

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen)**  
**und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**– Drucksache 13/795 –**

**Finanzierung des Ausbaus der Zulauf-Schienenstrecken im Zusammenhang**  
**mit dem Brenner-Basistunnel**

In der Diskussion um einen Brenner-Basistunnel im Rahmen der trans-europäischen Netze (TEN) wird auch ein Ausbau der Zulauf-Schienenstrecken für notwendig gehalten. Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Finanzierung des Ausbaus dieser Zulaufstrecken, insbesondere auf die Verlegung des dritten und vierten Gleises sowie die Untertunnelung des Inntals:

- a) München – Rosenheim – Kiefersfelden,
  - b) Regensburg – Landshut – Rosenheim.
1. Welches Finanzierungskonzept besteht für den Ausbau der genannten Zulaufstrecken, insbesondere, was den jeweiligen Finanzierungsanteil von Bund, EU und privaten Investoren anbetrifft, hinsichtlich der Planungskosten, der Baukosten und der Finanzierungskosten?

Ein Konzept zur Finanzierung der Zulaufstrecken mit den jeweiligen Finanzierungsanteilen kann erst festgelegt werden, wenn die noch offenen Fragen zum Bau der Hochleistungsstrecke München – Verona, insbesondere zur Bestimmung der Zeitpunkte der einzelnen Ausbaustufen und zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit und privaten Finanzierbarkeit, geklärt sind. Diese Arbeiten sind eingeleitet und sollen Ende 1996 abgeschlossen sein. Darauf haben sich die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs und Italiens sowie der zuständige Kommissar der EU in einem Memorandum am 21. November 1994 verständigt.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 29. März 1995 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

2. Wie verteilen sich die entsprechenden Finanzierungsanteile beim Projekt der Tunnelröhre?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Für den Brenner Basistunnel wird ein Finanzierungskonzept aus öffentlichen und privaten Mitteln angestrebt (sog. Public-Private-Partnership-Modell). Die Bundesregierung wird sich am Brenner Basistunnel mit öffentlichen Mitteln nicht beteiligen.

3. Gibt es Vereinbarungen bzw. Absprachen der Republik Österreich über eine Mitfinanzierung der weiteren Zulaufstreckenabschnitte Kufstein – Wörgl und Wörgl – Innsbruck?

Nein.

4. Gibt es bereits Kostenschätzungen für die Umsetzung der genannten Neu- und Ausbaustrecken im Zulauf zu einem geplanten Brenner-Basistunnel?

Die vom Internationalen Brennerkonsortium durchgeführte Machbarkeitsstudie beziffert den in Stufen zu realisierenden Aus- bzw. Neubau des deutschen Zulaufs auf insgesamt rd. 3 Mrd. DM.