 haben hierzu das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), das Bundesministerium der Finanzen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG eine Rahmenfinanzierungsvereinbarung als Voraussetzung für den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung der digitalen Schiene geschlossen. Als zweite Stufe sieht das Konzept im Gemeinsamen Planungsraum Deutschland/Österreich die Realisierung der Neubaustrecke von Schaffnau (Österreich) bis Grafing vor. Die Inbetriebnahme des Brenner-Nordzulaufs ist im Jahr 2040 geplant. Die grenzüberschreitende Neubaustrecke im Inntal sowie die Umfahrung von Rosenheim sollen im Jahr 2038 fertig gestellt sein.

Durch das Zweistufenkonzept wird ein bedarfsgerechter Ausbau des Brenner-Nordzulaufes gewährleistet. Verzögerungen bei der Realisierung des Nordzulaufs zum Brenner-Basistunnel sind nicht erkennbar.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5160 verwiesen.

4. Wann wird aus Sicht der Bundesregierung die Entscheidung über den finalen Streckenverlauf des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel fallen (bitte mit Begründung)?

Der Brenner-Nordzulauf befindet sich in einer sehr frühen Planungsphase, in der die DB Netz AG eine intensive frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchführt. Am 1. Juli 2019 stellte die Vorhabenträgerin die Reduktion der Grobtrassenvorschläge auf fünf Grobkorridore vor. Auf Basis dieser fünf Grobkorridore hat die Regierung von Oberbayern das Raumordnungsverfahren eingeleitet, dessen Ergebnisse bis Ende 2020 erwartet werden. Die Erkenntnisse aus dem Raumordnungsverfahren werden in die Planungen der Vorzugstrasse im Gemeinsamen Planungsraum Deutschland/Österreich der DB Netz AG und der ÖBB-Infrastruktur AG einfließen. Derzeit geht die DB Netz AG davon aus, das Trassenauswahlverfahren Anfang 2021 im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum abschließen zu können. Für den nördlich angrenzenden Planungs-

raum Grafing – Großkarolinenfeld ist mit einer Trassenauswahl bis Ende 2022 zu rechnen.

Mit Abschluss der Vorplanung wird das BMVI den Deutschen Bundestag über die Vorzugstrasse und Alternativvarianten unterrichten.

6. Welche konkreten Planungskapazitäten arbeiten nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell an der Umsetzung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel (bitte nach Personenanzahl, Institutionen, Referaten sowie bisher geleisteten Arbeitsstunden auflisten)?
7. Wird die Bundesregierung zusätzliche Planungskapazitäten zur Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel bereitstellen, und wenn ja, in welcher Form, Anzahl, und von welcher Seite (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projektteam der DB Netz AG wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich aufgebaut und um Fachexperten (z. B. Geologen und Umweltplaner) ergänzt. Zum 31. August 2020 arbeiten 28 Vollzeitkräfte im Projektteam Brenner-Nordzulauf. Themenbezogen sind weitere Fachabteilungen der DB Netz AG sowie externe Sachverständige (z. B. Baugrund, Erschütterungen, Aerodynamik, Lärm) an den Planungen des Brenner-Nordzulaufs beteiligt. Personal der ÖBB-Infrastruktur AG aus dem grenzüberschreitenden „Gemeinsamen Planungsraum“ ist nicht enthalten

8. Welche Gespräche mit welchen europäischen Nachbarländern werden aktuell über die Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel geführt, und was sind die Inhalte dieser Gespräche?

Seit 2007 erfolgen internationale Abstimmungen zum Ausbau der gesamten Brennerachse München – Verona im Rahmen der Brenner Corridor Plattform (BCP). Die Verkehrsministerien von Italien, Österreich und Deutschland, die beteiligten Infrastrukturunternehmen sowie die Länder bzw. Provinzen am alpenquerenden Abschnitt des TEN-Korridor Scan-Med sind in der BCP vertreten. In verschiedenen Arbeitsgruppen (Infrastruktur, Terminals, Kommunikation etc.) arbeiten Vertreterinnen und Vertreter Italiens, Österreichs und Deutschlands, der Länder bzw. Regionen und der EIU auf Fachebene zusammen. Die Initiative gilt in der EU-Kommission als beispielgebend für die Vernetzung verschiedener Interessensträger an einem TEN-V Kernnetzkorridor.

Weitere Abstimmungen erfolgen innerhalb der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn. Sie ist ein Zusammenschluss der Provinzen und Länder mit den Handelskammern von Verona, Trient, Bozen, Tirol und Bayern. Die Aktionsgemeinschaft setzt sich für die Verbesserung des Schienenverkehrs auf der bestehenden Eisenbahnstrecke München – Verona und für den Bau neuer Streckenabschnitte ein.

Aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters haben die zuständigen Verkehrsministerien aus Deutschland und Österreich im Jahr 2013 einen Lenkungskreis für den Brenner-Nordzulauf eingerichtet. Darin sind das BMVI, das österreichische Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, die DB AG und ÖBB, der Freistaat Bayern sowie das Land Tirol vertreten.

9. Welche Gespräche mit welchen Bürgerinitiativen werden aktuell über die Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel geführt, und was sind die Inhalte dieser Gespräche?

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung können sich Bürgerinitiativen innerhalb der Dialogforen, den Gemeindeforen und dem Regionalforum einbringen. In die Gemeindeforen des Erweiterten und Gemeinsamen Planungsraumes kann jede Kommune neben Wirtschafts- und Landwirtschaftsvertretern, eine lokale Bürgerinitiative entsenden. Zwei Vertreter nehmen derzeit im Regionalforum teil.

In den Dialogforen der Strecke Trudering – Grafing und Grafing – Großkarolinenfeld sind ca. 170 Repräsentanten der Städte, Gemeinden und Interessensgruppen, die die Interessen der Region vertreten, beteiligt.

Die Inhalte der Gespräche in den Foren werden protokolliert und veröffentlicht (abrufbar: auf der Internetseite der DB Netz AG, <https://www.brennernordzulau.f.eu/gemeindeforen.html>).

10. Wie bewertet die Bundesregierung die von den Bürgerinitiativen gemeinsam mit dem von ihnen beauftragten Planungsbüro Vieregg erarbeitete Streckenvariante, die den Ausbau der Bestandsstrecke durch die Stadt Rosenheim mitsamt des Ausbaus des Rosenheimer Bahnhofs beinhaltet, und inwiefern wird diese Variante in das geplante Raumordnungsverfahren mit aufgenommen?

Nach Auffassung der DB Netz AG stellt das Ausbaukonzept der Vieregg-Rössler GmbH für die Strecke von Kufstein bis Rosenheim keine Alternative zur geplanten Neubaustrecke dar. Das Konzept sieht unter anderem vor, 18 km neu zu trassieren, eine 8 km lange Güterzugumfahrung der Gemeinde Raubling zu bauen und eine rund 3 km lange viergleisige Weiterführung bis zum Bahnhof Rosenheim zu errichten. Die bestehende zweigleisige Strecke ist in diesem Abschnitt 34 km lang, daher handelt es sich aufgrund des hohen Neubauanteils bei diesem Konzept nicht um einen Ausbau im klassischen Sinne.

Trotz erheblicher Eingriffe in Umwelt und Natur, einem hohen technischen Aufwand und daraus resultierender Kosten würde zukünftig ein 23 km langer zweigleisiger Abschnitt zwischen Rosenheim und Kufstein als Engpass bestehen. Auch der Knoten Rosenheim, der weiterhin von allen Zügen durchfahren werden müsste, wäre ein weiterer kapazitiver Engpass für den Brenner-Nordzulauf wie auch für die gesamte Brennerachse.

Zudem erfüllt der Vorschlag der Bürgerinitiativen zum überwiegenden Teil nicht die Anforderungen an den Brand- und Katastrophenschutz, weshalb die Vorschläge in großen Teilen voraussichtlich nicht genehmigungsfähig wären.

11. Inwiefern wird die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Grobtrassenvorschläge nach Kenntnis der Bundesregierung bewertet?
12. Welchen Grobtrassenvorschlag präferiert die Bundesregierung, und welche Gründe sind hierfür entscheidend?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Grobtrassenvarianten werden von der Vorhabenträgerin nach dem abgestimmten Kriterienkatalog unter umweltfachlichen, verkehrlichen und wirt-

schaftlichen Kriterien geprüft und bewertet. Der Abschluss des Grobtrassenauswahlverfahrens ist abzuwarten.

Die volkswirtschaftliche Bewertung der Vorzugsvariante und der Alternativvarianten erfolgt nach Abschluss der Leistungsphase 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Die Wirtschaftlichkeit der Vorzugstrasse wird nach der für den BVWP-Methodik bewertet.

13. Welche Gespräche wurden in den letzten zwölf Monaten mit der Bayerischen Staatsregierung bezüglich des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel geführt, und was waren die Inhalte sowie Ergebnisse dieser Gespräche?

Staatssekretär a. D. Guido Beermann informierte die Bayerische Staatsregierung im September 2019 über den Sachstand des Brenner-Nordzulaufs sowie des 10-Punkte Planes, den Deutschland, Österreich, der Freistaat Bayern und das Land Tirol am 25. Juli 2019 unterzeichnet hatten. Auf Arbeitsebene fanden u. a. Gespräche im Rahmen der Arbeitsgruppentreffen der BCP und in den Sitzungen des Lenkungskreises zum Brenner-Nordzulauf statt. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Protokolle verwiesen (<https://www.brennernordzulauf.eu/lenkungskreis.html>).

14. Welche Belastungen für die Anwohner sieht die Bundesregierung durch die Realisierung des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel (bitte mit Begründung)?

Der möglichst sensible Umgang mit Lebensraum und Umwelt ist die Grundlage des Trassenauswahlverfahrens. Die DB Netz AG hat gemeinsam mit der Region im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung einen Kriterienkatalog zur Bewertung der Auswirkungen der Grobtrassen entwickelt. Derzeit werden im Grobtrassenauswahlverfahren fachlich geeignete Varianten erarbeitet, die die verkehrlichen Ziele erfüllen und die möglichst geringe Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben. Die Trassenvarianten sind nach Abschluss der Trassenplanung anhand des Kriterienkataloges zu bewerten (abrufbar unter: <https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>).

15. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherige Arbeit der externen Moderatoren, die den Planungsdialog des deutschen Brenner-Nordzulaufs im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum verstärken sollen?

Die beiden Moderatoren und ihr Team stellen im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum einen konstruktiven Dialog zwischen den Beteiligten sicher. Sie leiten die Sitzungen der Dialogforen und sind für die Dokumentation verantwortlich. Beide Moderationsteams sind erfahren in der Organisation und Begleitung von komplexen Infrastrukturprojekten.

16. Welchen Stand hat die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur laut Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/5166 angekündigte Studie über die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs des Brenner-Nordzulaufs bis 2050, und was sind die aktuellen Ergebnisse dieser Studie?
17. Befindet sich nach Kenntnis der Bundesregierung eine neue Studie der BrennerCorridorPlatform (BPC) in Vorbereitung, und wenn ja, gibt diese neue Erkenntnisse bezüglich des Vorhabens (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Studie „Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr“ wurde Anfang 2019 der Öffentlichkeit vorgestellt. Danach ist es wahrscheinlich, dass der Güterverkehr nach 2030 die Kapazitätsgrenze der Strecke erreicht; hierbei wurde die Entwicklung des Personenverkehrs nicht berücksichtigt.

Derzeit werden im Auftrag von Italien, Österreich und Deutschland, der DB AG, Österreichischen Bundesbahnen und Rete Ferroviaria Italiana sowie der Brenner Basistunnel SE Nachfragestudien zum Personen- und Güterverkehr über den Brenner-Korridor (München – Innsbruck – Verona) für die Prognosehorizonte 2030 und 2040 durchgeführt.

18. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um einen viergleisigen Streckenverlauf des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel zu gewährleisten (bitte mit Begründung)?
19. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung Alternativen zu einem viergleisigen Streckenverlauf des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel, und wenn ja, welche (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 verwiesen (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile). Um Verzögerungen im Planungsablauf zu verhindern, wird das Instrument der nachträglichen wirtschaftlichen Bewertung bei der langfristigen Infrastrukturplanung eingesetzt. Nach Abschluss des Trassenauswahlverfahrens erfolgt die wirtschaftliche Bewertung der Vorzugsvariante nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung. Dieser Prozess muss abgewartet werden.

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Transportkapazitäten, die mit einem viergleisigen Streckenverlauf des deutschen Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel einhergehen würden, und sieht sie diese als bedarfsgerecht für den Schienengüter- und Personenverkehr in den kommenden Jahren (bitte mit Begründung)?

Der Bemessungsfall der Dimensionierung des Brenner-Nordzulaufs wurde auf 400 Züge pro Tag festgelegt. Hintergrund der Dimensionierung ist eine einheitliche Kapazität der Brennerachse in Italien, Österreich und Deutschland. Hierzu hat die BCP die Erstellung weiterer Studien über die Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs auf dem Brennerkorridor in Auftrag gegeben.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5166 verwiesen.

28. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Förderungen der Europäischen Union für die Umsetzung der TEN-Achse angefordert bzw. angenommen, und wenn nein, warum wurden diese Fördertöpfe nicht für eine Beschleunigung herangezogen (bitte mit Begründung)?
29. Bestehen aus Sicht der Bundesregierung durch mögliche Verzögerungen beim Ausbau des deutschen Nordzulaufs Nachteile bei der Förderung zur Umsetzung der TEN-Achse durch die Europäische Union (bitte mit Begründung)?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des europäischen Förderprogramms „Connecting Europe Facility“ werden die von Deutschland und Österreich im aktuellen Zeitraum vom 26. Februar 2020 bis 31. Dezember 2023 gemeinsam durchzuführenden Planungsmaßnahmen zur Realisierung des Nordzulaufs zum Brennerbasistunnel finanziell unterstützt. Mit dem zugesagten Zuschuss von 14.319.100 Euro werden Planungsmaßnahmen im grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen München (Deutschland) und Radfeld (Österreich) mit einem Fördersatz von 50 % kofinanziert. Der Förderantrag wurde vom BMVI und dem österreichischen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemeinsam gestellt. Derzeit läuft der Zeichnungsprozess der Finanzierungsvereinbarung mit der zuständigen europäischen Förderagentur.

Eine Nichteinhaltung der vereinbarten Förderbedingungen, wie beispielsweise durch Verzögerungen bei der Durchführung der vereinbarten Planungsleistungen, würde zu einer entsprechenden Reduzierung der zugesagten Förderung führen.