Der Rechnungshof

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Bericht des Rechnungshofes

Bahnprojekt: Brenner Basistunnel

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis 6

Glossar 8

Kurzfassung 12

Chronologie 34

Prüfungsablauf und –gegenstand 36

Verkehrspolitik der Europäischen Union 38

Ziele 38

Der Brenner Basistunnel im transeuropäischen Verkehrsnetz 39

Projektbeschreibung 43

Finanzierung 45

Einleitung 45

EU–Kofinanzierung 49

Rahmenpläne und Zuschussverträge 57

Kostenbeiträge Land Tirol und Querfinanzierung Autobahnmaut 60

Finanzplanung 63

Kosten und Termine 66

Kosten und Termine, Stand 2015 66

Kostenprognosen 68

Abrechnungsstand 84

Aktualisierung der Prognosekosten 89

Termine 95

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Externe begleitende Kontrolle 100

Zulaufstrecken 104

Allgemeines zu den Zulaufstrecken 104

Steuerung und Koordination hinsichtlich der Zulaufstrecken 104

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen 105

Stand der Maßnahmen hinsichtlich der Zulaufstrecken 120

Getroffene Maßnahmen 127

Schlussempfehlungen 128

Anhang 134

Anhang 1:
Chronologie wesentlicher Ereignisse hinsichtlich der Zulaufstrecken 134

Anhang 2:
Mit den Zulaufstrecken am Brenner–Korridor befasste Gremien,
deren Grundlagen und Dokumente 136

Anhang 3:
Güterverkehr – mittlere Wachstumsraten pro Jahr am Brenner 138

Anhang 4:
Stand der Maßnahmen auf dem Brenner–Korridor 139

Anhang 5:
Projektabschnitte Nordzulauf 140

Anhang 6:
Streckenschema Brenner–Korridor in Deutschland und Österreich 141

Anhang 7:
Streckenschema Brenner–Korridor in Italien 142

Anhang 8:
Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger 143

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Überblick über den österreichischen Anteil an der Finanzierung für den Bau des Brenner Basistunnels	47
Tabelle 2:	EU–Zuschüsse und tatsächliche Zahlungen 1. Jänner 1995 bis 30. Juni 2015	52
Tabelle 3:	Mautaufschläge A 12 Unterinntal Autobahn	61
Tabelle 4:	Annuitätenrechnung zum Brenner Basistunnel, Finanzierungsanteil Österreich, Stand Ende 2015	64
Tabelle 5:	Entwicklung der prognostizierten Gesamtkosten	69
Tabelle 6:	Prognostizierte Rohbaukosten mit Preisbasis 1. Jänner 2013	74
Tabelle 7:	Vergleich Ausrüstungskosten	76
Tabelle 8:	Abgerechnete Kosten (Stand 31. Dezember 2014)	84
Tabelle 9:	Kostenentwicklung von zwölf bisher fertiggestellten Baulosen	85
Tabelle 10:	Kostenentwicklung der größten drei schlussgerechneten Baulose im österreichischen Projektabschnitt	86
Tabelle 11:	Fünf größte Bau– bzw. Dienstleistungsaufträge 2010 bis 2015	90
Tabelle 12:	Kriterien Baulos Mauls–Brenner	98
Tabelle 13:	Übersicht über die Stichprobenprüfungen der EU–Zuschüsse durch die SCHIG	101
Tabelle 14:	Internationale Ziele und Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung	112
Tabelle 15:	Schätzkosten Brenner–Korridor, Stand Ende 2015	126

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Skandinavien–Mittelmeer Korridor im Verbundnetz der transeuropäischen Korridore (mit der Achse Berlin–Palermo)	40
Abbildung 2:	Der Brenner–Korridor München–Verona	41
Abbildung 3:	Stand der Baumaßnahmen am Brenner Basistunnel, Juli 2015	43
Abbildung 4:	Eigentumsstruktur BBT SE	44
Abbildung 5:	Überblick über die Finanzierung des Brenner Basistunnels	45
Abbildung 6:	Ablauf EU–Finanzierung	49
Abbildung 7:	Gesamtdarstellung der im Abschnitt Österreich abgeschlossenen Baulose (Stand 1. Quartal 2015; Beträge in EUR)	87
Abbildung 8:	Die Alpenübergänge	107
Abbildung 9:	Alpenquerender Güterverkehr am Brenner im Vergleich zu jenem in Frankreich und in der Schweiz	108
Abbildung 10:	Vergleich der alpenüberquerend transportierten Gütermengen Österreich und Schweiz	108
Abbildung 11:	Aufteilung des Güterverkehrs über den Brenner	111
Abbildung 12:	Verteilung des Güterverkehrs am Brenner bei Umsetzung der Ziele im EU–Weißbuch Verkehr 2011	113
Abbildung 13:	Anteil des Güterverkehrs am Brenner auf der Straße und der Schiene	117

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
a.o.	außerordentlichen
Art.	Artikel
BBG	Bundesbahngesetz
BBT SE	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE
BDA	Bundesdenkmalamt
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CEF	Connecting Europe Facility
CIPE	Comitato interministeriale per la programmazione economica
CO_2	Kohlenstoffdioxid
d.h.	das heißt
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EFSI	European Fund for Strategic Investments
EIB	Europäische Investitionsbank
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
ff.	folgend(e)
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
IG–L	Immissionsschutzgesetz–Luft
i.Z.m.	im Zusammenhang mit
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
LGBl.	Landesgesetzblatt
LKW	Lastkraftwagen
lt.	laut
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
m	Meter
m²	Quadratmeter
Nr.	Nummer

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PKW	Personenkraftwagen
PPP	Public Private Partnership
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RoLa	Rollende Landstraße
S.	Seite
SCHIG	Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH
TEN–V	Transeuropäische Verkehrsnetze
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Glossar

Alpentransitbörse

Eines von möglichen Systemen (neben Toll + oder Telepass) zum Transithandel und zur Einführung einer Zusatzmaut. Die Alpentransitbörse will den alpenquerenden Güterverkehr auf der Straße durch die Ausgabe – Versteigerung oder Vergabe gratis an Unternehmen, die die Schiene nutzen – von Transitrechten begrenzen. Die ausgegebenen Transitrechte können auf dem Markt gehandelt werden. Wie bei anderen beschränkten Gütern bestimmt die Nachfrage den Preis.

Arbeiten gemäß Verordnung (EU) zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“

Kauf, Lieferung und Einsatz von Komponenten, Systemen und Dienstleistungen, einschließlich Software, die Durchführung der ein Vorhaben betreffenden Entwicklungs–, Bau– und Herstellungsaktivitäten, die Bauabnahme und die Inbetriebnahme eines Vorhabens (Art. 2 Z 5 VO (EU) 1316/2013)

Call – Aufruf zum Ansuchen um EU–Förderungen aus der Connecting Europe Facility

Connecting Europe Facility (CEF) ist die Finanzierungsverordnung (=> Faziliät „Connecting Europe“) für alle Transeuropäischen Netze (Verkehr, Energie und Breitband). In ihr wird definiert, was in welcher Höhe unter welchen Voraussetzungen gefördert werden kann. Sie ist ein Instrument der EU zur Stärkung von Wachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit durch gezielte Infrastrukturinvestitionen auf europäischer Ebene. Die Verordnung enthält Finanzierungsbeträge für TEN–Verkehrsprojekte.

Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung in der Italienischen Republik

Der ständig eingerichtete Ausschuss ist zuständig für die Genehmigung von Mitteln für Infrastrukturprojekte von nationalem Interesse unter dem Vorsitz des Ministerpräsidenten.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

EFSI European Fund for Strategic Investments

Initiative der Europäischen Kommission und der Europäischen Investitionsbank (EIB) zur Überbrückung von Investitionslücken durch Mobilisierung privater Mittel.

Fazilität

Bereitstellung finanzieller Unterstützung durch die Europäische Kommission für die Mitgliedstaaten zur Umsetzung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse.

Förderfähige (zuschussfähige) Kosten gemäß EU–Haushaltsordnung

Kosten, die ein Begünstigter tatsächlich tätigt und die bestimmte Kriterien erfüllen (taxative Aufzählung in Art. 126 Abs. 2 EU–Haushaltsordnung) wie bspw. Anfall während der Dauer der Maßnahme, Ausweisung im globalen Kostenvoranschlag, erforderlich für die Durchführung der Maßnahme.

Rete Ferroviaria Italiana

100%ige Tochtergesellschaft der italienischen Eisenbahngesellschaft (Ferrovie dello Stato Italiane), der der Bereich Schienennetz und Eisenbahninfrastruktur obliegt.

Studien gemäß Verordnung (EU) zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“

Zur Vorbereitung der Durchführung eines Vorhabens erforderliche Tätigkeiten, wie Vorstudien, Kartierung, Durchführbarkeits–, Bewertungs–, Prüf– und Validierungsstudien, einschließlich in Form von Software, und jede andere technische Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur Festlegung und Entwicklung eines Vorhabens und für die Entscheidungen über die Finanzierung, wie etwa Erkundung der betreffenden Standorte und Vorbereitung des Finanzierungspakets (Art. 2 Z 6 VO (EU)1316/2013).

TEN

Das Programm „Transeuropäische Netze“ soll die Errichtung und Weiterentwicklung der Transportinfrastruktur in der EU unterstützen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

TEN–V Transeuropäische Verkehrsnetze

Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst Straßen–, Eisenbahn– und Binnenwasserstraßennetze, See– und Binnenhäfen, Flughäfen und Umschlagterminals. Die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN–V) definiert allgemeine Ziele und Prioritäten sowie spezielle technische Anforderungen für das TEN–V. In den Anhängen der Verordnung befinden sich die Netzkarten (Straße, Schiene, Wasserstraße) sowie die Liste der sogenannten Kernnetzknoten, der See–, Binnen– und Flughäfen sowie der Umschlagsterminals des TEN–Netzes und der Nachbarregionen.

Das TEN–Netz ist zweilagig aufgebaut; es besteht aus einem Gesamtnetz und einem Kernnetz. Das Gesamtnetz ist im Wesentlichen identisch mit dem bisherigen TEN–Netz und umfasst alle Verkehrsträger sowie die Infrastrukturen für See– und Luftfahrt. Das Kernnetz umfasst als Teil des Gesamtnetzes dessen strategisch wichtigste Knoten und Verbindungen. Diese wurden nach einer Methodik der Europäischen Kommission festgelegt: Hauptknoten sind die Hauptstädte der Mitgliedstaaten, sogenannte Metropolitan Growth Areas, große urbane Zonen sowie Binnen–, See– und Flughäfen, die bestimmte Schwellenwerte erreichen. Im zweiten Schritt wurden die Hauptknoten auf Straße und Schiene miteinander verbunden, wobei den jeweils wichtigsten Verkehrsströmen gefolgt wurde. Eine Besonderheit ist das TEN–Wasserstraßennetz: es wird in seiner Gesamtheit dem Kernnetz zugerechnet. Das Kernnetz soll bis 2030, das Gesamtnetz bis 2050 vollendet sein.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Wirkungsbereich der Bundesministerien für Finanzen und für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Landes Tirol

Bahnprojekt: Brenner Basistunnel

Die Kosten für den Bau des Brenner Basistunnels werden bei Fertigstellung mit Stand und Preisbasis 1. Jänner 2013 rd. 8,661 Mrd. EUR betragen. Die Italienische Republik und die Republik Österreich verpflichteten sich, den Bau des Brenner Basistunnels zu fördern und den öffentlichen Anteil der Finanzierung zu gleichen Teilen zu tragen. Die Europäische Kommission beteiligte sich an der Finanzierung bis 2019 mit rd. 1,702 Mrd. EUR. Sie musste jedoch bereits aus budgetären Gründen eine Kürzung um die Jahrestranche 2020 (rd. 411,42 Mio. EUR) vornehmen; auch lag für die Jahre nach 2020 noch keine Entscheidung über eine mögliche EU–Kofinanzierung vor, weshalb insgesamt das Risiko bestand, dass die Italienische Republik und die Republik Österreich die Errichtung des Brenner Basistunnels ohne weitere EU–Zuschüsse finanzieren müssen, was Mehrkosten für Österreich von rd. 757,05 Mio. EUR bedeuten würde.

Die Steigerung der prognostizierten Gesamtkosten in mehreren Etappen zwischen 2002 und 2013 von rd. 4,500 Mrd. EUR auf rd. 8,661 Mrd. EUR fiel infolge fehlender Vorausvalorisierung und wegen unterschiedlicher Kostenberechnungsgrundlagen hoch aus. Zwischen geplanter Inbetriebnahme Ende 2026, dem bisherigen Baufortschritt – aufgetretene Verzögerungen in allen Baulosen – und einer wegen den Ausschreibungskriterien des Bauloses Mauls–Brenner möglichen Inbetriebnahme frühestens Ende 2027 bestand ein Spannungsfeld.

Die Europäische Kommission anerkannte 2007 den Brenner–Korridor als Kernstück des vorrangigen Vorhabens Berlin–Palermo im Kernnetz der EU, das im Sinne der Ziele des Weißbuchs Verkehr der EU – insbesondere Umkehrung des Verhältnisses der Güterverkehrsanteile von Straße zu Schiene am Brenner–Korridor – bis zum Jahr 2030 fertiggestellt sein soll. Lediglich einzelne Abschnitte der Zulaufstrecken in Italien, Deutschland und Österreich werden voraussichtlich gleichzeitig mit dem Brenner Basistunnel in Betrieb genommen, andere Abschnitte (bspw. Verknüpfung deutsches Inntal bis Schaftenau oder Schaftenau bis Kundl/Radfeld) jedoch erst rund zehn Jahre nach dessen Inbetriebnahme, was langfristig zu Kapazitätsengpässen auf dem gesamten Korridor führen kann.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Kurzfassung

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung des Bahnprojekts Brenner Basistunnel hinsichtlich

– der nachhaltigen Sicherstellung der Finanzierung,

– der Kofinanzierung durch die EU,

– weiterer Finanzierungsmaßnahmen, wie die Querfinanzierung durch die Autobahnmaut und Kostenbeiträge des Landes Tirol,

– der Entwicklung der Kosten und Termine,

– der organisatorischen Abwicklung der Finanzierung mit zugehörigem Planungs– und Kontrollsystem sowie

– der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

Im Zusammenhang damit überprüfte der RH auch die Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel hinsichtlich

– des Standes der Maßnahmen in Österreich, Deutschland und Italien sowie

– der internationalen Gremien zur Steuerung und Koordination der betroffenen Länder mit Fokus auf die Beteiligung Österreichs. (**TZ 1**)

Verkehrspolitik der Europäischen Union

Seit dem Gründungsvertrag der EU (Vertrag von Rom 1957) gehörte die Verkehrspolitik zu den gemeinsamen Politikbereichen der EU. Die Ziele waren zunächst die Errichtung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes und die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen, vor allem durch die Harmonisierung nationaler Vorschriften. (**TZ 2**)

Die verkehrspolitischen Vorgaben der EU zielten darauf ab,

– mit Hilfe integrierter Netzwerke für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft) EU–weit für einen reibungslosen, effizienten, sicheren und fairen Personen–

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

und Warenverkehr zu sorgen sowie im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zudem Fragestellungen wie Klimawandel, saubere Kraftstoffe[1] zu berücksichtigen.

– Das Weißbuch Verkehr[2] von 2011 benannte 40 Maßnahmen für Wachstum und Beschäftigung, zur Verringerung der Abhängigkeit von Ölimporten und zur Senkung der Treibhausgasemissionen (um 60 % gegenüber 1990) des Verkehrssektors. Unter anderem sind dies Maßnahmen wie die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Verwirklichung eines voll funktionsfähigen, EU–weiten multimodalen transeuropäischen Verkehrs–„Kernnetzes" bis zum Jahr 2030 bzw. die Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes („Gesamtnetz") bis zum Jahr 2050. (**TZ 2**)

Die Europäische Kommission anerkannte 2007 den Brenner–Korridor als zentralen Abschnitt und in weiterer Folge als Kernstück des vorrangigen Vorhabens Berlin–Palermo im Kernnetz der EU. Das Europäische Parlament und der Europäische Rat beschlossen im Jahr 2013 die neuen Leitlinien für die TEN–V und legten damit Anforderungen und Zeitplan für das europäische Gesamt– und Kernnetz fest und damit auch für den Brenner–Korridor. (**TZ 3**)

Projektbeschreibung

Der Brenner Basistunnel als Kernstück des Brenner–Korridors (München bis Verona) soll Güter– und Personenzügen ermöglichen, ab Ende 2026 zwischen Italien und Österreich im Brenner Basistunnel unterirdisch zu fahren. (**TZ 4**)

Der Tunnel verläuft von Innsbruck bis Franzensfeste auf einer Strecke von 56,4 km[3] – davon 24,3 km in Italien und 32,1 km in Österreich. Die Durchführung sämtlicher Tätigkeiten, insbesondere der Planung, der Abwicklung der Genehmigungsverfahren, der Erkundungs– und Bauarbeiten zur Errichtung des Brenner Basistunnels obliegt der Projektgesellschaft Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (BBT SE), an der die Italienische Republik und drei italienische Provinzen zu 50 % sowie die Republik Österreich ebenfalls zu 50 % indirekt über Unternehmensbeteiligungen beteiligt sind. (**TZ 4**)

---

1 siehe www.eur–lex–europa.eu; abgerufen am 19. November 2015 und vgl. www.europarl.europa.eu; abgerufen am 19. November 2015

2 Europäische Kommission, „Weißbuch Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem", Brüssel, den 28. März 2011; zudem gibt es die „Strategie Europa 2020", die auf zehn Jahre angelegte Wachstums– und Beschäftigungsstrategie der EU aus dem Jahr 2010 – mit fünf Kernzielen, u.a. der Reduzierung der Treibhausgasemmissionen (Klimawandel und nachhaltige Energiewirtschaft)

3 In Innsbruck mündet der Brenner Basistunnel in die bestehende Eisenbahnumfahrung Innsbruck, womit der Tunnel eine Gesamtlänge von 64 km aufweisen wird und damit der längste Eisenbahntunnel weltweit sein wird.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

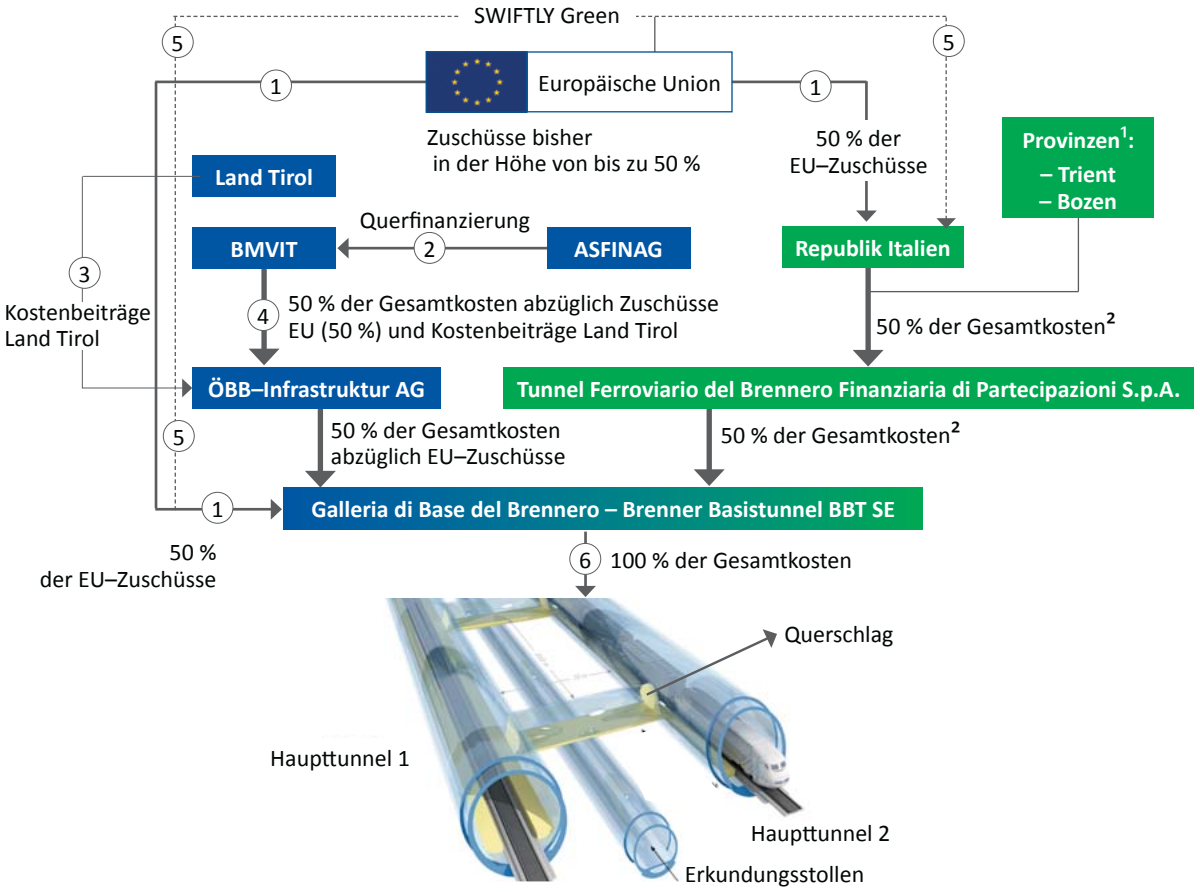
Finanzierung

Einleitung

Die Italienische Republik und die Republik Österreich legten mit dem Staatsvertrag vom 30. April 2004 die Finanzierung für den Bau des Brenner Basistunnels verbindlich fest. Beide Staaten verpflichteten sich, jeweils 50 % der Kosten zu übernehmen, und leisteten bisher (Ende 2014) auch ihre Zuschüsse an die BBT SE entsprechend. (TZ 5)

Der österreichische Anteil an der Finanzierung setzte sich aus der EU–Kofinanzierung, den Kostenbeiträgen des Landes Tirol, den zweckgebundenen Mauteinahmen – Querfinanzierungszuschläge – auf der Brenner Autobahn A 13 und der Inntal Autobahn A 12 sowie der Finanzierung über die jeweiligen Rahmenpläne zusammen. (TZ 5)

Übersicht über die Finanzierung des Brenner Basistunnels



[1] Die Finanzierungsbeiträge der italienischen Provinzen sind lt. Auskunft des italienischen Rechnungshofs im Vergleich zu den Finanzierungsbeiträgen der Republik Italien „stark reduziert".

[2] Die Darstellung der Finanzierungsflüsse in Italien beruht auf Unterlagen, die der RH von Rechtsträgern erhielt, die seiner Prüfungszuständigkeit unterliegen (ÖBB–Infrastruktur AG, BBT SE und BMVIT). Eine allenfalls weitergehende Darstellung war wegen der fehlenden Prüfungszuständigkeit des RH in Italien nicht möglich.

Quellen: BBT SE; italienischer Rechnungshof; Land Tirol; BMVIT; ÖBB–Infrastruktur AG; RH

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

EU–Kofinanzierung

Die BBT SE nahm an den Aufrufen der Europäischen Kommission im Wege eines gemeinsamen Antrags der Mitgliedstaaten Italien und Österreich teil. (**TZ 6**)

Die BBT SE übermittelte im überprüften Zeitraum zeitgerecht ihre jährlichen Berichte („Strategieplan“ und „Berichte über den Stand der Maßnahme“) inklusive der Abrechnungsunterlagen als Grundlage für die Auszahlung von 50 % der Vorfinanzierungstranchen und als Nachweis der tatsächlichen Kosten. Die Zahlungen der EU – auch die Vorfinanzierungen – erfolgten dementsprechend regelmäßig. Es war positiv, dass es im überprüften Zeitraum zu keiner Aussetzung der Vorfinanzierungstranchen der Europäischen Kommission gekommen war. (**TZ 6**)

Die Europäische Kommission leistete die Zahlungen für Österreich direkt an die BBT SE. In Italien überwies die Europäische Kommission an ein Ministerium[4], welches weiter an ein zweites Ministerium[5] überwies. Dieses nahm über die staatliche italienische Eisenbahngesellschaft[6] die endgültige Überweisung an die BBT SE vor. Dieser Zahlungsfluss war in Italien gesetzlich festgelegt[7]. Dadurch kam es in den Jahren 2009 bis 2014 bei den einzelnen Zahlungen zu unterschiedlichen Zahlungseingängen von bis zu fünf Monaten. Eine Analyse des RH zeigte, dass der BBT SE durch die späteren Zahlungseingänge des italienischen Anteils rd. 150.000 EUR[8] entgangen sind. Infolge der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle ermöglichte die Italienische Republik einen direkten Mittelfluss von der Europäischen Kommission an die BBT SE; die EU–Mittel kommen somit in Zukunft unmittelbar und zeitnah dem Bahnprojekt Brenner Basistunnel zu. (**TZ 6**)

Die BBT SE war über das Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti und das BMVIT zwar stets bestrebt, die maximalen Quoten für die EU–Zuschüsse auszuschöpfen, bei der abgeschlossenen Phase I (noch vor Gründung der BBT SE) konnten jedoch lediglich 92 % der maximalen Quoten erreicht werden (rd. 8,47 Mio. EUR anstatt rd. 9,26 Mio. EUR). Für die weiteren Perioden, die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht abgeschlossen und abgerechnet waren, bestand das Risiko, dass – bei Nichterreichen der vollen Quote – die Italienische Republik und die Republik Österreich Anteile der EU–Zuschüsse übernehmen müssen. (**TZ 7**)

---

[4] Ministero dell‘Economia e delle Finanze (Ministerium für Wirtschaft und Finanzen)

[5] Ministerio delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministerium für Infrastruktur und Transportwesen)

[6] Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.; 100 % Eigentümerin der Tochtergesellschaft RFI (Rete Ferroviaria Italiana)

[7] Gesetz Nr. 183 vom 16. April 1987, Abschnitt 1, Punkt 5.2 über die Koordinierung der Politiken betreffend die Zugehörigkeit von Italien zur EG und Anpassung der internen Ordnung an die gemeinschaftlichen rechtssetzenden Akte

[8] bei Veranlagung der entsprechenden Summe für die Zeiten, die die italienischen Anteile später als die österreichischen Anteile eingingen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die BBT SE musste durch Verzögerungen im geplanten Genehmigungsverfahren sowohl in Italien als auch in Österreich und die Verschiebung von notwendigen Investitionen auf ein späteres Projektstadium die zuschussfähigen Gesamtkosten des Beschlusses 2007–EU–01180–P von rd. 2,195 Mrd. EUR in einem ersten Schritt um rd. 1,634 Mrd. EUR auf rd. 560,70 Mio. EUR und in einem zweiten Schritt wegen einer Verlängerung der Vergabeverfahren auf rd. 250,00 Mio. EUR reduzieren. (**TZ 7**)

Die BBT SE bekam über Studien und Arbeiten hinaus, die direkt den Brenner Basistunnel betreffen, über ein koordiniertes Projekt – SWIFTLY Green (Grüner Korridor für Güterverkehr und Logistik Schweden – Italien) – weitere EU–Mittel von 160.000 EUR zugesprochen, von denen 80.000 EUR bzw. 50 % bis Ende Juni 2015 tatsächlich ausbezahlt waren (jeweils 40.000 EUR an die Italienische Republik und an die Republik Österreich). (**TZ 7**)

Die Europäische Kommission musste aus budgetären Gründen eine Kürzung um die eingereichte Jahrestranche 2020 vornehmen, womit die Finanzierung von rd. 411,42 Mio. EUR voraussichtlich von den Aktionären der BBT SE – in weiterer Folge von der Italienischen Republik und der Republik Österreich – zusätzlich zu ihren sonstigen Finanzierungspflichten übernommen werden muss. (**TZ 8**)

Die BBT SE nahm regelmäßig an Aufrufen der Europäischen Kommission zur Erlangung der EU–Kofinanzierung teil. Für künftige – nach 2020 Platz greifende – Entscheidungskalküle der Europäischen Kommission war keine Rechtsverbindlichkeit gegeben und es könne daher das Risiko der Ausfallsfinanzierung (Übernahme der nicht von der Europäischen Kommission bezuschussten Kosten zu je 50 % durch die Italienische Republik und die Republik Österreich) schlagend werden, was Mehrkosten für Österreich von rd. 757,05 Mio. EUR bedeuten würde. (**TZ 8**)

Die BBT SE rechnete entgegen Art. 8 der CEF–Verordnung[9], gemäß dem Grundstückskosten nicht zu den förderfähigen Kosten gezählt werden dürfen, in den Gesamtkosten für das Ansuchen um EU–Finanzierung auch die Grundeinlöse, die regelmäßig über dem Preis für reine Grundstückskäufe lagen, ein. Erst auf Anraten des RH war die BBT SE bestrebt, einen Nachweis von der Europäischen Kommission zu erhalten, demgemäß die Abweichung von Art. 8 der CEF–Verordnung zulässig war und Grundstückskosten somit zu den förderfähigen Kosten gezählt werden durften. Die Europäische Kommission akzeptierte ausnahmsweise die bisher abgerechneten Grundstückskosten als förderfähige Kosten; künftige Abrechnungen waren davon nicht umfasst. (**TZ 8**)

[9] Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, ABl L 348 vom 20. Dezember 2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Rahmenpläne und Zuschussverträge

Das BMVIT hatte entgegen § 42 BBG keine Zuschussverträge im Einvernehmen mit dem BMF, mit der ÖBB–Holding AG und der ÖBB–Infrastruktur AG für die Perioden 2010 bis 2015 und 2015 bis 2020 abgeschlossen und auch keine Rahmenpläne dafür erstellt, weswegen die gesetzlichen Auflagen des § 42 BBG im überprüften Zeitraum zum Teil nicht erfüllt waren. (**TZ 9**)

Der lange Zeitbedarf für den Abschluss der Zuschussverträge der Periode 2014 bis 2019, die erst im August 2015 unterzeichnet wurden, war zu kritisieren, weil zum Zeitpunkt des Abschlusses rund ein Viertel der Laufzeit bereits verstrichen war und für diesen Zeitraum die Zuschüsse auf alten, nicht aktualisierten Daten beruhten. Auch in den Bundesrechnungsabschluss mussten aufgrund dessen überholte Daten einfließen, worauf der RH bereits im Bundesrechnungsabschluss für das Jahr 2014 unter Untergliederung 41 hingewiesen hatte. (**TZ 9**)

Kostenbeiträge Land Tirol und Querfinanzierung Autobahnmaut

Aufgrund der mit einer politischen Vereinbarung zwischen dem BMVIT und dem Land Tirol Ende 2013 erfolgten Veränderungen in den vereinbarten und festgelegten Finanzierungsbeiträgen des österreichischen Anteils an der Errichtung des Brenner Basistunnels hat das BMVIT aus eigenem Budget zumindest rd. 19,46 Mio. EUR (12,5 Mio. EUR aufgrund der Verminderung der Kostenbeiträge des Landes Tirol und rd. 6,96 Mio. EUR aus der Verminderung des Mautaufschlags 2014 und 2015 – und damit des reduzierten Querfinanzierungszuschlages aus der A 12, Inntal Autobahn) mehr zu leisten. (**TZ 10**)

Die politische Vereinbarung legte einerseits die ökologischen Begleitmaßnahmen im Unterinntal – die durch die Reduzierung der Kostenbeiträge des Landes Tirol von 12,5 Mio. EUR finanziert werden sollten – hinsichtlich Art, Umfang und Wirkung nicht detailliert fest und wirkte andererseits der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene wegen der Verminderung des Mautaufschlags 2014 und 2015 entgegen. (**TZ 10**)

Finanzplanung

Für den von der Republik Österreich zu tragenden Anteil aus dem Rahmenplan (rd. 2,773 Mrd. EUR) an den Gesamtkosten der Errichtung des Brenner Basistunnels werden der ÖBB–Infrastruktur AG vermutlich Finanzierungskosten – abhängig vom realen Zinssatz – von rd. 3,308 Mrd. EUR für den Finanzierungszeitraum von 50 Jahren erwachsen. Rund 90 % der Finanzierungskosten (rd. 2,990 Mrd. EUR) sollen lt. Annuitätenrechnung der ÖBB–Infrastruktur AG aus der Querfinanzierung

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Autobahnmaut gedeckt werden. Ändert sich jedoch der angenommene Zinssatz über die gesamte Laufzeit um lediglich einen halben Prozentpunkt, so könnten sich die Finanzierungskosten um rd. 500 Mio. EUR erhöhen bzw. reduzieren. (**TZ 11**)

Die BBT SE hielt die in der a.o. Hauptversammlung am 18. April 2011 beschlossenen Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III – Bau des Haupttunnels und Probebetrieb – des Brenner Basistunnels hinsichtlich der Erstellung der Mittelabflusspläne über den gesamten Überprüfungszeitraum nicht ein. Sie berücksichtigte in den Plänen nie die gesamte Lebensdauer des Projekts und die Baudauer nur bis 2011, danach erstellte sie lediglich einjährige Finanzpläne. In den einjährigen Finanzplänen teilte die BBT SE die Finanzmittelherkunft zwar nach EU, Italien und Österreich, verzichtete jedoch für den Anteil Österreichs auf eine Trennung nach Kostenbeiträgen Land Tirol, Querfinanzierung aus den Mauteinnahmen und Finanzierung aus dem Rahmenplan. Insgesamt betrachtet war damit für die BBT SE die – mit der Annuitätenplanung der ÖBB–Infrastruktur AG abgestimmte – Gesamtübersicht betreffend den Einsatz öffentlicher Mittel über die gesamte Lebensdauer des Projekts nicht sichergestellt. (**TZ 11**)

Kostenprognosen

Stand der Prognosekosten Ende 2015

Die BBT SE legte ihrem Aufsichtsrat nicht wie in den „Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III des Projektes BBT“ gefordert, die Fortschreibungen der projektbezogenen Kosten, Risiken etc. jährlich zur Genehmigung vor. Ende 2015 entsprach der letztgültige Genehmigungsstand von rd. 8,661 Mrd. EUR jenem vom 1. Jänner 2013, womit das jährliche Intervall für die Genehmigung auf ein zumindest dreijähriges Intervall anwuchs. (**TZ 13**)

Wegen des Fehlens der vom Aufsichtsrat der BBT SE genehmigten – und damit zwischen den Eigentümern aus Italien und Österreich abgestimmten – Kostenprognosen nach dem 1. Jänner 2013 zog der RH für die Gebarungsüberprüfung primär die genehmigte Kostenprognose zum 1. Jänner 2013 (rd. 8,661 Mrd. EUR) heran. (**TZ 13**)

Entwicklung der prognostizierten Gesamtkosten zwischen 2002 und 2013

Die prognostizierten Gesamtkosten stiegen, insbesondere wegen der fehlenden Vorausvalorisierung (unterschiedliche Preisbasis im Laufe von elf Jahren), Kostensteigerungen aufgrund von UVP–Vorschriften und unterschiedlichen Kostenberechnungsgrundlagen etc., zwischen 2002 und 2013 von rd. 4,500 Mrd. EUR (Preisbasis 2002) auf rd. 8,661 Mrd. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2013) um rd. 92 % in mehreren Etappen. Demgegenüber erklärte der Baupreisindex der Statistik Austria für diesen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Zeitraum lediglich rd. 31 % (bzw. rd. 1,413 Mrd. EUR), somit nur rund ein Drittel des von der BBT SE angesetzten Ausmaßes der Kostensteigerungen. (**TZ 14**)

Das Ausmaß der Steigerung der prognostizierten Gesamtkosten war – vor allem unter Berücksichtigung des Umstands, dass durch Einsparungsmaßnahmen umfangreiche Leistungsreduktionen auftraten – als hoch zu beurteilen. Die im Februar 2014 zwischen ÖBB–Infrastruktur AG, Rete Ferroviaria Italiana und BBT SE vereinbarte neue Projektkonfiguration zur Optimierung der Nothaltestellen, zum Entfall von Überleitstellen und zum Entfall von Überholgleisen wies keine Gesamtsumme für das Einsparungspotenzial aus. Allein die Kosteneinsparungen für die ursprünglich geplanten Überholgleise bei St. Jodok betrugen rd. 50 Mio. EUR. Die restlichen Kostensteigerungen waren insbesondere auf

– die noch nicht ausgereiften Planungsgrundlagen 2002 (fehlende Erkundungsarbeiten),

– die verspätete Berücksichtigung der Kosten für den Probebetrieb,

– die Inbetriebnahme und die Risikovorsorge,

– die erfolgten Leistungsänderungen (Umfang der Bauwerke und Ausführungszeiten) sowie auf

– die Kostensteigerungen aufgrund von UVP–Vorschriften

zurückzuführen. (**TZ 14**)

Entwicklung der Rohbaukosten 2002 bis 2013

Zwischen den Prognosen des Jahres 2002 und 2013 stiegen im Zuge der Weiterentwicklung der Kostenprognose und der detaillierten Überarbeitung der Ansätze die erwarteten Rohbaukosten von rd. 3,343 Mrd. EUR auf rd. 5,118 Mrd. EUR; dies entsprach einer Steigerung um rd. 53,1 %. Demgegenüber wies die Statistik Austria für diesen Zeitraum mit einem Anstieg der Baupreise von lediglich rd. 31 % (bzw. rd. 1,036 Mrd. EUR) nur rd. 58 % der Kostensteigerungen aus. Es war nicht auszuschließen, dass in den Ansätzen (bspw. beim Gewinnaufschlag) noch Reserven enthalten waren. (**TZ 15**)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Entwicklung der Ausrüstungskosten 2002 bis 2013

Die prognostizierten Ausrüstungskosten vervierfachten sich von rd. 307,50 Mio. EUR auf rd. 1,241 Mrd. EUR (2002 zu 2013) – trotz der darin bereits enthaltenen Berücksichtigung der Leistungsreduktionen gegenüber früheren Planungsständen (Entfall Multifunktionsstellen). Demgegenüber wies die Statistik Austria für diesen Zeitraum mit einem Anstieg der Baupreise von lediglich rd. 31 % (bzw. rd. 96,56 Mio. EUR) nur rd. 10 % der Kostensteigerungen aus. Vergleichsprojekte zeigten eine Bandbreite für die Ausrüstungskosten je km Streckenlänge (rd. 12,72 Mio. EUR bis rd. 22,30 Mio. EUR), die teilweise unter den Prognosekosten des Brenner Basistunnels von rd. 19,39 Mio. EUR lagen. Der Vergleichswert der Ausrüstungskosten bei der Unterinntalstrecke – wenngleich beide Projekte nicht direkt miteinander vergleichbar waren – lag mit rd. 12,72 Mio. EUR je km Tunnelstrecke unter dem Wert des Brenner Basistunnels. Auch ein Schweizer Tunnel – Ceneri Basistunnel – wies z.T. geringere Ausrüstungskosten auf, als von der BBT SE für den Brenner Basistunnel prognostiziert. (**TZ 16**)

Drei Arbeitsgruppen (mit Vertretern von ÖBB–Infrastruktur AG, Rete Ferroviaria Italiana und BBT SE) arbeiteten erst seit Ende 2015 an der detaillierten Definition der bahntechnischen Ausrüstung, ihre Ergebnisse konnten daher nicht im Prognosestand 1. Jänner 2013 einfließen. (**TZ 16**)

Die BBT SE überarbeitete die vom RH in der Gebarungsüberprüfung „Brenner Basistunnel BBT SE – Bauvorbereitung des Brenner Basistunnels“ (Reihe Bund 2008/5; TZ 5) ursprünglich als zu niedrig bewerteten Ausrüstungskosten (2002 rd. 307,50 Mio. EUR) und ließ dabei Erfahrungen aus anderen Projekten, wie dem Gotthard– und dem Lötschberg–Basistunnel, einfließen. Das aus der Unterinntalstrecke gewonnene Know–how berücksichtigte die BBT SE durch direkten Wissenstransfer und Personalübergang. (**TZ 16**)

Entwicklung der Managementkosten 2002 bis 2013

Die prognostizierten Managementkosten – sämtliche externe Dienstleistungskosten (Planungen, Beweissicherungen, Behördenverfahren, Vorerkundungen etc.), Personalkosten sowie sonstige interne Kosten (Miete, Betriebskosten etc.) – stiegen von 2002 auf 2013 von rd. 267,00 Mio. EUR auf rd. 936,00 Mio. EUR; dies entsprach einer Verdreifachung der Kosten. Die für die nächsten zwölf Jahre prognostizierten Managementkosten von mehr als 60 Mio. EUR pro Jahr – was einer Verdoppelung der Kosten des bisher stärksten Jahres 2014 (rd. 29,49 Mio. EUR) gleichkäme – waren unter Berücksichtigung des noch durchzuführenden Bauvolumens kritisch zu sehen. (**TZ 17**)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Entwicklung der Grundeinlösekosten 2002 bis 2013

Zwischen den Prognosen des Jahres 2002 und 2009 fielen die erwarteten Grundeinlösekosten zuerst um rd. 14,86 Mio. EUR von rd. 59,86 Mio. EUR auf 45 Mio. EUR. Nach nur vier Jahren (2013) hob die BBT SE die erwarteten Grundeinlösekosten um rd. 24,17 Mio. EUR bzw. rd. 54 % auf rd. 69,17 Mio. EUR an. (**TZ 18**)

Entwicklung der Risikokosten 2002 bis 2013

Die Risikokosten stiegen zwischen 2002 und 2013 von rd. 0,523 Mrd. EUR auf rd. 1,295 Mrd. EUR. Dies entsprach einer mehr als verdoppelten Risikovorsorge, obwohl das Erkundungsprogramm inzwischen weit fortgeschritten war, Teile des Gesamtprojekts mittlerweile bereits fertiggestellt waren und der Kenntnis– und Ausführungsstand damit deutlich fortgeschritten war. Die erhöhten Kosten für die Risikovorsorge waren insbesondere auf die in der Prognose des Jahres 2013 erstmals enthaltenen nicht identifizierbaren Risiken zurückzuführen. (**TZ 19**)

Die BBT SE nahm bei der Festlegung der Risikovorsorge zum 1. Jänner 2013 erstmals Bezug auf die ÖGG Richtlinie[10], die als Methoden zur Risikobewertung u.a. qualitative Methoden oder quantitative analytische Methoden definierte und dergemäß auch Chancen zu bewerten waren. Mit qualitativen Methoden bewertete die BBT SE „erkennbare, aber derzeit nicht identifizierbare und/oder nicht quantifizierbare Risiken“, wie politische, rechtliche und sozialrelevante Risiken, Verfahrensrisiken oder Baugrundrisiko. Mit quantitativen analytischen Methoden bewertete die BBT SE die „identifizierbaren und quantifizierbaren Risiken“, wie maschinentechnisches Risiko, geotechnisches Risiko einer Verschiebung der Vortriebsklassenverteilung, hydrogeologisches Risiko etc. Insgesamt setzte die BBT SE für die Risiken rd. 1,295 Mrd. EUR an, davon rd. 662,00 Mio. EUR für die erkennbaren, aber derzeit nicht identifizierbaren und/oder nicht quantifizierbaren Risiken und rd. 633,00 Mio. EUR für die identifizierbaren und quantifizierbaren Risiken. (**TZ 19**)

Das differenzierte und wissenschaftliche Herangehen der BBT SE an die Risikobewertung für den Prognosestand 2013 war positiv. Die umfassenden Bemühungen der BBT SE sollten mit Hilfe der zum 1. Jänner 2013 berechneten Risikovorsorge einerseits die zu erwartenden Kosten eingrenzen und andererseits die dafür gewählten Ansätze objektivieren. Der gewählte Ansatz der Risikobewertung stellte eine zweckmäßige Grundlage dar, um in der weiteren Abwicklung eine hohe Ausschreibungsqualität, geringe Abweichungen der ausgeführten von den ausgeschriebenen Leistungen und damit eine Begrenzung der Baukosten zu ermöglichen. (**TZ 19**)

[10] Österreichische Gesellschaft für Geomechanik (ÖGG): ÖGG–Richtlinie „Kostenermittlung für Projekte der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung relevanter Projektrisiken“ vom Oktober 2005.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Entwicklung der Risikokosten nach 2013

Die Risikovorsorgen 2014 und 2015 waren vom Aufsichtsrat der BBT SE Mitte November 2015 nicht genehmigt, der aktuelle Genehmigungsstand lag beinahe zwei Jahre davor (1. Jänner 2013); dies widersprach den „Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III des Projektes BBT“. (**TZ 20**)

Die gesamte Risikovorsorge reduzierte sich zwischen 2013 und 2015 von rd. 1,295 Mrd. EUR auf rd. 1,172 Mrd. EUR, was wegen des fortgeschrittenen Kenntnis– und Ausführungsstands als plausibel anzusehen war. (**TZ 20**)

Die Steigerung der identifizierbaren Risiken zwischen 2013 und 2015 um rd. 202,50 Mio. EUR (von rd. 633,00 Mio. EUR auf rd. 835,50 Mio. EUR) war – auch unter Berücksichtigung der um rd. 325,44 Mio. EUR (von rd. 662,00 Mio. EUR auf rd. 336,56 Mio. EUR) reduzierten nicht identifizierbaren Risiken – wegen des fortgeschrittenen Kenntnis– und Ausführungsstands hoch. (**TZ 20**)

Die BBT SE setzte nur acht Chancen mit einem im Vergleich mit den Risiken (rd. 862,71 Mio. EUR) geringen Betrag von rd. 41,84 Mio. EUR an; 80 % (rd. 31,50 Mio. EUR) der Chancen entfielen auf eine einzige Planungschance. Zusätzlich wären die in den Leistungsverzeichnissen enthaltenen Risikoreserven für den Fall des Nichteintretens als Chancen zu berücksichtigen gewesen. (**TZ 20**)

Die BBT SE berücksichtigte durchschnittliche monatliche Vortriebsleistungen in den maschinellen Vortrieben (Hauptröhren und Erkundungsstollen) von nur 300 m. Andere Tunnelprojekte zeigten monatliche Spitzenleistungen von rd. 700 m und Durchschnittsleistungen über mehrere Monate von mehr als 500 m. Die Möglichkeit von erhöhten Vortriebsleistungen – die die Kosten reduzieren würden – berücksichtigte die BBT SE in der Risikoanalyse nicht als weitere Chance. (**TZ 20**)

Die BBT SE achtete auf die Reduzierung der angesetzten Risiken und Chancen im Zuge des Baufortschritts und dokumentierte die Begründung für diesen Vorgang. (**TZ 20**)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Abrechnungsstand

Stand der abgerechneten Gesamtkosten

Der Anteil von rd. 8 % der zum 31. Dezember 2014 abgerechneten Gesamtkosten (rd. 702,74 Mio. EUR) am Letztstand der Prognosegesamtkosten von rd. 8,661 Mrd. EUR war auch i.Z.m. den bereits umgesetzten Projektteilleistungen für eine vorbehaltlose Beurteilung der zukünftigen Kostenentwicklung zu gering. Da die Arbeiten an den Hauptbaulosen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle noch nicht begonnen hatten, konnten noch keine Aufschlüsse über eine mögliche Über– bzw. Unterschreitung bzw. über die eventuelle Einhaltung der Prognosegesamtkosten gegeben werden. (**TZ 21**)

Ungeachtet dessen gab es jedoch das in den **TZ 15** ff. aufgezeigte Potenzial zum Unterschreiten der prognostizierten Gesamtkosten (rd. 8,661 Mrd. EUR), wie beim Gewinnaufschlag bei den Rohbaukosten (**TZ 15**), den Vergleichswerten der Tunnelausrüstung (**TZ 16**) und den getroffenen Ansätzen für die Managementkosten (**TZ 17**). Entscheidend für die Einhaltung der Prognosegesamtkosten werden jedenfalls eine hohe Umsetzungsqualität der Bauherrnaufgaben einschließlich straffer Kosten–, Termin– und Qualitätskontrollen seitens der BBT SE sein. (**TZ 21**)

Kostenentwicklung fertiggestellter Baulose

Die gesamte Auftragssumme für die zwölf bisher fertiggestellten Baulose lag um rd. 19,53 % unter den gesamten Prognosekosten (rd. 172,89 Mio. EUR) und die Abrechnungssumme (rd. 166,32 Mio. EUR) um rd. 19,55 % über der Auftragssumme, was auf Verbesserungspotenzial bei den Ausschreibungen schließen ließ. (**TZ 22**)

Die Kostenentwicklung der drei größten zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle schlussgerechneten Baulose im österreichischen Projektabschnitt – Schlussrechnungssummen bei zwei Baulosen (Innsbruck–Ahrental und Fensterstollen Ampass) deutlich über und bei einem Baulos unter der Auftragssumme – war sehr unterschiedlich. (**TZ 22**)

Die Auswirkungen der Kostensteigerung beim Baulos Innsbruck – Ahrental, die zu Minderkosten in einem weiteren Baulos führen sollen, waren in der Dokumentation der BBT SE nicht ausdrücklich ersichtlich. (**TZ 22**)

Berichtswesen

Die im Quartalsbericht der BBT SE zum 1. Quartal 2015 erfolgte Darstellung der Kostenvergleiche zwischen Prognose und Abrechnung war inhaltlich nur bedingt

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

aussagekräftig und unvollständig, weil sich der Quartalsbericht auf das Projektgebiet Österreich beschränkte und weil die Zuordnung der Risikokosten – die zum Prognosezeitpunkt den Basiskosten hinzuzuzählen und bis zur erfolgten endgültigen Abrechnung abzuschmelzen wären – zu den Baulosen bei der Darstellung des prognostizierten Finanzmittelabflusses unterblieb, was die Beurteilung der Kostenentwicklung erschwerte. (**TZ 23**)

Die grafische Darstellung im 1. Quartalsbericht 2015, die den prognostizierten Finanzmittelabfluss zum Zeitpunkt der Beauftragung der jeweiligen Verträge ohne Berücksichtigung einer etwaigen Preisgleitung und ohne Darstellung von Risikokosten, den Ist–Finanzmittelabfluss zum Berichtszeitpunkt sowie den Abfluss ohne Berücksichtigung der Preisgleitung im 1. Quartalsbericht 2015 zeigte, war grundsätzlich positiv. (**TZ 23**)

Die BBT SE nahm die Anregungen des RH während der Gebarungsprüfung auf und erhöhte den Informationsgehalt des 2. Quartalsberichtes 2015, indem sie das gesamte Projektgebiet (Italien und Österreich) mitberücksichtigte und die Ursachen von Kostenabweichungen und die Inhalte von Vertragsfortschreibungen erläuterte. Der 2. Quartalsbericht 2015 wurde jedoch erst rund vier Monate nach Ablauf des Berichtszeitraums (30. Juni 2015) vorgelegt und enthielt auch keine grafische Übersicht der Kostenentwicklung. (**TZ 23**)

Aktualisierung der Prognosekosten

Auftragsvergaben ab 2010

Im Zeitraum 2010 bis 2015 vergab die BBT SE insgesamt rd. 60 Bau– bzw. Dienstleistungsaufträge mit einem Gesamtauftragswert von über 980 Mio. EUR. Auf die fünf größten der insgesamt 60 Aufträge entfielen rd. 860,70 Mio. EUR (rd. 90 % des Gesamtauftragswerts). Diese fünf Aufträge waren deswegen maßgeblich für die Beurteilung der Kostenentwicklung aller im Zeitraum vergebenen Aufträge. (**TZ 24**)

Alle fünf Baulose wiesen eine relativ enge Bandbreite in der Relation zwischen der Hauptauftragssumme und den Prognosekosten zwischen rd. 66 % und 100 % auf und lagen insgesamt deutlich unterhalb der Prognosekosten. Das Unterschreiten der Prognosekosten wäre damit – vor allem bei Berücksichtigung der Risikovorsorgen – von den Auftragssummen ohne Zusatzaufträge her betrachtet möglich. Das schließliche Unterschreiten der Prognosekosten hing vor allem davon ab, ob künftig weitere Zusatzaufträge durch eine konsequente Vertragsumsetzung verhindert bzw. minimiert werden können. In diesem Zusammenhang war die beim Baulos Erkundungsstollen Periadriatische Naht festgestellte gravierende Erhöhung der Gesamtauftragssumme durch die Zusatzaufträge um mehr als 55 % (rd. 31,58 Mio. EUR) als kritisch anzusehen. (**TZ 24**)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Prognosekosten enthielten keine Risikoansätze, obwohl bei Vergleichen zwischen Prognose– und endgültigen Abrechnungssummen die Risikoansätze miteinzubeziehen wären, weil in der Abrechnungssumme die tatsächlich aufgetretenen Kosten der Risiken beinhaltet sind. Zusätzlich sollten die Ansätze für die Risikovorsorge mit Baufortschritt abgemindert und mit der Fertigstellung von Bauarbeiten und –abrechnung im jeweiligen Baulos auf null gestellt werden. (**TZ 24**)

In der von der BBT SE als Datengrundlage zu sieben Bau– bzw. Dienstleistungslosen für den RH erstellten Tabelle waren nicht alle Felder ausgefüllt und damit die Dokumentation unvollständig. Auch auf Nachfrage des RH konnte die BBT SE die entsprechenden Daten nicht beistellen. (**TZ 24**)

Umsetzung des Abrechnungsstands in die Aktualisierung der Prognosekosten

Im November 2015 war der letztgenehmigte Stand der Prognosekosten noch immer jener vom 1. Jänner 2013. Ungeachtet eines aktuelleren Stands der Prognosekosten war die von der BBT SE angewandte Vorgangsweise bei der Umsetzung des Abrechnungsstands in die Aktualisierung der Prognosekosten grundsätzlich zweckmäßig. (**TZ 25**)

Bei den im November 2015 in Ausführung befindlichen Baulosen waren auf Basis der Kostenprognose die Gesamtkosten der Zusatzaufträge (86,00 Mio. EUR) durch die im Zuge der Ausschreibung erhaltenen Nachlässe[11] (75,00 Mio. EUR) sowie der vorgezogenen Arbeiten (41,00 Mio. EUR) zum Stand 1. Jänner 2013 gedeckt. Aufgrund der Kostendeckung der Zusatzaufträge durch Nachlässe und vorgezogene Arbeiten waren die für die Basiskosten getroffenen Ansätze insgesamt ausreichend. (**TZ 25**)

Termine

Prognostizierter Fertigstellungstermin

Die BBT SE beabsichtigte, mit dem Bauprogramm 2013 die Bauarbeiten im Juli 2025 fertigzustellen und nach dem anschließenden Probebetrieb den Betrieb des Brenner Basistunnels im Jahr 2026 aufzunehmen. Hinsichtlich dieser terminlichen Zielsetzungen sowie dem aktuellen Baufortschritt – aufgetretene Verzögerungen in allen Baulosen (Planungsausschusssitzung vom 13. Mai 2013) – und der möglichen Inbetriebnahme frühestens Ende 2027 (wegen den Ausschreibungskriterien des Bauloses Mauls–Brenner) bestand ein Spannungsfeld. (**TZ 26**)

[11] Differenz zwischen aus der Prognose erwarteten Bauloskosten und der Hauptvertragssumme

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels berücksichtigte die BBT SE in ihren Bauprogrammen nicht zeitgerecht und nicht im geeigneten Ausmaß unter Beachtung der Auswirkungen der bauzeitbezogenen Risiken. Das Bauprogramm 2014 war wenig aussagekräftig, weil die Detailvorgänge der Ausrüstungsphase nur noch als „in vertiefter Ausarbeitung" bezeichnet waren und der Probebetrieb sowie die Inbetriebnahme nicht mehr dargestellt waren. (**TZ 26**)

Bauzeitbezogene Risiken

Die BBT SE setzte das in der Aufsichtsratssitzung am 19. Juli 2013 formulierte Ziel, im Bauprogramm 2014 auch die bauzeitbezogenen Risiken detailliert zu analysieren und darzustellen, nur eingeschränkt um. Die im Bauprogramm 2014 dargestellten Bandbreiten der Termine für einzelne Vortriebsleistungen erfolgte nicht für alle Baulose und die gewählte grafische Darstellung war zu wenig detailliert. (**TZ 27**)

Der Einfluss der Änderungen im Bauablauf machte eine detaillierte Analyse der bauzeitbezogenen Risiken für das neue Bauprogramm erforderlich, was auch die bisherigen Abweichungen bei einzelnen Baulosen, bspw. die siebenmonatige verspätete Fertigstellung des Bauloses EKS Innsbruck Ahrental und die zukünftigen Änderungen der Bauabwicklung (wie Eisackunterquerung), zeigten. (**TZ 27**)

Baulos Mauls–Brenner

Wegen der Einbeziehung der Angebotsergebnisse des Bauloses Mauls–Brenner, die am 29. November 2015 vorliegen sollten, verzögerte sich im September 2015 die anstehende Aktualisierung von Kostenprognose und Bauprogramm in der Terminplanung der BBT SE. (**TZ 28**)

Die Vergabe des Bauloses Mauls–Brenner sollte nach dem Bestbieterprinzip entsprechend dem italienischen Vergabegesetz Nr. 163/2006 und dem Dekret des italienischen Staatspräsidenten Nr. 207/2010 erfolgen, weshalb die Gewichtung der qualitativen Kriterien größer als die Gewichtung der quantitativen Kriterien sein musste. Für die Bieter bestand die Möglichkeit, eine Bauzeitverkürzung von maximal zwei Jahren anzubieten, was ungewöhnlich hoch war. Eine derart große Bauzeitverkürzung würde entweder

– bei deren tatsächlichem Erreichen im Zuge der Bauausführung auf große Bauzeitreserven in der Ausschreibung hindeuten oder

– bei deren Nichterreichen die Einforderung entsprechend hoher Pönalen, die den Nachteil für die BBT SE ausgleichen sollen, erschweren. (**TZ 28**)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Wegen des Überwiegens qualitativer Kriterien (51 Punkte) und zusätzlicher neun Punkte für die Reduktion der Bauzeit hatte der Preis mit 40 Punkten nur mehr eine vergleichsweise untergeordnete Bedeutung. (**TZ 28**)

Externe begleitende Kontrolle

Das BMVIT hatte die SCHIG trotz der Festlegung in den Rahmenbedingungen der BBT SE zur Realisierung der Phase III des Brenner Basistunnels bis Ende 2015 noch nicht mit einer alle Projektschritte umfassenden begleitenden Projektkontrolle beauftragt. Infolge der Gebarungsüberprüfung durch den RH beauftragte das BMVIT die SCHIG mit der Mittelverwendungskontrolle und leitete damit die ersten Schritte zur Umsetzung der begleitenden Projektkontrolle gemäß Rahmenbedingungen der BBT SE zur Realisierung der Phase III des Brenner Basistunnels ein. Das BMVIT und die SCHIG legten im Dezember 2015 ein Arbeitsprogramm für die Durchführung der Projektkontrolle zur Ausschreibungsvorbereitung des Hauptbauloses auf österreichischem Gebiet (Baulos Ahrental – Brenner) fest, was lediglich der Beginn einer alle Projektschritte umfassenden begleitenden Projektkontrolle war. Die SCHIG kann ihrer gesetzlichen Aufgabe – Sicherstellung des effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel – nur durch eine umfassende begleitende Projektkontrolle nachkommen. (**TZ 29**)

Die SCHIG baute kein zusätzliches unternehmensinternes Know–how bis September 2015 auf – ungeachtet der Empfehlung des RH zur Gebarungsüberprüfung „Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) – Aufgabenübertragung durch das BMVIT“ (Bund 2015/15; TZ 36) und trotz der Zusage in ihrer Stellungnahme dazu vom April 2015. Sie musste daher ein externes Ingenieurbüro für die Ausschreibungsprüfung (Baulos Ahrental – Brenner) beauftragen. (**TZ 29**)

Steuerung und Koordination hinsichtlich der Zulaufstrecken

Nördliche Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel ist der Abschnitt München bis Innsbruck und südliche Zulaufstrecke der Abschnitt Verona bis Franzensfeste. (**TZ 30**)

Das BMVIT, die ÖBB–Infrastruktur AG und das Land Tirol nahmen die Interessen Österreichs im Zusammenhang mit den Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel umfangreich wahr. Ihre Vertreter wirkten – im Hinblick auf die Steuerungsmöglichkeit und die Umsetzung der Interessen Österreichs – in den wesentlichen Gremien (wie den internationalen Korridor–Plattformen) mit, denen die Koordination und die Organisation hinsichtlich der Zielsetzungen der EU für das Kernnetz in Bezug auf die Zulaufstrecken oblag. (**TZ 31**)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Bedarfsgerechter Infrastrukturausbau

Die Finanz– und Wirtschaftskrise führte zu einem starken Rückgang des alpenquerenden Güterverkehrs (rd. 15 %) und ließ ein späteres Eintreffen der ursprünglichen Prognosen (rund zehn Jahre) erwarten. Die ÖBB–Infrastruktur AG erachtete die Inbetriebnahme des Brenner–Korridors zwar erst zu einem späteren Zeitpunkt – bis zum Jahr 2032 – für erforderlich, weil die Kapazitätsgrenze des Korridors dementsprechend später erreicht werden würde, bezog dabei jedoch verkehrspolitische Maßnahmen nicht mit ein. Mit einer späteren Inbetriebnahme würde sich die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene entsprechend um rund zehn Jahre verzögern. (**TZ 33**)

Die vom BMVIT erstellten Verkehrsprognosen waren prinzipiell geeignete Grundlage für den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur. (**TZ 33**)

Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene

Bisherige Entwicklung

Im alpenüberquerenden Güterverkehr kam es seit 1999 weder insgesamt[12] (Frankreich, Schweiz, Österreich) noch in Österreich zu einer grundlegenden Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene; der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene in Österreich schwankte zwischen 30 % (2006) und 36 % (2001); er lag über dem europäischen Mittelwert (EU–27: im Mittel 17 %). (**TZ 34**)

Der Anteil des Güterverkehrs auf der Straße stieg nach dem Rückgang durch die Finanz– und Wirtschaftskrise ab 2010 wieder, der Güterverkehr auf der Schiene war demgegenüber tendenziell rückläufig. Ausschlaggebend dafür waren vor allem eine fünfwöchige Totalsperre der Bahnstrecke des Brenners sowie die Aufhebung des sektoralen Fahrverbots im Jahr 2011. (**TZ 34**)

Internationale Politik zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene

Die von der EU definierten Ziele zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene – vor allem des Güterverkehrs – waren ein wesentlicher Beitrag zur Verringerung von Luftschadstoff– und Treibhausgasemissionen (im Sinne der Ziele des Weißbuchs Verkehr der EU) und zum Schutz der Umwelt im Brenner–Korridor (z.B. im Sinne der Alpenkonvention). (**TZ 35**)

[12] Der Schienenanteil im gesamten alpenquerenden Güterverkehr schwankte zwischen 32 % (2009) und 36 % (2000).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention verpflichtet die EU und einzelne Staaten (darunter Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich) spätestens seit 2013 zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, insbesondere durch Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und durch eine abgestimmte Verkehrspolitik. (**TZ 35**)

Aktionsplan Brenner 2009

Bei der Umsetzung des Aktionsplans Brenner 2009 zeigte sich mangelnde Kohärenz. Eine strukturierte Abarbeitung des Aktionsplans 2009 im Gremium der Brenner–Korridor Plattform fehlte, weil eine laufende Fortschreibung und Anpassung sowie die vereinbarte Adaptierung des Aktionsplans im Jahr 2013 nicht stattfanden. (**TZ 36**)

Der Aktionsplan Brenner 2009 war grundsätzlich ein geeignetes Instrument für eine gemeinsame und akkordierte Umsetzung von erforderlichen (verkehrspolitischen) Maßnahmen, weshalb die geplante Überarbeitung des Aktionsplans Brenner bis 2016 als zweckmäßig und erforderlich anzusehen war. Darüber hinaus stellte der Aktionsplan ein geeignetes Mittel dar, um die Öffentlichkeit über die gemeinsame Vorgehensweise und den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu informieren. (**TZ 36**)

Nationale Politik zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene

Das Vorgehen von BMVIT und Land Tirol bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung war positiv, weil beide bestrebt waren, die ihnen zur Verfügung stehenden Maßnahmen umzusetzen und dies eine (zumindest zeitweise) Verlagerung von der Straße auf die Schiene bewirkte. Jedoch sind die Maßnahmen nicht ausreichend, um die Ziele des Weißbuches Verkehr der EU – Umkehrung des Verhältnisses der Güterverkehrsanteile von Straße zu Schiene am Brenner–Korridor – zu erreichen und die vom BMVIT gewünschten Wirkungen – Verringerung der Schadstoff–, Lärm– und Staubelastung der Bevölkerung – zu erzielen. Das zeigte sich insbesondere daran, dass es trotz Umsetzung der Maßnahmen zu laufenden Überschreitungen der Stickstoffdioxid[13]–Grenzwerte in mehreren Gebieten Tirols gekommen ist. (**TZ 37**)

Die Teilnahme des Landes Tirols in einer Vielzahl an Gremien und Interessensgemeinschaften – wie den Korridorplattformen und dem Brenner Nordzulauf – war anzuerkennen, weil das Land damit die Möglichkeit, seine Intentionen anzubringen und umzusetzen, aktiv wahrnahm. (**TZ 37**)

[13] stammt überwiegend aus dem Verkehrsbereich

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Das Vorgehen des BMVIT (Beauftragung einer neuen Studie zur RoLa[14]) und des Landes Tirol (Maßnahmen wie sektorales Fahrverbot etc.) zur Forcierung der RoLa waren grundsätzlich geeignete Mittel zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Mit Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels wäre ein Betrieb der RoLa durch den Tunnel nur möglich, wenn in Italien ausreichend Kapazitäten (z.B. Terminal Trento) vorhanden sein werden, weil dadurch eine rein innerösterreichische Lösung wegfällt bzw. der Betrieb wie bisher nur auf der Bestandsstrecke möglich sein wird. (**TZ 37**)

Stand der Maßnahmen hinsichtlich der Zulaufstrecken

Zielvorgaben

Aktuelle Ziele für die Zulaufstecken in der EU per Ende 2015 waren die Erfüllung von

– kapazitativen Erfordernissen (bedarfsgerechter Ausbau auf Grundlage der Verkehrsprognosen; **TZ 33**) sowie von

– technischen Erfordernissen an das Gesamt– und insbesondere an das Kernnetz[15], das bis Ende 2030 umgesetzt werden sollte. (**TZ 38**)

Zeitplan für die Zulaufstrecken

Für die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel bestanden keine bilateralen, völkerrechtlich verbindlichen Zusagen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Italienischen Republik und der Republik Österreich hinsichtlich der Inbetriebnahmezeitpunkte. Einzelne Abschnitte der Zulaufstrecken in Italien, Deutschland und Österreich (bspw. Verknüpfung deutsches Inntal bis Schaftenau oder Schaftenau bis Kundl/Radfeld) sollen erst rund zehn Jahre nach der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels in Betrieb genommen werden. (**TZ 39**)

Der Brenner Basistunnel könnte ab der geplanten Inbetriebnahme nur dann effizient und effektiv genutzt werden, wenn sämtliche erforderliche Projekte auf den Zulaufstrecken zeitgerecht fertiggestellt werden. Andererseits könnte die Wirkung der Investitionen der Republik Österreich von rd. 3,575 Mrd. EUR (ohne Finanzierungskosten) geschmälert werden, weil (unter Berücksichtigung der Einschätzungen der ÖBB–Infrastruktur AG und des BMVIT)

[14] Rollende Landstraße, d.h. gesamter LKW wird auf dem Zug transportiert

[15] EU–TEN–Verordnung Nr. 1315/2013/EU: umfasst bspw. vollständige Elektrifizierung, einheitliches Zugsicherungssystem und einheitliche Regelspurweite sowie bei Güterstrecken Anforderungen hinsichtlich Mindestgeschwindigkeit (100 km/h), Achslast und Zuglänge

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

– es zu Qualitätseinbußen (z.B. Zugverspätungen) kommen könnte,

– die Vorteile einer effizienten Güterzugsführung (weniger Traktion, kürzere Fahrzeiten) nicht umgesetzt werden könnten,

– es langfristig zu Kapazitätsengpässen auf dem gesamten Korridor kommen kann und weil

– dadurch mögliche positive Effekte hinsichtlich der Schadstoff–, Lärm– und Staubelastung der Bevölkerung durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (vor allem im Sinne des Weißbuchs der EU) nicht früher erreicht werden können. (**TZ 39**)

Schätzkosten der Zulaufstrecken

Der Republik Österreich werden neben den Kosten für die Errichtung des Brenner Basistunnels (insgesamt rd. 3,575 Mrd. EUR; **TZ 5**) für den Nordzulauf zusätzlich über 1,877 Mrd. EUR an Investitionskosten anfallen, wobei die Kosten für den österreichischen Anteil (von der Staatsgrenze bis Schaftenau) am grenzüberschreitenden Abschnitt zur Zeit der Gebarungsüberpüfung vor Ort noch nicht feststanden. (**TZ 40**)

Der Südzulauf wird ausschließlich von der Italienischen Republik abgewickelt, die Republik Österreich hat keinen weiteren Aufwand dafür zu tätigen. (**TZ 40**)

Getroffene Maßnahmen

Noch während der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle

– ermöglichte die Italienische Republik einen direkten Mittelfluss von der Europäischen Kommission an die BBT SE. Die EU–Mittel kommen somit in Zukunft unmittelbar dem Bahnprojekt Brenner Basistunnel zu;

– bemühte sich die BBT SE bei der Europäischen Kommission um eine schriftliche Bestätigung, dass die bisher abgerechneten Grundstückskosten zu den förderungsfähigen Kosten gezählt werden durften;

– vereinbarten die SCHIG und das BMVIT im Dezember 2015 ein Arbeitsprogramm für die Durchführung der Projektkontrolle zur Ausschreibungsvorbereitung des Hauptbauloses (Baulos Ahrental – Brenner), was als Beginn einer alle Projektschritte umfassenden begleitenden Projektkontrolle zu werten war;

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

– erhöhte die BBT SE den Informationsgehalt des 2. Quartalsberichts 2015, indem sie das gesamte Projektgebiet (Italien und Österreich) mitberücksichtigte und die Ursachen von Kostenabweichungen und die Inhalte von Vertragsfortschreibungen erläuterte. (**TZ 41**)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Bericht des Rechnungshofes

Bahnprojekt: Brenner Basistunnel

Kenndaten

Brenner Basistunnel						
Umfang der Arbeiten	56 km Tunnel von Bahnhof Innsbruck bis Bahnhof Franzensfeste					
Finanzierung	Die Finanzierung erfolgt durch Kapitalzufuhr der Aktionäre, Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG und ÖBB–Infrastruktur AG; Kofinanzierung des Projekts durch die EU aus der Förderung Transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN/CEF–Mittel)					
Projektdurchführung	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE					
Projektvolumen	rd. 10,133 Mrd. EUR (vorausvalorisiert auf die Fertigstellung 2026)					
abgerechnete Kosten bis 31. Dezember 2014	rd. 702,74 Mio. EUR					
Gesamtlänge Tunnelsystem nach Fertigstellung	rd. 230 km					
errichtet bis Ende September 2015	rd. 41,1 km (rd. 18 %)					
Planungs– und Baudauer gesamt	1999 bis September 2025					
Planungs– und Bauphasen einzeln						
Phase I: Vorprojekt und Vorerkundung	1999 bis 2003					
Phase II: Einreich– und UVP–Projekt	2003 bis 2010					
Phase IIa: Erkundungsstollenabschnitte	2007 bis 2013					
Phase III: Haupttunnel und Probebetrieb	2011 bis 2025					
Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE						
Eigentümer						**Anteil**
	Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG					50 %
	ÖBB–Infrastruktur AG					50 %
Unternehmensgegenstand	Durchführung sämtlicher Tätigkeiten zur Errichtung des Brenner Basistunnels					
Rechtsgrundlagen	Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner–Eisenbahn–Gesellschaft“, BGBl. I Nr. 502/1995 i.d.F. BGBl. I Nr. 87/2004 Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft“, BGBl. I Nr. 87/2004 i.d.F. BGBl. I Nr. 125/2006 Verschmelzungsvertrag der Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft mit der Galleria del base die Brennero – BBT S.p.A., Verschmelzungsstichtag 15. Oktober 2004					
Gebarung	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Unterschied 2010 bis 2014**
	in Mio. EUR					
Eigenkapital[1]	203,21	233,21	276,37	293,21	393,21	190,00
Projektierung Brenner Basistunnel[2]	265,33	328,41	411,47	469,90	611,78	346,44
Gesamtbetrag des Anlagevermögens[3]	302,42	381,92	475,47	546,93	702,74	400,32
EU–Zuschüsse[4]	128,83	213,49	274,47	274,47	325,58	196,76
	in EUR					
Ergebnis vor Steuern	129.000	242.000	440.000	90.000	111.000	– 18.000
	Anzahl Vollzeitäquivalente					
Beschäftigtenstand[5] zum Stichtag 31. Dezember	82	91	104	109	125	43

[1] Grundkapital (rd. 10,24 Mio. EUR) und die von den Gesellschaftern ausbezahlten Rücklagen (Beiträge).

[2] Leistungen, die aufgrund ihrer direkten betriebswirtschaftlichen Zurechenbarkeit auf das Projekt als Planungs– bzw. Errichtungsaufwand zu erfassen sind. Dazu gehören auch sämtliche Erkundungsbohrungen und der Bau der Erkundungsstollenabschnitte, der Zufahrts– und Haupttunnel sowie die Ingenieurdienstleistungen.

[3] Aufwendungen für die Errichtung der Bauwerke, Grundstücke und Bauten, Anlagen und Maschinen sowie die Beteiligungen an verbundenen Unternehmen (Umweltbeobachtungsstelle).

[4] kumulierte EU–Zuschüsse

[5] Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter inklusive zwei Vorstände

Quellen: BBT SE; ÖBB–Infrastruktur AG; RH

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Chronologie

Chronologie zum Bahnprojekt Brenner Basistunnel	
Datum	**Ereignis**
31. Mai 1994	Memorandum von Montreux: Verkehrsminister aus Deutschland, Italien und Österreich beschließen den Ausbau des Brenner–Korridors München–Verona und den rechtzeitigen Ausbau der Infrastruktur
12. September 2001	Weißbuch der EU: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010, u.a. mit den (Verkehrsverlagerungs–)Zielen neue Infrastrukturen mit Vorrang für den Güterverkehr zu fördern und Engpässe zu beseitigen
10. September 2003	Memorandum der Infrastrukturminister Österreichs und Italiens
29. April 2004	Entscheidung der Europäischen Kommission Nr. 884/2004/EG (TEN): Definition von 30 vorrangigen Vorhaben; der Brenner–Korridor als Teil der Eisenbahnachse Berlin bis Palermo (vorrangiges Vorhaben Nr. 1)
30. April 2004	Abkommen zwischen Italien und Österreich (Staatsvertrag)
15. Oktober 2004	Verschmelzungsvertrag der Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft mit der Galleria del base die Brennero – BBT S.p.A. zur Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE
16. Dezember 2004	Syndikatsvertrag zwischen Österreich, Land Tirol und Rete Ferroviaria Italiana (RFI)[1] und Gründung der europäischen Gesellschaft Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (BBT SE) durch Verschmelzung der Brenner Basistunnel Europäische wirtschaftliche Interessenvereinigung (EWIV)[2]
20. Dezember 2004	italienischer interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung genehmigt Vorprojekt des „Ausbaus der Eisenbahnachse München–Verona: Brenner Basistunnel“
5. Oktober 2006	Entscheidung der Kommission über die Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses für Vorhaben von gemeinsamem Interesse 2006–EU–104S
22. Mai 2007	Gründung der Brenner Corridor Plattform durch den Koordinator Karel Van Miert in Zusammenarbeit mit der BBT SE unter Einbindung der entsprechenden Ministerien von Deutschland, Österreich, Italien, der fünf Länder Bayern, Nord– und Südtirol, des Trentino und Verona, der drei Bahnverwaltungen Deutsche Bahn, ÖBB mit der Brenner Eisenbahn GmbH und der RFI
20. August 2007	Beginn der Bauarbeiten für den ersten Abschnitt des Erkundungsstollen zwischen Aicha und Mauls
6. August 2008	ÖBB–Infrastruktur AG erwirbt die Hälfte der Anteile der Republik Österreich um rd. 11,78 Mio. EUR
5. Dezember 2008	Entscheidung der Kommission bezüglich eines Zuschusses für Studien 2007–EU–01180–S
5. Dezember 2008	Entscheidung der Kommission bezüglich eines Zuschusses für Bauarbeiten 2007–EU–01180–P
15. April 2009	Bescheid Umweltverträglichkeitsprüfung BMVIT
31. Juli 2009	italienischer interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung genehmigt Einreichprojekt der „Eisenbahnachse München–Verona, Brenner Basistunnel“
30. September 2009	ÖBB–Infrastruktur AG übernimmt weitere 50 % der Anteile der Republik Österreich um rd. 16,28 Mio. EUR).
18. April 2011	ÖBB–Infrastruktur AG übernimmt die Anteile des Landes Tirol an der BBT–SE (25 %) um 1 EUR
18. April 2011	Start Bauphase III
Oktober 2011	Beginn Ausbrucharbeiten Baulos Periadriatische Naht
4. Dezember 2013	Beginn Vortriebsarbeiten am Zufahrtstunnel Wolf
4. Dezember 2013	Beschluss der Kommission über die Gewährung eines Zuschusses für Studien 2012–EU–01098–S
16. Dezember 2013	Beschluss der Kommission über den Zuschuss SWIFTLY GREEN 2012–EU–94167–S
6. Mai 2014	Aufsichtsratssitzung mit Genehmigung der Gesamtkosten (letztgenehmigter Stand) per 1. Jänner 2013
September 2014	Beginn Vortriebsarbeiten Baulos Tulfes–Pfons
Oktober 2014	Beginn Bauarbeiten Baulos Eisackunterquerung

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Chronologie zum Bahnprojekt Brenner Basistunnel	
Datum	**Ereignis**
19. März 2015	Beginn Vortriebsarbeiten Haupttunnel
29. April 2015	italienischer interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung bestätigt die programmatische Verpflichtung zur Finanzierung des gesamten Bauwerks für den italienischen Anteil innerhalb des Kostenrahmens und genehmigt 3. Baulos
6. November 2015	Übermittlung Fördervertrag von Europäischer Kommission an Ministerio delle Infrastutture e dei Trasporti zur Unterzeichnung[3]
September 2025	frühester Termin für Probebetrieb
Dezember 2026	voraussichtliche Inbetriebnahme Brenner Basistunnel

[1] 100%ige Tochtergesellschaft der Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (Staatliche Italienische Eisenbahngesellschaft)

[2] Die Brenner Basistunnel EWIV war eine durch die Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. und die Brenner Eisenbahn GmbH gegründete Personengesellschaft. Sie war Vorgesellschaft der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE und wurde am 2. Dezember 2004 aufgelöst.

[3] Die Europäische Kommission erteilte Zusagen über EU–Zuschüsse in der Periode 2014 bis 2020 mittels Fördervertrag, der zur Gültigkeit die Unterschrift beider Seiten erforderte.

Quellen: BBT SE; RH

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Prüfungsablauf und –gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von April 2015 bis Jänner 2016 die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT Societas Europaea (**BBT SE**), das BMVIT, die ÖBB–Infrastruktur AG, das BMF, die Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH (**SCHIG**) sowie das Land Tirol hinsichtlich der Finanzierung sowie der Kosten– und Terminentwicklung des Bahnprojekts Brenner Basistunnel. Weiters überprüfte der RH die europäischen Vorgaben, die Einbindung der österreichischen Vertreter in die internationalen Koordinierungsgremien sowie den Stand der Umsetzung bei den Zulaufstrecken[16] zum Brenner Basistunnel. Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2010 bis 2014. Soweit erforderlich nahm der RH auch auf frühere bzw. aktuellere Entwicklungen Bezug.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung des Bahnprojekts Brenner Basistunnel hinsichtlich

- der nachhaltigen Sicherstellung der Finanzierung,
- der Kofinanzierung durch die EU,
- weiterer Finanzierungsmaßnahmen, wie die Querfinanzierung durch die Autobahnmaut und Kostenbeiträge des Landes Tirol,
- der Entwicklung der Kosten und Termine,
- der organisatorischen Abwicklung der Finanzierung mit zugehörigem Planungs– und Kontrollsystem sowie
- der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

Im Zusammenhang damit überprüfte der RH auch die Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel hinsichtlich

- des Standes der Maßnahmen in Deutschland, Italien und Österreich sowie
- der internationalen Gremien zur Steuerung und Koordination der betroffenen Länder mit Fokus auf die Beteiligung Österreichs.

Soweit im Prüfungsergebnis nicht ausdrücklich anders angegeben, enthalten die angeführten Beträge keine Umsatzsteuer. Zusagen der Europäischen Kommission

[16] führen zu einem bestimmten Bauvorhaben und stehen mit ihm in räumlichem und funktionalem Zusammenhang

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

über Zuschüsse aus EU–Mitteln werden nachfolgend einheitlich als Beschlüsse bezeichnet.

(2) Der italienische Rechnungshof (Corte dei conti; Abteilung für Internationale Beziehungen) unterstützte die Gebarungsüberprüfung „Bahnprojekt: Brenner Basistunnel" – im Wege bilateraler Zusammenarbeit mit dem RH durch Informationen – maßgeblich bezüglich der Finanzierungsströme seitens der Italienischen Republik und der Maßnahmen für die italienische Zulaufstrecke.

(3) Der RH führte bereits in der Vergangenheit die nachfolgend aufgelisteten Gebarungsprüfungen durch, die den Themenkomplex Brenner Basistunnel und Zulaufstrecken behandelt hatten:

– Gebarungsüberprüfung der Brenner Eisenbahn GmbH, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung der Planungs– und Baukosten des Projekts Unterinntal (Bericht „Brenner Eisenbahn GmbH; Projekt Unterinntaltrasse", Reihe Bund 2007/3);

– Gebarungsüberprüfung der Brenner Basistunnel BBT SE hinsichtlich der Planungs– und Bauvorbereitungsarbeiten für den Brenner Basistunnel (Bericht „Brenner Basistunnel BBT SE – Bauvorbereitung des Brenner Basistunnels", Reihe Bund 2008/5);

– Gebarungsüberprüfung der Brenner Eisenbahn GmbH sowie der damaligen ÖBB–Infrastruktur Bau AG[17] hinsichtlich der Kostenermittlung für das Projekt „Unterinntaltrasse" (Bericht „Projekt Unterinntaltrasse – Kostenprognosen", Reihe Bund 2010/9).

(4) Zu dem im Juni 2016 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die ÖBB–Infrastruktur AG im Juli 2016, die BBT SE, die SCHIG, das BMVIT und das BMF im September 2016 und das Land Tirol im Oktober 2016 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen an die ÖBB–Infrastruktur AG, die BBT SE und an das BMVIT im Dezember 2016.

[17] Die ÖBB–Infrastruktur AG ging aus der Verschmelzung der ÖBB–Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB–Infrastruktur Bau AG ex lege mit 1. Jänner 2009 hervor; i.d.F. BGBl. I Nr. 95/2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Verkehrspolitik der Europäischen Union

Ziele

2 (1) Seit dem Gründungsvertrag der EU (Vertrag von Rom, 1957[18]) gehörte die Verkehrspolitik zu den gemeinsamen Politikbereichen der EU. Die Ziele waren zunächst die Errichtung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes und die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen, vor allem durch die Harmonisierung nationaler Vorschriften.

(2) Die verkehrspolitischen Vorgaben der EU zielten darauf ab, mithilfe integrierter Netzwerke für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft) EU–weit für einen reibungslosen, effizienten, sicheren und fairen Personen– und Warenverkehr zu sorgen sowie im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zudem Fragestellungen wie Klimawandel, saubere Kraftstoffe[19] zu berücksichtigen.

Das Weißbuch Verkehr[20] von 2011 benannte 40 Maßnahmen für Wachstum und Beschäftigung, zur Verringerung der Abhängigkeit von Ölimporten und zur Senkung der Treibhausgasemissionen (um 60 % gegenüber 1990) des Verkehrssektors[21]. Unter anderem sind dies Maßnahmen wie die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Verwirklichung eines voll funktionsfähigen, EU–weiten multimodalen transeuropäischen Verkehrs–„Kernnetzes“ bis zum Jahr 2030 bzw. die Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes („Gesamtnetz“) bis zum Jahr 2050[22].

Die letztgültigen Verordnungen zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen (**TEN–V**) aus dem Jahr 2013 definierten neun Hauptverkehrskorridore (TZ 3) sowie die Anforderungen an das Kern– und Gesamtnetz.

---

18 vormals Europäische Gemeinschaft

19 siehe www.eur–lex–europa.eu; abgerufen am 19. November 2015 und vgl. www.europarl.europa.eu; abgerufen am 19. November 2015

20 Europäische Kommission, „Weißbuch Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, Brüssel, den 28. März 2011; zudem gibt es die „Strategie Europa 2020“, die auf zehn Jahre angelegte Wachstums– und Beschäftigungsstrategie der EU aus dem Jahr 2010 – mit fünf Kernzielen, u.a. der Reduzierung der Treibhausgasemmissionen (Klimawandel und nachhaltige Energiewirtschaft)

21 siehe www.eur–lex–europa.eu; abgerufen am 19. November 2015 und Europäische Kommission, „Weißbuch Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, Brüssel, den 28. März 2011, S. 3

22 siehe Europäische Kommission, „Weißbuch Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, Brüssel, den 28. März 2011, S. 10

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der Brenner Basistunnel im transeuropäischen Verkehrsnetz

3.1

(1) Der Begriff „transeuropäische Netze“ war bereits 1983 Bestandteil des EWG–Vertrags[23]. Seitdem ist die EU zum Auf– und Ausbau transeuropäischer Netze verpflichtet[24]. Die TEN–V umfassen vor allem die Verkehrsinfrastrukturen, das sind Straßen–, Eisenbahn–, Binnenwasserstraßennetze sowie Meeresautobahnen, Flughäfen und das Netz für kombinierten Verkehr.

Mit der Entscheidung über die Leitlinien für den Aufbau des TEN–V definierte die EU im Jahr 2004[25] 30 vorrangige Vorhaben (davon 18 Eisenbahnprojekte), wovon eines die Eisenbahnachse Berlin–Palermo ist, die u.a. den Brenner–Korridor (München bis Verona) umfasst.

(2) Das Europäische Parlament und der Europäische Rat beschlossen im Jahr 2013 die neuen Leitlinien für die TEN–V (**TEN–V–Leitlinien**)[26], die das Verkehrsnetz in zwei Ebenen unterscheiden:

– das Gesamtnetz, dessen Maßnahmen, wie die Schließung von Lücken und die Beseitigung von Engpässen in grenzüberschreitenden Abschnitten und bei Bedarf der Ausbau der Kapazitäten, bis Ende 2050 umgesetzt werden sollen, und

– das eng begrenzte Kernnetz, das aus neun Hauptverkehrskorridoren besteht und Teil des Gesamtnetzes ist. Die Maßnahmen dafür, wie vollständige Elektrifizierung, einheitliches Zugsicherungssystem, einheitliche Regelspurweite sowie Anforderungen für Mindestgeschwindigkeit, Achslast und Zuglänge bei Güterstrecken, sollten bis Ende 2030 realisiert werden.

(3) Der „Skandinavien–Mittelmeer Korridor“ ist einer der neun Hauptverkehrskorridore des Kernnetzes. Er erstreckt sich von Finnland über Schweden, Deutschland, Österreich und Italien bis Malta und enthält das vorrangige Vorhaben Berlin–Palermo. Der Umsetzungsplan für den „Skandinavien–Mittelmeer Korridor“ umfasst 394 Projekte mit geschätzten Gesamtkosten von rd. 144,633 Mrd. EUR. Er ist damit der umfangreichste und kostenintensivste der neun Korridore; der nächst umfangreiche und kostenintensive „Mediterrane Korridor“ (von Algeciras, Spanien, bis zur ukrainischen Grenze) umfasst im Vergleich dazu weniger als 300 Projekte mit einem Investitionsbedarf von rd. 100 Mrd. EUR.

[23] zunächst für Verkehr, ab 1995 ergänzt um Energie und Telekommunikation

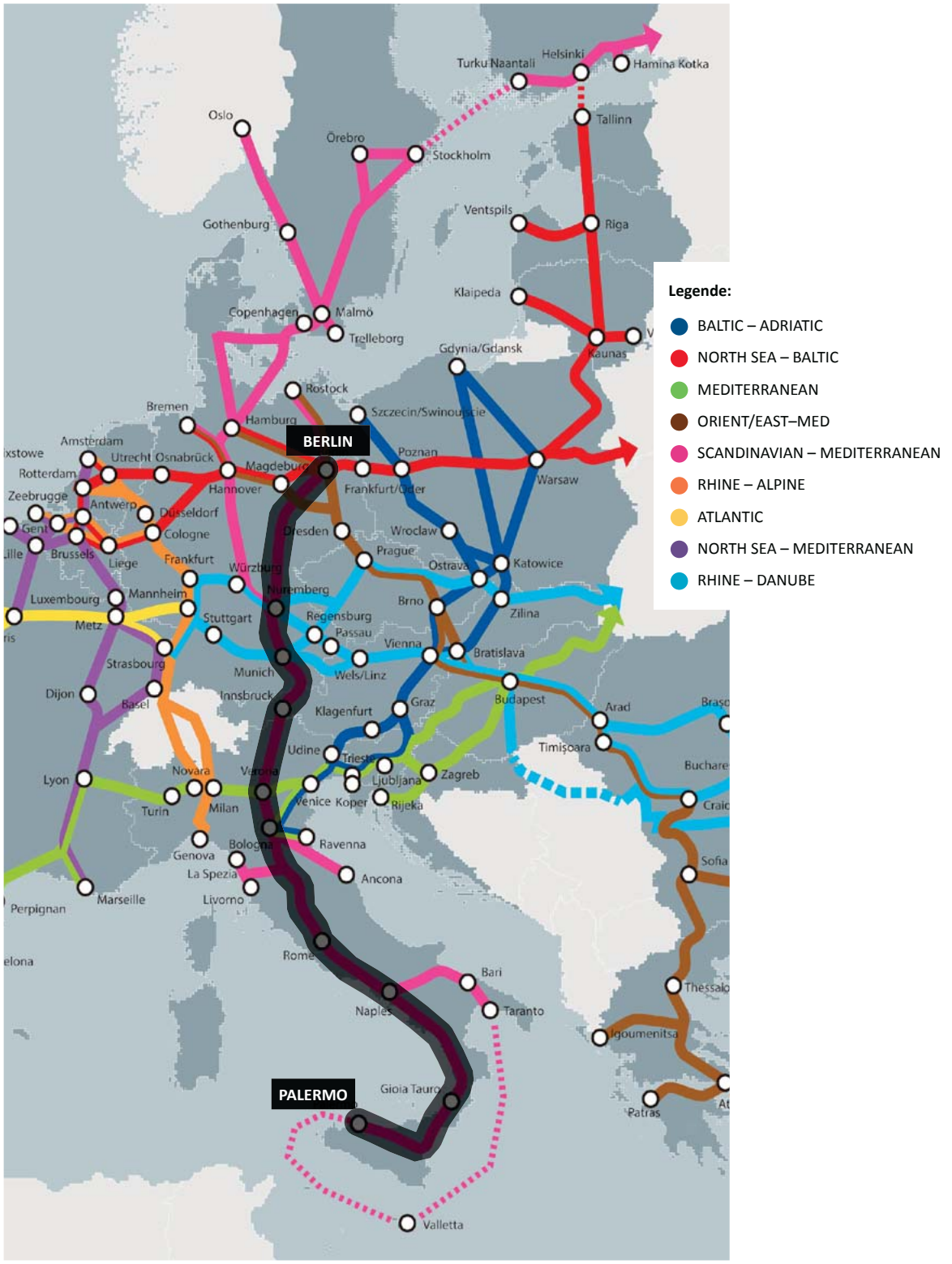
[24] Art. 170 bis 172 Vertrag über die Arbeitsweise der EU

[25] Entscheidung 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über gemeinschaftliche Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

[26] Verordnung Nr. 1315/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Abbildung 1: Skandinavien–Mittelmeer Korridor im Verbundnetz der transeuropäischen Korridore (mit der Achse Berlin–Palermo)

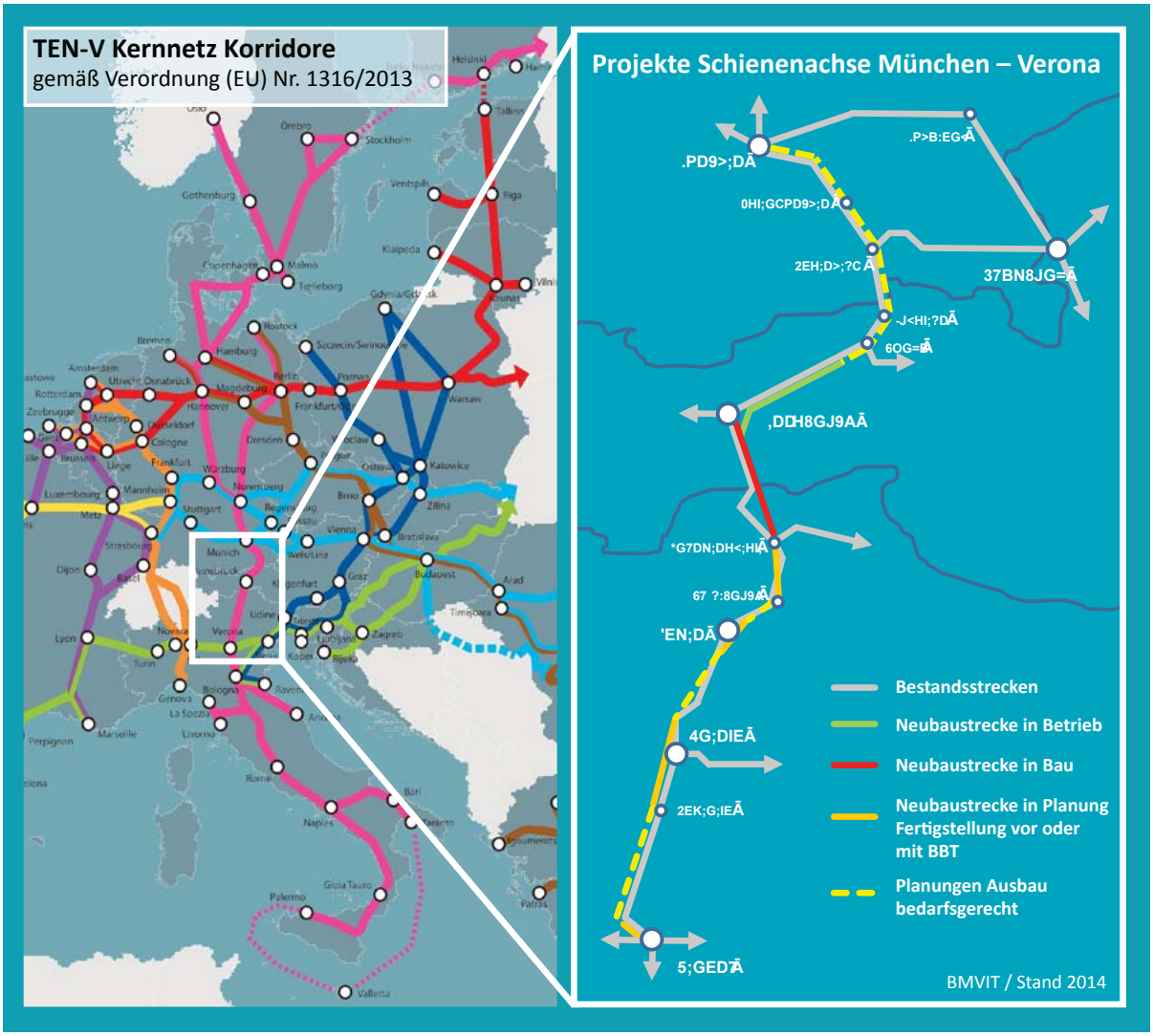


Quellen: Europäische Kommission; RH

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(4) Die Europäische Kommission anerkannte mit der Gründung der Brenner–Korridor–Plattform im Jahr 2007 den Brenner–Korridor als zentralen Abschnitt und in weiterer Folge als Kernstück des vorrangigen Vorhabens Berlin–Palermo[27] [28]. Der Brenner–Korridor ist rd. 425 km lang und besteht aus dem Brenner Basistunnel (zwischen Innsbruck und Franzensfeste) und den Zulaufstrecken im Norden und Süden (Abbildung 2).

Abbildung 2: Der Brenner–Korridor München–Verona



Quellen: BMVIT: RH

[27] vgl.: Europäische Kommission, „Vorrangiges Vorhaben Nr. 1 – Jährlicher Tätigkeitsbericht des Koordinators Pat Cox“, Brüssel, Oktober 2013

[28] durch die Neukonzeption der TEN–V 2013 war neben dem Brenner Basistunnel auch die Fehmarnbelt–Querung (Verbindung Deutschland–Dänemark) – einschließlich ihrer Zubringer – das wichtigste Vorhaben auf dem Skandinavien–Mittelmeer Korridor; vgl. Europäische Kommission, MEMO/13/897

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

3.2 Der RH betonte, dass die grundlegenden Rahmenbedingungen für den Ausbau des Brenner–Korridors (Brenner Basistunnel samt den Zulaufstrecken von München bis Verona) festgelegt waren. Die Europäische Kommission anerkannte 2007 den Brenner–Korridor als zentralen Abschnitt und in weiterer Folge als Kernstück des vorrangigen Vorhabens Berlin–Palermo im Kernnetz der EU. Das Europäische Parlament und der Europäische Rat beschlossen im Jahr 2013 die neuen Leitlinien für die TEN–V und legten damit Anforderungen und Zeitplan für das europäische Gesamt– und Kernnetz fest und damit auch für den Brenner–Korridor.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

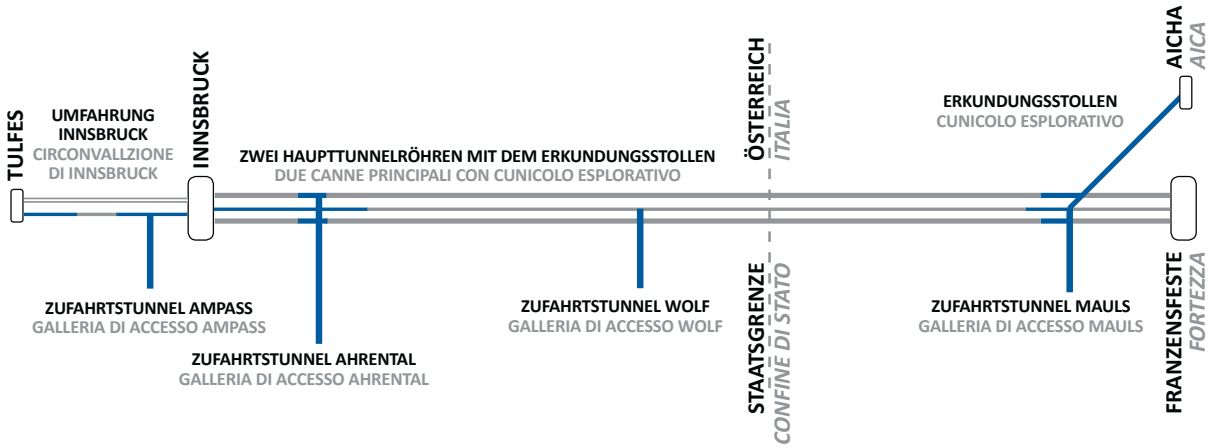
Projektbeschreibung

4 (1) Der Brenner Basistunnel als Kernstück des Brenner–Korridors (München bis Verona) soll Güter– und Personenzügen ermöglichen, ab Ende 2026 zwischen Italien und Österreich im Brenner Basistunnel unterirdisch zu fahren.

(2) Der Tunnel verläuft von Innsbruck bis Franzensfeste auf einer Strecke von 56,4 km[29] – davon 24,3 km in Italien und 32,1 km in Österreich – und soll um 21 km kürzer als die derzeitige Bahnstrecke über den Alpenpass[30] werden. Da das Gefälle auf maximal 6,7 ‰ anstatt bis zu 27 ‰ auf der Passstrecke im Tunnel reduziert wird, sollen Personenzüge mit bis zu 250 km/h[31] und Güterzüge mit 700 m Länge (anstatt wie bisher mit 400 m) und nur mit einer Lokomotive (anstatt wie bisher mit zwei bis drei) mit 120 km/h bis 160 km/h[32] durchfahren können. Der Brenner Basistunnel soll demzufolge insbesondere die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ermöglichen.

(3) Die Gesamtlänge des Tunnelsystems für den Brenner Basistunnel wird nach der Fertigstellung rd. 230 km betragen, davon errichtete die BBT SE bis Ende September 2015 rd. 41,1 km (rd. 18 %). Die bis Mitte 2015 umgesetzten Maßnahmen zeigt Abbildung 3.

Abbildung 3: Stand der Baumaßnahmen am Brenner Basistunnel, Juli 2015



Quelle: http://www.bbt–se.com/projekt/baufortschritt/; abgerufen am 29. Jänner 2016

[29] In Innsbruck mündet der Brenner Basistunnel in die bestehende Eisenbahnumfahrung Innsbruck, womit der Tunnel eine Gesamtlänge von 64 km aufweist und damit der längste Eisenbahntunnel weltweit sein wird.

[30] auf 1.370 m Höhe

[31] Entwurfsgeschwindigkeit Personenverkehr

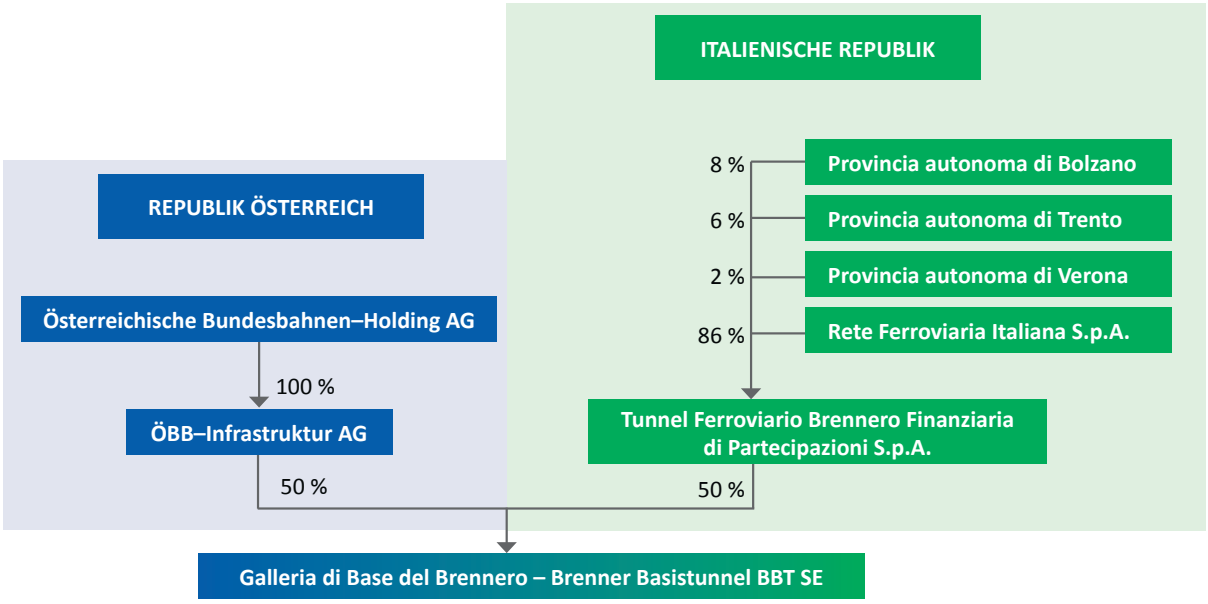
[32] Entwurfsgeschwindigkeit Güterverkehr

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(4) Mit dem Staatsvertrag vom 30. April 2004 verpflichteten sich die Italienische Republik und die Republik Österreich, den Bau des Brenner Basistunnels zu fördern und den öffentlichen Anteil der Finanzierung zu gleichen Teilen zu tragen. Die vom Aufsichtsrat der BBT SE genehmigten prognostizierten Kosten für das Tunnelprojekt lagen mit Stand und Preisbasis 1. Jänner 2013 bei rd. 8,661 Mrd. EUR. Die Europäische Kommission gewährte seit 1999 insgesamt EU–Zuschüsse von rd. 1,702 Mrd. EUR (bis 2019) für den Brenner Basistunnel.

(5) Die Durchführung sämtlicher Tätigkeiten, insbesondere der Planung, der Abwicklung der Genehmigungsverfahren sowie der Erkundungs– und Bauarbeiten zur Errichtung des Brenner Basistunnels, obliegt der Projektgesellschaft BBT SE. Diese europäische Gesellschaft ging aus der Verschmelzung der Brenner Basistunnel AG und der Galleria del base di Brennero – BBT S.p.A. mit Stichtag 15. Oktober 2004 hervor. Das Eigentum an der Gesellschaft halten indirekt über Unternehmensbeteiligungen zu 50 % die Italienische Republik und drei italienische Provinzen sowie zu 50 % die Republik Österreich (Abbildung 4).

Abbildung 4: Eigentumsstruktur BBT SE



Quellen: BBT SE; RH

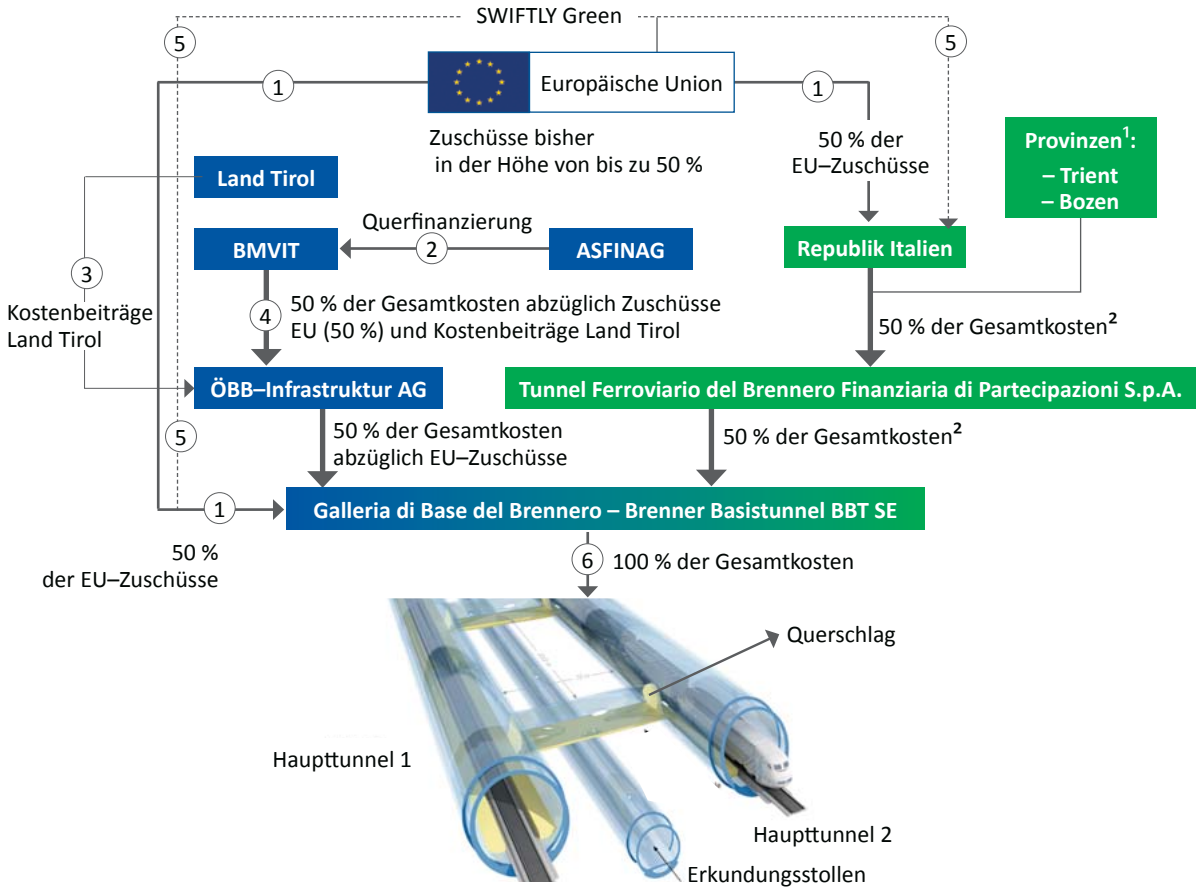
Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Finanzierung

Einleitung

5.1 (1) Mit dem Staatsvertrag vom 30. April 2004 verpflichteten sich die Italienische Republik und die Republik Österreich, den Bau des Brenner Basistunnels zu fördern und den öffentlichen Anteil der Finanzierung zu gleichen Teilen zu tragen. Diese Vereinbarung spiegelte sich auch im Finanzmittelfluss wider, beide Staaten trugen die Finanzierung jeweils zu 50 % (Abbildung 5). An die BBT SE, deren Aufgabe die Realisierung des Brenner Basistunnels war, flossen bis Ende 2014 von den Aktionären – Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG und ÖBB–Infrastruktur AG – jeweils rd. 131,50 Mio. EUR und zusätzlich jeweils rd. 140,25 Mio. EUR an EU–Zuschüssen, insgesamt somit rd. 543,21 Mio. EUR.

Abbildung 5: Überblick über die Finanzierung des Brenner Basistunnels



[1] Die Finanzierungsbeiträge der italienischen Provinzen sind lt. Auskunft des italienischen Rechnungshofs im Vergleich zu den Finanzierungsbeiträgen der Republik Italien „stark reduziert".

[2] Die Darstellung der Finanzierungsflüsse in Italien beruht auf Unterlagen, die der RH von Rechtsträgern erhielt, die seiner Prüfungszuständigkeit unterliegen (ÖBB–Infrastruktur AG, BBT SE und BMVIT). Eine allenfalls weitergehende Darstellung war wegen der fehlenden Prüfungszuständigkeit des RH in Italien nicht möglich.

Quellen: BBT SE; italienischer Rechnungshof; Land Tirol; BMVIT; ÖBB–Infrastruktur AG; RH

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(2) Um das Know–how der ÖBB–Infrastruktur AG hinsichtlich Planung, Bau und Betrieb von Schieneninfrastruktur zu nutzen, kamen das BMVIT, das Land Tirol und die ÖBB–Infrastruktur AG 2008 überein, dass die ÖBB–Infrastruktur AG die Anteile der Republik Österreich und des Landes Tirol (jeweils 25 %) an der BBT SE erwirbt und die Funktion des Aktionärs ausübt.

Die ÖBB–Infrastruktur AG erwarb die Anteile der Republik Österreich in zwei Schritten (am 6. August 2008 um rd. 11,78 Mio. EUR und am 30. September 2009 um rd. 16,28 Mio. EUR) und um 1 EUR die Anteile des Landes Tirol am 18. April 2011. Das Land Tirol verpflichtete sich im Zuge des Aktienkaufs, Kostenbeiträge für die Errichtung des Brenner Basistunnels von insgesamt rd. 136,31 Mio. EUR zu leisten. (**TZ 10**)

(3) Am 20. Juli 2009 vereinbarten das BMVIT, die ÖBB–Holding AG und die ÖBB–Infrastruktur AG mit dem Rahmenplan 2009–2014, dass sich die ÖBB–Infrastruktur AG beginnend mit 2009 an den Kosten des Brenner Basistunnels beteiligt und dass die Republik Österreich die hiefür notwendigen Finanzmittel der ÖBB–Infrastruktur AG zur Verfügung stellt (siehe **TZ 9**). Die ÖBB–Infrastruktur AG leistet bei Bedarf Zuschüsse an die BBT SE, welche das BMVIT in Form einer 50–jährigen Annuität der ÖBB–Infrastruktur AG zu ersetzen hat.

(4) Der österreichische Anteil an der Finanzierung von rd. 5,067 Mrd. EUR setzt sich aus der EU–Kofinanzierung (siehe **TZ 6** ff.), den Kostenbeiträgen des Landes Tirol (**TZ 10**), den zweckgebundenen Mauteinnahmen – Querfinanzierungszuschläge – auf der Brenner Autobahn A 13 und der Inntal Autobahn A 12 (**TZ 10**) sowie der Finanzierung über die jeweiligen Rahmenpläne zusammen (siehe **TZ 9**). Die EU–Kofinanzierung (rd. 1,492 Mrd. EUR) würde den Finanzierungsanteil Österreichs auf rd. 3,575 Mrd. EUR reduzieren (siehe Abbildung 5 und Tabelle 1).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Tabelle 1: Überblick über den österreichischen Anteil an der Finanzierung für den Bau des Brenner Basistunnels

Zahlungsstrom lt. Abbildung 5	Grundlage	Zahlungen geplant bis Inbetriebnahme 2026
		in Mio. EUR
1,3,4	Anteil Österreichs an den Projektphasen II und IIa[1] von 2004 bis 2009; 50 % durch EU–Zuschüsse, 25 % durch das Land Tirol und 25 % durch die Republik Österreich	103,00
1	vom BMVIT geplante EU–Zuschüsse für Planungs– und Erkundungsarbeiten, Studien und Bauarbeiten im Rahmen der TEN–Verordnung (ab 2014 Connecting Europe Facility) bis zur Inbetriebnahme 2026[2]	1.491,60
1	*davon bereits von der Europäischen Kommission bis 2019 zugesagt*	*814,33*
2	zweckgebundene Mauteinnahmen auf der A 13, Brenner Autobahn, und der A 12, Inntal Autobahn gemäß Mauttarifverordnungen 2011 bis 2014 und gem. ASFINAG–Gesetz	600,63
3	Kostenbeiträge des Landes Tirol ab 2010	81,09
4	Rahmenplanfinanzierung gemäß Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der ÖBB	2.773,35
5	EU–Zuschuss für Vorhaben von gemeinsamem Interesse SWIFTLY Green (Grüner Korridor für Güterverkehr und Logistik Schweden – Italien)	0,08
	Korrekturzeile/Sonstiges[3]	16,77
6	Gesamtkosten	5.066,52

Rundungsdifferenzen möglich

[1] Phase II: Einreich– und UVP–Projekt 2003 bis 2010, Phase IIa: Erkundungsstollenabschnitte 2007 bis 2013

[2] Das BMVIT setzte für die noch nicht zugesagten EU–Zuschüsse einen Wert von 30 % und nicht die maximal mögliche Rate von 40 % an.

[3] erforderlich wegen zeitlicher Unterschiede bei den Zahlungsflüssen und Ausweis der tatsächlich an die BBT SE geflossenen Mittel

Quellen: BMVIT; ÖBB–Infrastruktur AG; RH

5.2 (1) Der RH hielt fest, dass die Italienische Republik und die Republik Österreich mit dem Staatsvertrag vom 30. April 2004 die Finanzierung für den Bau des Brenner Basistunnels verbindlich vereinbarten. Beide Staaten verpflichteten sich, jeweils 50 % der Kosten zu übernehmen, und leisteten bisher (Ende 2014) auch ihre Zuschüsse an die BBT SE entsprechend.

(2) Weiters hob der RH hinsichtlich der Finanzierung des österreichischen Anteils am Brenner Basistunnel insbesondere hervor (siehe jeweilige TZ):

– Es bestand das Risiko, dass für die Phasen nach dem Vorprojekt und der Vorerkundung (Phase I), die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht abgeschlossen und abgerechnet waren, bei Nichterreichen der vollen Quote der EU–Kofinanzierung, die Italienische Republik und die Republik Österreich für die Differenzbeträge die Finanzierung übernehmen müssen (siehe **TZ 7**).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

– Die Europäische Kommission musste aus budgetären Gründen die eingereichte Jahrestranche 2020 entfallen lassen, womit die Finanzierung von rd. 411,42 Mio. EUR nach Stand Ende 2015 von den Aktionären der BBT SE – in weiterer Folge von der Italienischen Republik und der Republik Österreich – zusätzlich zu ihren sonstigen Finanzierungspflichten übernommen werden musste (siehe **TZ 8**).

– Das BMVIT wird aufgrund der Veränderungen in den vereinbarten und festgelegten Finanzierungsbeiträgen (zweckgebundene Mauteinnahmen und Kostenbeiträge des Landes Tirol) des österreichischen Anteils an der Errichtung des Brenner Basistunnels aus eigenem Budget zumindest rd. 19,46 Mio. EUR mehr zu leisten haben, als ursprünglich festgelegt worden war (siehe **TZ 10**).

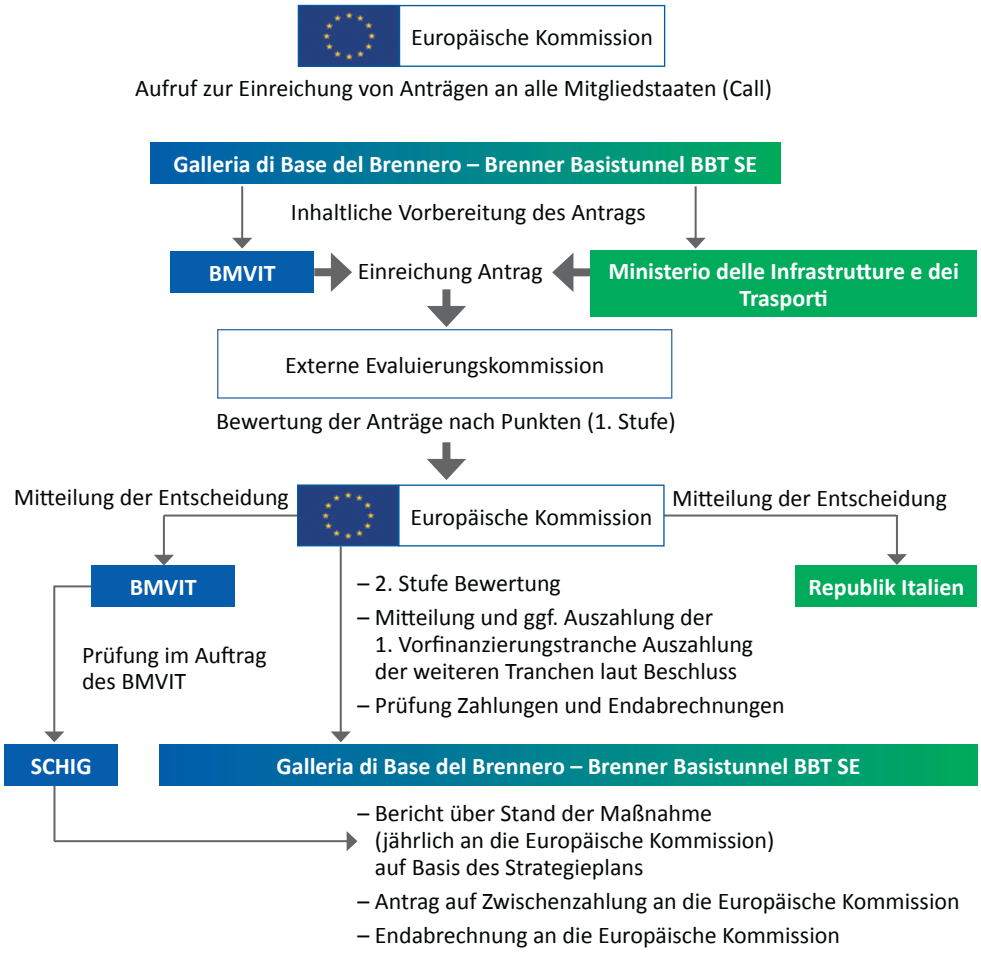
Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

EU–Kofinanzierung

Ablauf

6.1 (1) Die EU erstellte für Perioden von sieben Jahren den „Mehrjährigen Finanzrahmen“, innerhalb dessen Mittelbindungen für einzelne Rubriken[33] vorgenommen werden. Die Mittelvergabe erfolgte seit der Periode 2007 bis 2013 durch mehrjährige und jährliche Arbeitsprogramme, in deren Rahmen die Europäische Kommission öffentliche Aufrufe[34] in den Mitgliedstaaten zur Einreichung von Anträgen ausschrieb. Die BBT SE nahm an den Aufrufen der Europäischen Kommission im Wege eines gemeinsamen Antrags der Mitgliedstaaten Italien und Österreich teil.

Abbildung 6: Ablauf EU–Finanzierung



Quellen: BMVIT; Europäische Kommission; RH

[33] Rubriken sind große Ausgabenbereiche innerhalb des Finanzrahmens wie z.B. nachhaltiges Wachstum, Bewahrung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen

[34] sogenannte Calls

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(2) Die BBT SE übermittelte im überprüften Zeitraum zeitgerecht ihre jährlichen Berichte („Strategieplan“ und „Berichte über den Stand der Maßnahme“) inklusive der Abrechnungsunterlagen als Grundlage für die Auszahlung von 50 % der Vorfinanzierungstranchen und als Nachweis der tatsächlichen Kosten. Die Zahlungen der EU – auch die Vorfinanzierungen – erfolgten dementsprechend regelmäßig.

(3) Bei Gewährung einer Vorfinanzierung überwies die Europäische Kommission die erste Tranche binnen 45 Tagen nach Zusage (siehe **TZ 7**), was sich positiv auf die Liquidität der BBT SE auswirkte. Im Jahr 2012 führte das bspw. dazu, dass die BBT SE um rd. 25 Mio. EUR weniger Zuschüsse der Aktionäre als geplant benötigte.

(4) Die Europäische Kommission leistete die Zahlungen für Österreich direkt an die BBT SE (siehe Abbildung 5).

In Italien überwies die Europäische Kommission an ein Ministerium[35], welches weiter an ein zweites Ministerium[36] überwies. Dieses nahm über die staatliche italienische Eisenbahngesellschaft[37] die endgültige Überweisung an die BBT SE vor (siehe Abbildung 5). Dieser Zahlungsfluss war in Italien gesetzlich festgelegt[38].

(5) Durch die Unterschiede in den Zahlungsflüssen der beiden Länder kam es in den Jahren 2009 bis 2014 bei den einzelnen Zahlungen zu unterschiedlichen Zahlungseingängen von bis zu fünf Monaten. Eine Analyse des RH zeigte, dass der BBT SE durch die späteren Zahlungseingänge des italienischen Anteils bisher rd. 150.000 EUR[39] entgangen sind. Im November 2015 teilte die Italienische Republik mit, dass der Zahlungsfluss für künftige EU–Förderungen bei grenzüberschreitenden Projekten – infolge der Gebarungsüberprüfung durch den RH – direkt an das Projekt und somit direkt an die BBT SE erfolgen könne.

6.2 (1) Der RH stellte fest, dass die BBT SE die Strategieberichte sowie die Berichte über den Stand der Maßnahme der Europäischen Kommission regelmäßig fristgerecht vorlegte und die Angaben sowohl über den technischen als auch den finanziellen Fortschritt der Maßnahmen inklusive etwaiger Abweichungen entsprechend aktu-

35 Ministero dell‘Economia e delle Finanze (Ministerium für Wirtschaft und Finanzen)

36 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministerium für Infrastruktur und Transportwesen)

37 Ferrovie dello Stato Italiane SpA; 100 % Eigentümerin der Tochtergesellschaft RFI (Rete Ferroviaria Italiana)

38 Gesetz Nr. 183 vom 16. April 1987, Abschnitt 1, Punkt 5.2 über die Koordinierung der Politiken betreffend die Zugehörigkeit von Italien zur EG und Anpassung der internen Ordnung an die gemeinschaftlichen rechtssetzenden Akte: das Gesetz sah eine Überweisung an einen Fonds mit autonomer Verwaltung und Abwicklung außerhalb des Haushalts vor, der sich eines zinslosen Kontokorrentkontos bediente, auf das „... die von Institutionen der Europäischen Gemeinschaft gelieferten Summen für Beiträge und Subventionen, die zu Gunsten Italiens beitragen“ einzuzahlen waren

39 bei Veranlagung der entsprechenden Summe für die Zeiten, die die italienischen Anteile später als die österreichischen Anteile eingingen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

alisierte. Die Zahlungen der EU – auch die Vorfinanzierungen – erfolgten dementsprechend regelmäßig. Der RH hielt positiv fest, dass es im überprüften Zeitraum zu keiner Aussetzung der Vorfinanzierungstranchen der Europäischen Kommission gekommen war.

(2) Der RH nahm es positiv zur Kenntnis, dass infolge seiner Prüfung die Italienische Republik einen direkten Mittelfluss von der Europäischen Kommission an die BBT SE ermöglichte und die EU–Mittel somit in Zukunft unmittelbar und zeitnah dem Bahnprojekt Brenner Basistunnel zukommen.

6.3 (1) Laut Stellungnahme der BBT SE seien in Italien alle europäischen Finanzierungen unter dem Programm TEN–V 2007–2013 zuerst an das „Ministero dell'Economia e delle Finanze – Wirtschafts– und Finanzministerium" auf der Grundlage des Gesetzes Nr. 183[40] überwiesen worden. Dort seien die Gelder dann an die „Ferrovie dello Stato italiane SpA" und dann weiter an die BBT SE in Bozen übermittelt worden. Der zeitliche Verzug beim Eingang der europäischen Beiträge in Italien gegenüber Österreich sei demnach auf die Anwendung der in den beiden Staaten unterschiedlichen Gesetzesbestimmungen zurückzuführen und nicht auf „verzögerte Zahlungseingänge in Italien".

Während der Gebarungsprüfung des RH sei auf Hinweis des RH und durch ein erneutes Ansuchen der BBT SE mit der neuen Finanzierungsvereinbarung 2016–2019 eine Änderung erfolgt, sodass derzeit alle Finanzflüsse unter dem Programm CEF 2014–2020 direkt an die BBT SE in Bozen überwiesen werden (Rechtssitz der BBT SE).

(2) Laut Stellungnahme des BMVIT habe es durch seine Positionierung gegenüber Italien und der Europäischen Kommission und durch ein erneutes Ansuchen der BBT SE (sowie unterstützt durch einen Hinweis des RH) im Zusammenhang mit der neuen CEF–Finanzierungsvereinbarung 2016–2019 die Änderung des Zahlungsflusses bewirkt. Derzeit würden alle EU–Mittel direkt an die BBT SE in Bozen überwiesen.

6.4 Der RH betonte gegenüber der BBT SE, dass die gesetzlichen Regelungen in Italien zu späteren Zahlungseingängen von bis zu fünf Monaten im Vergleich zu Österreich und im überprüften Zeitraum zu einem Zinsverlust von rd. 150.000 EUR für die BBT SE geführt hatten.

[40] vom 16. April 1987, Abschnitt 1, Punkt 5.2

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

EU–Zuschüsse an die BBT SE

7.1 (1) Insgesamt gewährte die Europäische Kommission seit 1999 EU–Zuschüsse von rd. 1,702 Mrd. EUR (bis 2019) für den Brenner Basistunnel (siehe Tabelle 2). Für die abgeschlossene Phase I (Vorprojekt und Vorerkundung von 1999 bis 2003) genehmigte die Europäische Kommission einen höchstmöglichen Zuschuss von rd. 9,26 Mio. EUR und zahlte rd. 8,47 Mio. EUR (rd. 49 % der tatsächlich entstandenen Kosten von 17,18 Mio. EUR).

Die beiden Mitgliedstaaten Italien und Österreich nutzten den höchstmöglichen Zuschuss folglich nur zu 92 % aus. Die weiteren Phasen (II, IIa und III)[41] bzw. Zuschüsse berechneten sich auf prognostizierten Kosten.

Tabelle 2: EU–Zuschüsse und tatsächliche Zahlungen 1. Jänner 1995 bis 30. Juni 2015

Beschlüsse der Europäischen Kommission	zuschussfähige Gesamtkosten	gewährter EU–Zuschuss[2]		tatsächliche Zahlungen[2]	
	in Mio. EUR		in %	in Mio. EUR	in %
1999 bis 2003[1]	145,62	72,91	50	72,12	99
davon Phase I[4]	*17,18*	*9,26*	*54*	*8,47*	*92*
2007–EU–01190–S Studien 2007	386,70	193,35	50	159,53	83
2007–EU–01180–P *Arbeiten 2007; ursprüngliche Gesamtkosten (TZ 7 (4))*	*2.195,00*	*592,65*	*27*		
2007–EU–01180–P Arbeiten 2007; reduzierte Gesamtkosten (TZ 7 (4))	560,70	168,16	30[3]	60,89	36
2012–EU–01098–S Studien 2012	171,30	85,65	50	42,83	50
SUMME 2007 bis 2013	*1.118,70*	*447,16*	*40*	*263,24*	*59*
2012–EU–94167–S SWIFTLY Green	0,40	0,16	40	0,08	50
Summe 1999 bis 2015	1.264,72	520,22	42	335,44	65
2014–EU–TM–0186–S Studien 2014	605,70	302,85	50	ab 2016	
2014–EU–TM–0190–W Arbeiten 2014	2.196,60	878,64	40	ab 2016	
Summe	**4.067,02**	**1.701,71**	**42**		

[1] acht Entscheidungen zum Vorprojekt und Vorerkundung (Phase I), Einreich– und UVP–Projekt (Phase II) und Erkundungsstollenabschnitte (Phase IIa)

[2] davon jeweils 50 % an die Italienische Republik und die Republik Österreich

[3] 27 % von 1. Jänner 2010 bis 31. Dezember 2011, 30 % von 1. Jänner 2012 bis 31. Dezember 2015

[4] Ist–Beträge (mit der Europäischen Kommission abgerechnet)

Quellen: BBT SE; RH

[41] Phase II Einreich– und UVP–Projekt 2003 bis 2010, Phase IIa Erkundungsstollenabschnitte 2007 bis 2013, Phase III Haupttunnel 2011 bis 2025

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(2) In der Periode 2007 bis 2013 erhielt die BBT SE aus drei Beschlüssen der Europäischen Kommission für Studien und Arbeiten die Zusage für EU–Zuschüsse von insgesamt maximal rd. 447,16 Mio. EUR. Bis Ende Juni 2015 waren davon rd. 263,24 Mio. EUR bzw. rd. 59 % tatsächlich ausbezahlt, jeweils zur Hälfte an die Italienische Republik und an die Republik Österreich.

(3) Der Auszahlungsstand gemäß dem ersten Beschluss betreffend die Periode 2007 bis 2013 für Studien (Studien 2007) lag bis 30. Juni 2015 bei rd. 83 %. Die Europäische Kommission bewilligte den Durchführungszeitraum der Maßnahme nach einmaliger Verlängerung bis 31. Dezember 2014. Die BBT SE hatte demnach den Abschlussbericht und die Endabrechnung bis Jahresende 2015 zur Auszahlung der Schlussrechnung vorzulegen.

Als Ende des Durchführungszeitraums der Maßnahmen gemäß den beiden weiteren Beschlüssen (Arbeiten 2007 und Studien 2012) genehmigte die Europäische Kommission den 31. Dezember 2015, die Abschlussberichte und die Endabrechnungen waren daher für Jahresende 2016 zu erwarten. Die Ausnutzung dieser beiden EU–Zuschüsse lag bis zum 30. Juni 2015 bei rd. 36 % (Arbeiten 2007) bzw. rd. 50 % (Studien 2012).

(4) Der Beschluss über die Arbeiten (Arbeiten 2007) sah als von der Europäischen Kommission genehmigte zuschussfähige Gesamtkosten zunächst einen Betrag von rd. 2,195 Mrd. EUR vor, der dabei zugesagte EU–Zuschuss von rd. 27 %[42] belief sich somit auf rd. 592,65 Mio. EUR. Aufgrund von Verzögerungen im Genehmigungsverfahren sowohl auf italienischer als auch auf österreichischer Seite sowie wegen der Verschiebung von notwendigen Investitionen auf ein späteres Projektstadium suchten die beiden Verkehrsministerien 2012 um eine Reduktion der Gesamtkosten (Arbeiten 2007) um rd. 1,634 Mrd. EUR auf rd. 560,70 Mio. EUR an, welche die Europäische Kommission genehmigte.

Der Bericht der BBT SE aus 2015 über den Stand der Maßnahme (Arbeiten 2007) für das Jahr 2014 sah eine neuerliche Reduktion dieser Kosten auf rd. 250,00 Mio. EUR vor und damit eine Unterschreitung der bereits 2012 deutlich reduzierten Gesamtkosten (rd. 560,70 Mio. EUR) um rd. 55 %. Der Grund dafür lag in der Verlängerung der Vergabeverfahren, welche u.a. durch Einsprüche der Teilnehmer bedingt waren.

[42] 27 % für Beginn der Maßnahme am 1. Jänner 2010 bis 31. Dezember 2011, 30 % ab 1. Jänner 2012 bis 31. Dezember 2015 gemäß C(2013)9147 final. Der Durchführungsbeschluss der Europäischen Kommission C(2013)5399 sah eine Erhöhung des Fördersatzes für Bauarbeiten um 3 % für die laufende Maßnahme 2007–EU–01180–P gemäß dem im Mehrjahresarbeitsprogramm 2012 festgelegten Zeitraum für die Zuschussfähigkeit der Kosten vor.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(5) Die BBT SE nahm zudem an dem koordinierten Projekt „SWIFTLY Green“ (Grüner Korridor für Güterverkehr und Logistik Schweden – Italien) teil, für welchen die Europäische Kommission einen höchstmöglichen Zuschuss von 1,43 Mio. EUR bewilligte. Aus diesem Gesamtbetrag erhielt die BBT SE EU–Mittel von 160.000 EUR, von denen 80.000 EUR bzw. 50 % bis Ende Juni 2015 tatsächlich ausbezahlt waren (ebenfalls jeweils 50 % an die Italienische Republik und die Republik Österreich).

7.2 (1) Der RH stellte fest, dass die BBT SE über das Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti und das BMVIT stets darum bestrebt war, die maximalen Quoten für die EU–Zuschüsse auszuschöpfen. Er wies jedoch kritisch darauf hin, dass man bei der abgeschlossenen Phase I (noch vor Gründung der BBT SE) nur 92 % der maximalen Quote (rd. 8,47 Mio. EUR anstatt rd. 9,26 Mio. EUR) erreichen konnte. Weiters wies der RH auf das damit verbundene Risiko hin, dass für die weiteren Perioden, die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht abgeschlossen und abgerechnet waren, bei Nichterreichen der vollen Quote, die Italienische Republik und die Republik Österreich auch Anteile der EU–Zuschüsse übernehmen müssen.

(2) Der RH stellte fest, dass die BBT SE durch Verzögerungen im geplanten Genehmigungsverfahren sowohl in Italien als auch in Österreich und die Verschiebung von notwendigen Investitionen auf ein späteres Projektstadium die zuschussfähigen Gesamtkosten des Beschlusses Arbeiten 2007 von ursprünglich rd. 2,195 Mrd. EUR in einem ersten Schritt um rd. 1,634 Mrd. EUR auf rd. 560,70 Mio. EUR reduzieren musste. In ihrem Bericht 2015 über den Stand der Maßnahmen 2014 reduzierte die BBT SE neuerlich die Gesamtkosten auf rd. 250,00 Mio. EUR.

(3) Der RH würdigte positiv, dass die BBT SE über Studien und Arbeiten hinaus, die direkt den Brenner Basistunnel betrafen, über ein koordiniertes Projekt – SWIFTLY Green (Grüner Korridor für Güterverkehr und Logistik Schweden – Italien) – weitere EU–Mittel beantragte und 160.000 EUR zugesprochen bekam, von denen 80.000 EUR bzw. 50 % bis Ende Juni 2015 tatsächlich ausbezahlt waren (jeweils 40.000 EUR an die Italienische Republik und an die Republik Österreich).

Er empfahl der BBT SE, auch an künftigen Ausschreibungen wie dem SWIFTLY Green teilzunehmen, um neben den EU–Zuschüssen für Studien und Arbeiten weitere EU–Mittel zugesprochen zu bekommen.

7.3 Laut Stellungnahme der BBT SE habe es sich nicht um verzögerte Genehmigungen im Sinne des Einreich– und UVP–Projektes gehandelt, sondern um eine verspätete Genehmigung zum Start der Bauphase. Aus diesem Grunde hätten sich alle Ausschreibungen und damit einhergehende Bautätigkeiten mit deren Investitionen verschoben.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

EU–Kofinanzierung ab 2014

8.1 (1) Die BBT SE erhielt für die Phase 2014 bis 2020 Zusagen der Europäischen Kommission für die Kofinanzierung von rd. 302,85 Mio. EUR für Studien und von rd. 878,64 Mio. EUR für Arbeiten, was den Höchstbeträgen von rd. 50 % (für Studien) bzw. rd. 40 % (für Arbeiten) entsprach. Insgesamt erhielt die BBT SE aus dem Aufruf der Europäischen Kommission daher eine Unterstützungszusage von rd. 1,181 Mrd. EUR. Dies war ein um insgesamt rd. 411,42 Mio. EUR geringerer Betrag als ursprünglich angesucht (rd. 1,593 Mrd. EUR), weil die Europäische Kommission aus budgetären Gründen bei allen bezuschussten Projekten eine Kürzung um die eingereichte Jahrestranche 2020 vorgenommen hatte.

(2) Die von der BBT SE bei der Europäischen Kommission beantragten Gesamtkosten von rd. 8,661 Mrd. EUR entsprachen den vom Aufsichtsrat der BBT SE genehmigten Gesamtkosten für den Bau des Brenner Basistunnels vom 1. Jänner 2013 und umfassten neben den Kosten für den Rohbau und die Ausrüstung sowie der Risikovorsorge auch die Kosten für Management und Grundeinlöse (rd. 70 Mio. EUR) (**TZ 13** ff.).

Gemäß Art. 8 der CEF–Verordnung[43] dürfen Grundstückskosten nicht zu den förderfähigen Kosten gezählt werden, in der Vereinbarung zwischen Europäischer Kommission und Italienischer Republik bzw. Republik Österreich über die Gewährung des Zuschusses waren dazu explizit auch die Enteignungskosten ausgenommen. Bereits der Beschluss der Europäischen Kommission über die Gewährung des Zuschusses für Studien 2012 nahm die Kosten für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden erstmalig von der Förderfähigkeit aus.

Die BBT SE bekundete gegenüber dem RH, dass sie aufgrund einer Vereinbarung mit der Europäischen Kommission für den Bau des Brenner Basistunnels notwendige Grundstückskosten als förderfähige Kosten einreichen könne. Erst infolge der Gebarungsüberprüfung durch den RH bemühte sich die BBT SE um eine schriftliche Bestätigung dafür. Mit Schreiben vom 15. April 2016 akzeptierte die Europäische Kommission ausnahmsweise die bisher abgerechneten Grundstückskosten als förderfähige Kosten. Künftige Abrechnungen waren davon nicht umfasst.

8.2 (1) Der RH wies kritisch auf den Umstand hin, dass die Europäische Kommission aus budgetären Gründen eine Kürzung um die eingereichte Jahrestranche 2020 vornehmen musste, womit die Finanzierung von rd. 411,42 Mio. EUR voraussichtlich von den Aktionären der BBT SE – in weiterer Folge von der Italienischen Republik

[43] Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, ABl L 348 vom 20. Dezember 2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

und der Republik Österreich – zusätzlich zu ihren sonstigen Finanzierungspflichten (siehe **TZ 5**) übernommen werden muss.

(2) Der RH anerkannte die regelmäßige Teilnahme der BBT SE an Aufrufen der Europäischen Kommission zur Erlangung der EU–Kofinanzierung. Er erinnerte jedoch daran, dass für künftige – nach 2020 Platz greifende – Entscheidungskalküle der Europäischen Kommission keine Rechtsverbindlichkeit gegeben war und daher das Risiko der Ausfallsfinanzierung (Übernahme der nicht von der Europäischen Kommission bezuschussten Kosten zu je 50 % durch die Italienische Republik und die Republik Österreich) schlagend werden könnte, was Mehrkosten für Österreich von rd. 757,05 Mio. EUR bedeuten würde.

Der RH empfahl der BBT SE, auch an künftigen Aufrufen der Europäischen Kommission zur Einreichung von Vorschlägen im Hinblick auf die Gewährung weiterer Zuschüsse der EU teilzunehmen, um allenfalls noch die Jahrestranche 2020 von rd. 411,42 Mio. EUR und auch für die Jahre 2021 ff. EU–Zuschüsse für Studien und Arbeiten zu bekommen.

(3) Der RH betrachtete es kritisch, dass die BBT SE erst auf Anraten des RH bestrebt war, einen Nachweis von der Europäischen Kommission zu erhalten, demgemäß die Abweichung von Art. 8 der CEF–Verordnung zulässig war und Grundstückskosten somit zu den förderfähigen Kosten gezählt werden durften. Der RH wies weiters kritisch darauf hin, dass diese Abweichung nicht für künftige Abrechnungen galt.

Der RH empfahl der BBT SE, grundsätzlich die EU–rechtlichen Vorschriften hinsichtlich der Abgrenzung der Kosten für die Grundeinlösen einzuhalten und für hinkünftige EU–Zuschüsse auf eine nachweisliche Berücksichtigung der Grundstücks– und Enteignungskosten als förderfähige Kosten hinzuwirken.

8.3 Laut Stellungnahme der BBT SE habe sie, nachdem im Jahr 2014 die Finanzierungsagentur der EU die Kosten für die Grundstückskäufe nicht mehr akzeptierte, sofort im Jahre 2014 Kontakt mit der Agentur aufgenommen. Die Akzeptanz der bis 2013 für die Grundstückskäufe abgerechneten Kosten als förderfähige Kosten sei aufgrund mehrmaliger Interventionen durch die BBT SE während der Gebarungsüberprüfung durch den RH erfolgt. Die Kosten für die Grundstückskäufe ab 2014 würden aber nicht mehr zuschussfähig sein.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Rahmenpläne und Zuschussverträge

9.1 (1) Die ÖBB–Infrastruktur AG trägt gemäß Bundesbahngesetz[44] grundsätzlich die Kosten für die Erfüllung ihrer Aufgaben, erhält jedoch seitens des Bundes u.a. für die Instandhaltung, die Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur Zuschüsse. Beim Brenner Basistunnel lag die Zuschussquote bei 100 %.

(2) Die ÖBB–Infrastruktur AG hatte gemäß Bundesbahngesetz einen sechsjährigen Rahmenplan zu erstellen, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) und für die Erweiterungsinvestitionen zu enthalten hat. Im Rahmenplan sind die Erweiterungsinvestitionen (Neu– und Ausbau) nach Maßgabe des Projektfortschritts als in der Planungs– oder Errichtungsphase befindlich gesondert auszuweisen. Der Rahmenplan ist jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Auf Grundlage des Rahmenplans hatte das BMVIT im Einvernehmen mit dem BMF, als Vertreter der Republik Österreich, mit der ÖBB–Holding AG und der ÖBB–Infrastruktur AG Zuschussverträge abzuschließen. Diese Verträge regelten, welche in Bau bzw. Betrieb befindlichen Eisenbahninfrastrukturprojekte in welcher Höhe vom Bund finanziert werden. Die Zuschussverträge waren jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

(3) Die ÖBB–Infrastruktur AG erstellte zwei Mal jährlich einen Bericht über alle Projekte des Rahmenplans (rd. 300), in dem für jedes Projekt ein Soll–Ist–Vergleich in Bezug auf Kosten und Zeitplan sowie Begründungen bei Abweichungen von den Planwerten dargestellt wurden. Diesen Bericht übermittelte die ÖBB–Infrastruktur AG an die SCHIG, die eine Termin– und Kostenkontrolle durchführte und über die laufende Umsetzung des Rahmenplans an das BMVIT berichtete. Auf Basis dieses jeweils im Herbst dem BMVIT vorgelegten Berichts akkordierten das BMVIT, die ÖBB–Holding AG und die ÖBB–Infrastruktur AG den nächstjährigen Rahmenplan und schlossen ihn grundsätzlich auf Basis der neuen Datenlage – rollierend für die kommenden sechs Jahre – ab.

(4) Die Überprüfung der Abfolge zwischen Rahmenplänen und Zuschussverträgen ergab Folgendes:

– Für die Periode 2010 bis 2015 lag weder ein Rahmenplan vor, noch waren Zuschussverträge abgeschlossen.

– Für die Periode 2014 bis 2019 lag der Rahmenplan im März 2014 vor, die Zuschussverträge schlossen BMVIT, ÖBB–Holding AG und die ÖBB–Infrastruk-

[44] § 42 Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der ÖBB (BBG)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

tur AG am 19. August 2015 ab, wobei allein der Abstimmungsprozess zwischen BMVIT und BMF von Anfang September 2014 bis August 2015 dauerte.

– Für den Zeitraum 2015 bis 2020 wurden weder ein Rahmenplan erstellt noch Zuschussverträge abgeschlossen.

– Der Ministerrat beschloss am 14. Oktober 2015 den Rahmenplan 2016 bis 2021, das BMVIT erwartete den Abschluss der zugehörigen Zuschussverträge im ersten Halbjahr 2016.

(5) Für Zeiten, für die keine Zuschussverträge abgeschlossen waren, leistete das BMVIT die Zahlungen auf Basis der in der Periode zuvor abgeschlossenen Zuschussverträge. Im vom RH erstellten Bundesrechnungsabschluss für das Jahr 2014 musste das BMVIT für die „Zahlungen an die ÖBB gem. § 42 BBG“ die Werte aus dem Zuschussplan 2013 bis 2018 ansetzen, weil der Zuschussvertrag 2014 bis 2019 noch nicht abgeschlossen war.

9.2 Der RH kritisierte, dass das BMVIT entgegen § 42 Bundesbahngesetz keine Zuschussverträge im Einvernehmen mit dem BMF, mit der ÖBB–Holding AG und der ÖBB–Infrastruktur AG für die Perioden 2010 bis 2015 und 2015 bis 2020 abgeschlossen hatte. Zudem kritisierte er, dass keine Rahmenpläne als Grundlage für Zuschussverträge erstellt waren, weswegen die gesetzlichen Auflagen des Bundesbahngesetzes im überprüften Zeitraum zum Teil nicht erfüllt waren.

Weiters kritisierte er den überaus langen Zeitbedarf für den Abschluss der Zuschussverträge der Periode 2014 bis 2019, die erst im August 2015 unterzeichnet wurden, womit rund ein Viertel der Laufzeit bereits verstrichen war und für diesen Zeitraum die Zuschüsse auf alten, nicht aktualisierten Daten beruhten. Auch in den Bundesrechnungsabschluss mussten aufgrund dessen überholte Daten einfließen, worauf der RH bereits im Bundesrechnungsabschluss für das Jahr 2014 unter Untergliederung 41[45] hingewiesen hatte.

[45] siehe BRA 2014: Textteil Band 2: Untergliederung, UG 41, S. 362

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der RH empfahl daher dem BMVIT und dem BMF, künftig lückenlos den gesetzmäßigen Zustand herzustellen, jährlich rollierende Rahmenpläne zu erstellen und darauf aufbauend die Zuschussverträge mit der ÖBB–Holding AG und der ÖBB–Infrastruktur AG abzuschließen. Um den Zeitbedarf für den Abschluss der Zuschussverträge zu beschränken und um Zuschussverträge möglichst am Beginn der entsprechenden Periode abschließen zu können, sollte gemeinsam ein standardisierter, verbindlicher Abstimmungsprozess festgelegt werden.

9.3 (1) Laut Stellungnahme des BMVIT habe sich die Abstimmung für die Rahmenpläne 2010–2015 und 2015–2020 verzögert, weshalb jeweils im Herbst 2010 und 2015 entschieden worden sei, jeweils die Rahmenpläne für das Folgejahr (2011–2016 und 2016–2021) zu beschließen. Die Rahmenpläne 2013–2018 und 2014–2019 und die entsprechenden Zuschussverträge seien erstellt worden, sodass die Instrumente zur Finanzierung des Schienennetzes (Rahmenpläne und Zuschussverträge) lückenlos und ohne Unterbrechung vorhanden waren.

Die Empfehlung des RH werde umgesetzt. Beginnend mit dem Rahmenplan 2016–2021 und verstärkt für den Rahmenplanentwurf 2017–2022 und danach seien bereits ein standardisierter Zeitplan und die vorzulegenden Unterlagen zwischen BMVIT und BMF abgestimmt worden.

(2) Laut Stellungnahme des BMF seien in den vergangenen Jahren regelmäßig der Rahmenplan sowie die Regierungsvorlage der für den Abschluss der Zuschussverträge erforderlichen gesetzlichen Ermächtigung zur Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zeitgleich im Ministerrat beschlossen worden (zuletzt im 76. Ministerrat vom 14. Oktober 2015, Tagesordnungspunkte 30 und 31). Somit sei der Rahmenplan regelmäßig auch auf Ebene der Bundesregierung beschlossen worden.

Ein zwischen BMVIT und BMF standardisierter, abgestimmter Abstimmungsprozess zum Abschluss der Zuschussverträge sei bereits in Ausarbeitung. Im Rahmen der zeitlichen Vorgaben des Abstimmungsprozesses seien jedenfalls die erforderliche Transparenz und Vollständigkeit der Entscheidungsgrundlagen zu gewährleisten.

9.4 Der RH erwiderte dem BMVIT, dass für die Perioden 2010 bis 2015 und 2015 bis 2020 weder Rahmenpläne noch Zuschussverträge erstellt wurden. Die gesetzlichen Auflagen des Bundesbahngesetzes waren daher für diese beiden Perioden nicht erfüllt und die Instrumente zur Finanzierung des Schienennetzes im überprüften Zeitraum nicht lückenlos und ohne Unterbrechung vorhanden.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Kostenbeiträge Land Tirol und Querfinanzierung Autobahnmaut

10.1 (1) Der 50 %–Anteil der Republik Österreich an der Finanzierung des Brenner Basistunnels erfolgte neben den Mitteln aus dem Rahmenplan über Kostenbeiträge des Landes Tirols und über zweckgebundene Mauteinnahmen – sogenannte „Querfinanzierungszuschläge" – auf der A 13, Brenner Autobahn und der A 12, Inntal Autobahn.

(2) Am 16. November 2004 erwarb das Land Tirol von der Republik Österreich 25 % der Aktien an der Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft[46] um rd. 6,47 Mio. EUR. Mit Aktienkaufvertrag vom 18. April 2011 veräußerte das Land Tirol seine Aktien an die ÖBB–Infrastruktur AG um 1 EUR.

Gleichzeitig ging das Land Tirol die Verpflichtung ein, Kostenbeiträge für die Errichtung des Brenner Basistunnels zu leisten. Laut Aktienkaufvertrag sollte das Land Tirol

– von 2011 bis 2014 insgesamt 16,31 Mio. EUR[47] für die Errichtung der Erkundungstunnel in vier gleichen Teilbeträgen und

– von 2015 bis 2034 insgesamt 120 Mio. EUR für den Haupttunnel in 20 gleichen Teilbeträgen

leisten. Das Land Tirol leistete die ersten vier Teilbeträge von 16,31 Mio. EUR und 2015 die erste der 20 Raten zu je 6 Mio. EUR.

(3) Das BMVIT kam Ende 2013 im Zuge einer politischen Vereinbarung[48] dem Land Tirol entgegen, indem es fünf Jahresbeiträge von 6 Mio. EUR auf 3,5 Mio. EUR jährlich senkte, insgesamt 12,5 Mio. EUR. Das Land Tirol sollte im Gegenzug ökologische Begleitmaßnahmen im Unterinntal finanzieren. Die Vereinbarung gab Umfang, Art und erwartete Wirkungen der Maßnahmen nicht vor. Das Land Tirol verwendete die Mittel lt. eigenen Angaben für die Förderungsaktionen „Förderung von emissionsarmen LKW[49]" und „Förderung für die Stilllegung von emissionsreichen LKW[50]".

46 Mit Verschmelzungsplan (–vertrag) vom 1. Dezember 2004 in die BBT SE übertragen.

47 Preisbasis 1. Jänner 2010

48 Bundesministerin Doris Bures und Landeshauptmann Günther Platter

49 Förderbar war die Stilllegung von LKW und Sattelzugfahrzeugen über 3,5 Tonnen der Euroklasse 0 bis IV.

50 Förderbar war die Anschaffung von LKW und Sattelzugfahrzeugen über 3,5 Tonnen der Euroklasse VI.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Auf Anregung des BMVIT genehmigten der Vorstand und der Aufsichtsrat der ÖBB–Infrastruktur AG im Jahr 2015 diese Änderung der vertraglich vereinbarten Kostenbeiträge.

(4) Der für den Brenner Basistunnel zweckgebundene Mautaufschlag auf der A 13, Brenner Autobahn, betrug 25 %. Auf der A 12, Inntal Autobahn, zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und dem Knoten Innsbruck/Amras, legten die Mauttarifverordnungen eine stufenweise Erhöhung der Mautaufschläge fest:

Tabelle 3: Mautaufschläge A 12 Unterinntal Autobahn

	Aufschläge aus der jeweiligen Mauttarifverordnung (MTVO)				
	MTVO 2011	MTVO 2012	MTVO 2013	MTVO 2014	MTVO 2015
	in %				
2012	10	10			
2013	15	15			
2014	20	**20**	**15**		
2015	25	**25**	**20**	20	
2016			25	25	25

Quellen: BMVIT; RH

Ebenfalls aufgrund der politischen Vereinbarung zwischen dem BMVIT und dem Land Tirol (Ende 2013) wurde die Erhöhung der Mautaufschläge im Jahr 2014 einmalig ausgesetzt, um die finanzielle Belastung der Tiroler Wirtschaft zu vermindern. Der Querfinanzierungszuschlag erhöhte sich erst im Jahr 2015 auf 20 % und im Jahr 2016 auf 25 %.

Der Querfinanzierungszuschlag aus dem Mautaufschlag verminderte sich daher um insgesamt rd. 6,96 Mio. EUR (2014: rd. 3,43 Mio. EUR, 2015: rd. 3,53 Mio. EUR).

Insgesamt belief sich die Höhe der Querfinanzierungszuschläge auf beiden Autobahnen bis Ende 2015 auf rd. 168,91 Mio. EUR.

10.2 (1) Der RH kritisierte die politische Vereinbarung zwischen dem BMVIT und dem Land Tirol von 2013, weil damit einerseits die ökologischen Begleitmaßnahmen im Unterinntal – die durch die Reduzierung der Kostenbeiträge des Landes Tirol von 12,5 Mio. EUR finanziert werden sollten – hinsichtlich Art, Umfang und Wirkung nicht detailliert festgelegt waren und andererseits, weil die Verminderung des Mautaufschlags 2014 und 2015 der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene entgegenwirkte (siehe **TZ 34** ff.).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der RH empfahl dem BMVIT, keine weiteren Reduzierungen des Mautaufschlags zu beschließen, um nicht der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene entgegenzuwirken. Eventuelle weitere Unterstützungen des Landes Tirol für ökologische Begleitmaßnahmen im Unterinntal, wie sektorales Fahrverbot, sollten nicht über Kürzung der 2011 vertraglich vereinbarten Kostenbeiträge, sondern über gesonderte Vereinbarungen erfolgen, die Umfang, Art und erwartete Wirkungen der Maßnahmen festlegen.

(2) Der RH wies darauf hin, dass aufgrund der Veränderungen in den vereinbarten und festgelegten Finanzierungsbeiträgen des österreichischen Anteils an der Errichtung des Brenner Basistunnels das BMVIT aus eigenem Budget zumindest rd. 19,46 Mio. EUR mehr zu leisten hat (12,5 Mio. EUR aufgrund der Verminderung der Kostenbeiträge des Landes Tirol und rd. 6,96 Mio. EUR aus der Verminderung des Mautaufschlags für 2014 und 2015 – und damit des reduzierten Querfinanzierungszuschlags aus der A 12, Inntal Autobahn).

10.3 Laut Stellungnahme des BMVIT sei der in Rede stehende Mautaufschlag auf dem Abschnitt Innsbruck – Staatsgrenze der A 12, Inntal Autobahn, niemals reduziert, sondern bis 2016 stetig bis zum Maximum von 25 % erhöht worden. Die stufenweise Erhöhung bis zum Maximum von 25 % sei lediglich in einem um ein Jahr längeren Zeitraum vorgenommen worden. Die maximale Höhe des Mautaufschlages auf der A 12, Inntal Autobahn, sei daher lediglich ein Jahr später erreicht worden als ursprünglich geplant (2016 anstatt 2015). Eine Reduzierung des Mautaufschlages auf der A12, Inntal Autobahn, sei zu keinem Zeitpunkt erfolgt und eine solche stehe auch in Zukunft in keiner Weise zur Debatte.

10.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass die vom BMVIT als „stufenweise Erhöhung in einem um ein Jahr längeren Zeitraum“ bezeichnete einmalige Aussetzung der Erhöhung der Mautaufschläge 2014 den Querfinanzierungszuschlag zum Brenner Basistunnel aus dem Mautaufschlag um insgesamt rd. 6,96 Mio. EUR verminderte.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Finanzplanung

11.1 (1) Am 18. April 2011 legten die Aktionäre der BBT SE in einer a.o. Hauptversammlung die Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III – Bau des Haupttunnels und Probebetrieb – des Brenner Basistunnels fest. Diese Rahmenbedingungen bestimmten für die Finanzplanung, dass die BBT SE einen Mittelabflussplan auf Basis der erwarteten projektbezogenen Kosten, Risiken und Termine für die gesamte Lebensdauer des Projekts zu erstellen und jährlich dem Aufsichtsrat und in weiterer Folge den Aktionären zur Genehmigung vorzulegen hat. Dabei sollten auch die finanzielle Abdeckung von Seiten der EU und die jeweils zur Hälfte verbleibenden Anteile der Aktionäre ÖBB–Infrastruktur AG und Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG dargestellt werden.

(2) Die BBT SE erstellte bis 2011 Mittelabflusspläne für die gesamte Baudauer des Projekts (bis 2025) und ließ sie genehmigen; die Darstellung der Finanzmittelherkunft unterblieb in diesem Plan.

Ab 2012 ging die BBT SE vom Planungshorizont „Baudauer“ ab und erstellte nur noch einjährige Finanzpläne; sie trennte dabei die Finanzmittelherkunft nach EU, Italienischer Republik und Republik Österreich.

(3) Die ÖBB–Infrastruktur AG plante im Zuge der Erstellung der jährlichen Rahmenpläne (siehe **TZ 9**) auch die Finanzierung des Brenner Basistunnels. Sie berücksichtigte in der Annuitätenrechnung für das Projekt neben den von der BBT SE vorgegebenen Finanzmittelabflüssen auch die Finanzmittelherkunft. Die Finanzierung für den Brenner Basistunnel erfolgt auf 50 Jahre, der österreichische Anteil an den Gesamtkosten liegt bei rd. 5,067 Mrd. EUR (vorausvalorisiert auf die Fertigstellung 2026), der ÖBB–Infrastruktur AG werden für die Finanzierung Kosten von voraussichtlich 3,308 Mrd. EUR (unter der Annahme von Zinssätzen von 3,40 % bis 4,62 % jährlich) anfallen. Rund 90 % der Finanzierungskosten (rd. 2,990 Mrd. EUR) sollen lt. Annuitätenrechnung der ÖBB–Infrastruktur AG aus der Querfinanzierung Autobahnmaut (siehe **TZ 10**) gedeckt werden.

Eine Analyse des RH zeigte, dass bei Änderung des Finanzierungszinssatzes von einem halben Prozentpunkt über die gesamte Laufzeit die Finanzierungskosten um rd. 500 Mio. EUR steigen bzw. sinken würden. Für die Finanzierung des Kostenbeitrags des Landes Tirol lag keine Berechnung der Finanzierungskosten vor:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Tabelle 4: Annuitätenrechnung zum Brenner Basistunnel, Finanzierungsanteil Österreich, Stand Ende 2015

	in Mio. EUR
Gesamtkosten BBT Anteil Österreich[1]	**4.963,52**
davon	
Kostenbeitrag Tirol[2]	*81,09*
EU–Zuschüsse	*1.491,60*
Kostenbeitrag aus Querfinanzierung Autobahnmaut	*600,63*
Ausgleich Periodenunterschiede der Zahlungsflüsse[3]	*16,77*
Annuitäten Rahmenplanfinanzierung	2.773,43
Finanzierungskosten[4]	3.307,68
Gesamtkosten inklusive Finanzierungskosten	**6.081,11**

[1] vorausvalorisiert auf die Fertigstellung 2026

[2] bis zur Fertigstellung 2026

[3] erforderlich wegen zeitlicher Unterschiede bei den Zahlungsflüssen und Ausweis der tatsächlich an die BBT SE geflossenen Mittel

[4] Finanzierungszeitraum 50 Jahre

Quellen: ÖBB–Infrastruktur AG; RH

11.2 (1) Der RH hielt fest, dass für den von der Republik Österreich zu tragenden Anteil aus dem Rahmenplan (rd. 2,773 Mrd. EUR) an den Gesamtkosten der Errichtung des Brenner Basistunnels der ÖBB–Infrastruktur AG Finanzierungskosten – abhängig vom realen Zinssatz – von vermutlich rd. 3,308 Mrd. EUR für den Finanzierungszeitraum von 50 Jahren erwachsen werden. Ändert sich jedoch der angenommene Zinssatz über die gesamte Laufzeit um lediglich einen halben Prozentpunkt, so könnten sich die Finanzierungskosten um rd. 500 Mio. EUR erhöhen bzw. reduzieren.

(2) Der RH kritisierte die BBT SE, weil sie die in der a.o. Hauptversammlung am 18. April 2011 beschlossenen Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III – Bau des Haupttunnels und Probebetrieb – des Brenner Basistunnels hinsichtlich der Erstellung des Mittelabflussplans nicht einhielt. Die BBT SE berücksichtigte in den Plänen nie die gesamte Lebensdauer des Projekts und die Baudauer nur bis 2011, danach erstellte sie lediglich einjährige Finanzpläne. In den einjährigen Finanzplänen teilte die BBT SE die Finanzmittelherkunft zwar nach EU, Italienischer Republik und Republik Österreich, verzichtete jedoch für den Anteil Österreichs auf eine Trennung nach Kostenbeiträgen Land Tirol, Querfinanzierung aus den Mauteinnahmen und Finanzierung aus dem Rahmenplan.

Insgesamt betrachtet war damit für die BBT SE die – mit der Annuitätenplanung der ÖBB–Infrastruktur AG abgestimmte – Gesamtübersicht betreffend den Einsatz öffentlicher Mittel über die gesamte Lebensdauer des Projekts nicht sichergestellt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der RH empfahl der BBT SE, Mittelabflusspläne – zwecks Vereinfachung des Arbeitsablaufs in Abstimmung mit der Annuitätenplanung der ÖBB–Infrastruktur AG – auf Basis der in der a.o. Hauptversammlung am 18. April 2011 beschlossenen Rahmenbedingungen zu erstellen und vom Aufsichtsrat bzw. den Aktionären genehmigen zu lassen. Hinsichtlich der Mittelherkunft sollte die finanzielle Abdeckung von Seiten der EU, des Landes Tirol, der Mauteinnahmen und eventuell weiterer Einnahmen sowie der verbleibenden Anteile der Aktionäre ÖBB–Infrastruktur AG und der Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG berücksichtigt werden.

11.3 Laut Stellungnahme der BBT SE erhalte sie ihre Investitionsmittel als Gesellschafterzuschüsse. Die Eigentümer der BBT SE, die ÖBB–Infrastruktur AG und die Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG, würden ihrerseits die Finanzierung von den Staaten erhalten. Die BBT SE könne daher niemals die internen Finanzierungsflüsse vom Land Tirol an den Bund oder Querfinanzierungen aus den Mauteinnahmen etc. erkunden und darüber berichten. Die BBT SE sei eine reine Projektgesellschaft zur Errichtung und Inbetriebnahme des Tunnels. Sie könne daher auch nicht die Mittelabflüsse für die gesamte Lebensdauer darstellen, weil der Betrieb von den Infrastrukturbetreibern ÖBB und Rete Ferroviaria Italiana durchgeführt werde.

11.4 Der RH entgegnete der BBT SE, dass die Eigentümer mit Beschluss der Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III des Brenner Basistunnels am 18. April 2011 der BBT SE die Aufgabe übertrugen, einen Mittelabflussplan samt finanzieller Abdeckung zu erstellen und diesen dem Aufsichtsrat sowie in weiterer Folge den Aktionären zur Genehmigung vorzulegen. Nach Ansicht des RH war es daher Aufgabe der BBT SE, die dafür erforderlichen Informationen von den Eigentümern einzuholen und daraus einen Finanzplan, der den Anforderungen der Eigentümer entspricht, zu erstellen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Kosten und Termine

Kosten und Termine, Stand 2015

12.1 (1) Die Gesamtlänge des Tunnelsystems für den Brenner Basistunnel wird nach der Fertigstellung rd. 230 km betragen, davon errichtete die BBT SE bis Ende September 2015 rd. 41,1 km (rd. 18 %). Die BBT SE plante mit dem Bauprogramm 2010

– die Fertigstellung der Bauarbeiten im Juli 2025 und

– die Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels mit Ende 2026 (siehe **TZ 26**).

(2) Die vom Aufsichtsrat der BBT SE genehmigten prognostizierten Kosten für das Tunnelprojekt lagen mit Stand und Preisbasis 1. Jänner 2013 bei rd. 8,661 Mrd. EUR. Der noch nicht genehmigte Stand der prognostizierten Projektkosten zum 1. Jänner 2015 betrug rd. 8,127 Mrd. EUR (ohne Vorausvalorisierung). Unter Einbeziehung der Vorausvalorisierung auf das Fertigstellungsdatum werden die Kosten des Tunnelprojekts rd. 10,133 Mrd. EUR (Stand 21. September 2015) betragen (**TZ 13**).

(3) Wegen des Fehlens der vom Aufsichtsrat der BBT SE genehmigten – und damit zwischen den Eigentümern aus Italien und Österreich abgestimmten – Kostenprognosen nach dem 1. Jänner 2013 zog der RH für die Gebarungsüberprüfung primär die genehmigte Kostenprognose zum 1. Jänner 2013 (rd. 8,661 Mrd. EUR) heran (**TZ 13**).

(4) Zum Stichtag 31. Dezember 2014 beliefen sich die abgerechneten Gesamtkosten für das Tunnelprojekt auf rd. 702,74 Mio. EUR, was einem Anteil am bisher genehmigten Letztstand der Prognosekosten zum 1. Jänner 2013 (rd. 8,661 Mrd. EUR) von rd. 8 % ausmachte (siehe **TZ 21**).

(5) Die Kosten der Finanzierung (siehe **TZ 11**) waren im genehmigten Letztstand der prognostizierten Kosten (rd. 8,661 Mrd. EUR) nicht enthalten.

12.2 Der RH hielt hinsichtlich der Termine und der Kostenprognosen insbesondere fest, dass

– die BBT SE ihrem Aufsichtsrat nicht wie in den „Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III des Projektes BBT“ gefordert, die Fortschreibungen der projektbezogenen Kosten, Risiken etc. jährlich zur Genehmigung vorlegte (siehe **TZ 13**),

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

– die prognostizierten Gesamtkosten zwischen 2002 und 2013 von rd. 4,500 Mrd. EUR auf rd. 8,661 Mrd. EUR, insbesondere wegen der fehlenden Vorausvalorisierung und unterschiedlicher Kostenberechnungsgrundlagen, um rd. 92 % in mehreren Etappen stiegen (siehe **TZ 14**),

– die BBT SE differenziert und wissenschaftlich an die Risikobewertung für den Prognosestand heranging und bemüht war, einerseits die zu erwartenden Kosten einzugrenzen und andererseits die dafür gewählten Ansätze zu objektivieren (siehe **TZ 19**),

– die prognostizierten Risikokosten zwischen 2002 und 2013 von rd. 0,523 Mrd. EUR auf rd. 1,295 Mrd. EUR stiegen, was insbesondere auf die in der Prognose des Jahres 2013 erstmals enthaltenen „nicht identifizierbaren Risiken“ zurückzuführen war (siehe **TZ 19**),

– die Abrechnungssumme der zwölf bisher fertiggestellten Baulose (rd. 166,32 Mio. EUR) um rd. 19,55 % über der Auftragssumme lag (siehe **TZ 22**) und dass

– zwischen den terminlichen Zielsetzungen (Baufertigstellungstermin 2025 und Inbetriebnahme 2026) sowie dem aktuellen Baufortschritt – aufgetretene Verzögerungen in allen Baulosen – und der möglichen Inbetriebnahme Ende 2027 (wegen den Ausschreibungskriterien des Bauloses Mauls–Brenner) ein Spannungsfeld bestand (siehe **TZ 26**).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Kostenprognosen

Stand der Prognosekosten Ende 2015

13.1 (1) Die genehmigten prognostizierten Kosten für das Tunnelprojekt lagen mit Stand und Preisbasis 1. Jänner 2013 bei rd. 8,661 Mrd. EUR. Unter Einbeziehung der Vorausvalorisierung auf die Inbetriebnahme Ende 2026 werden die Kosten rd. 10,133 Mrd. EUR (Stand 21. September 2015) betragen; diese Summe enthielt die prognostizierten Gesamtkosten inklusive 14 % Risikovorsorge (rd. 8,5 Mrd. EUR) und einen Anteil für die Vorausvalorisierung (rd. 1,5 Mrd. EUR).

Die Unternehmensleitung der BBT SE beabsichtigte, das Ausschreibungsergebnis des Bauloses Mauls–Brenner (siehe **TZ 28**) – wegen dessen eventuell entscheidenden Auswirkungen auf die Bauzeit und –kosten – in die neue Kostenprognose einfließen zu lassen. Das Ausschreibungsergebnis sollte im April 2016 vorliegen, weshalb die BBT SE dem Aufsichtsrat nach 2013 keine neue Kostenprognose zur Genehmigung vorlegte; die BBT SE beabsichtigte, den aktualisierten Stand der Prognosekosten zum 1. Jänner 2016 vom Aufsichtsrat genehmigen zu lassen.

Den vom Aufsichtsrat noch nicht genehmigten Stand der prognostizierten Projektkosten zum 1. Jänner 2015 bezifferte die BBT SE am 29. September 2015 mit rd. 8,127 Mrd. EUR (ohne Vorausvalorisierung). Bis zum Abschluss der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle im Oktober 2015 entsprach der letztgültige Genehmigungsstand jenem vom 1. Jänner 2013.

(2) Die in der a.o. Hauptversammlung der BBT SE am 18. April 2011 beschlossenen „Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III des Projektes BBT“ legten fest, dass die Fortschreibungen der projektbezogenen Kosten, Risiken etc. jährlich dem Aufsichtsrat der BBT SE zur Genehmigung vorgelegt werden mussten.

13.2 Der RH beanstandete, dass die BBT SE ihrem Aufsichtsrat nicht – wie in den „Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III des Projektes BBT“ gefordert – die Fortschreibungen der projektbezogenen Kosten, Risiken etc. jährlich zur Genehmigung vorlegte. Ende 2015 entsprach der letztgültige Genehmigungsstand jenem vom 1. Jänner 2013, womit das jährliche Intervall für die Genehmigung auf ein zumindest dreijähriges Intervall anwuchs.

Der RH empfahl der BBT SE, die Prognosekosten für den Brenner Basistunnel, wie in den in der a.o. Hauptversammlung der BBT SE am 18. April 2011 beschlossenen „Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III des Projektes BBT“ festgelegt, dem Aufsichtsrat der BBT SE jährlich zur Genehmigung vorzulegen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Entwicklung der prognostizierten Gesamtkosten zwischen 2002 und 2013

14.1 (1) Bei der Entwicklung der prognostizierten Gesamtkosten – bestehend aus Rohbaukosten, Ausrüstung, Management, Grundeinlöse und Risiken[51] – des Brenner Basistunnels von 2002 bis 2013 ergaben sich vier wesentliche Betrachtungszeitpunkte:

Tabelle 5: Entwicklung der prognostizierten Gesamtkosten

Stand	Gesamtkosten-prognose	Preisbasis	Veränderung zum vorigen Prognosewert (unterschiedliche Preisbasis)	Gesamtkosten-prognose (Preisbasis 1. Jänner 2013[1])	Veränderung zum vorigen Prognosewert (Preisbasis 1. Jänner 2013)	Anmerkung
	in Mrd. EUR		in %	in Mrd. EUR	in %	
2002	4,500	2002	–	5,913	–	erster öffentlicher Prognosewert
2006	6,000	1. Juli 2006	33,3	7,764	31,3	auf Basis Vorprojekt und erste Erkenntnisse Einreichprojekt
2010	7,460	1. Jänner 2010	24,3	8,407	8,3	auf Basis abgeschlossenes Einreichprojekt inklusive Kosten für Probebetrieb, Inbetriebnahme und Risikovorsorge
2013	8,661	1. Jänner 2013	16,1	8,661	3,0	letzte vom Aufsichtsrat genehmigte Kostenprognose

[1] Valorisierung auf Basis des von der Statistik Austria erstellten Baupreisindex für den Tiefbau

Quellen: BBT SE; RH

Die prognostizierten Gesamtkosten stiegen zwischen 2002 (noch vor dem Abschluss der verschiedenen Erkundungen und vor Beginn der Bauarbeiten) und 2013 (Teile des Gesamtprojekts bereits fertiggestellt) von rd. 4,500 Mrd. EUR (Preisbasis 2002) auf rd. 8,661 Mrd. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2013) um rd. 92 %. Die BBT SE berücksichtigte die Wertanpassung ab dem Jahr 2006 mit rd. 0,3 % bis rd. 5,2 % pro Jahr. Für die Jahre 2002 bis 2006 lagen keine Wertanpassungen vor. Die Wertanpassung für den Zeitraum 2006 bis 2014 betrug insgesamt rd. 19,63 %.

[51] Von der BBT SE gewählte Gliederung der prognostizierten Gesamtkosten ab 2010; für die Jahre vor 2010 erfolgte eine Harmonisierung der Kostengliederung für die nachfolgende Darstellung in Abstimmung mit der BBT SE.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Als Vergleichsmaßstab zur Beurteilung der Entwicklung der Prognosekosten zog der RH daher den von der Statistik Austria erstellten Baupreisindex für den Tiefbau heran, der von Jänner 2002 bis Dezember 2012 um rd. 31 % anstieg.

(2) Grundlagen für die Prognose zum 1. Juli 2006 waren das Vorprojekt und erste Erkenntnisse des Einreichprojekts. Der Prognose zum 1. Jänner 2010 lag das abgeschlossene Einreichprojekt zugrunde und zusätzlich flossen die Kosten für den Probebetrieb und die Inbetriebnahme sowie die Bewertung der Risikovorsorge nach der Richtlinie „Kostenermittlung für Projekte der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung relevanter Projektrisiken“ der Österreichischen Gesellschaft für Geomechanik vom Oktober 2005 (ÖGG Richtlinie[52]) ein.

(3) Im Februar 2014 vereinbarten die ÖBB–Infrastruktur AG, die Rete Ferroviaria Italiana und die BBT SE eine neue Projektkonfiguration zur Optimierung der Nothaltestellen, zum Entfall von Überleitstellen und zum Entfall von Überholgleisen. In der Vereinbarung war keine Gesamtsumme angeführt und nicht alle Maßnahmen waren mit Kosten verknüpft. Allein die Kosteneinsparungen für die geplanten Überholgleise im Brenner Basistunnel bei St. Jodok wurden darin mit rd. 50 Mio. EUR beziffert.

(4) Die prognostizierten Gesamtkosten mit Stand 1. Jänner 2013[53] berücksichtigen zahlreiche weitere veränderte Kostengrundlagen, wie eingetretene Leistungsänderungen (Umfang der Bauwerke, Kostensteigerungen aufgrund UVP–Vorschriften wie bspw. durch die Eisackunterquerung, Änderung der Ausführungszeiten), Neuberechnung der Basiskosten, die Einsparungen, die Risikovorsorgen, erhöhte Managementkosten und die Bestelländerungen.

14.2 (1) Der RH zeigte kritisch auf, dass die prognostizierten Gesamtkosten, insbesondere infolge der fehlenden Vorausvalorisierung (unterschiedliche Preisbasis im Laufe von elf Jahren), Kostensteigerungen aufgrund UVP–Vorschriften, unterschiedlicher Kostenberechnungsgrundlagen etc., zwischen 2002 und 2013 von rd. 4,500 Mrd. EUR (Preisbasis 2002) auf rd. 8,661 Mrd. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2013) um rd. 92 % in mehreren Etappen stiegen. Demgegenüber erklärte für diesen Zeitraum der Anstieg der Baupreise um lediglich rd. 31 % (bzw. rd. 1,413 Mrd. EUR), nur rund ein Drittel des Ausmaßes der Kostensteigerungen.

Die von der BBT SE angesetzten prozentuellen Wertanpassungen von rd. 19,63 % lagen in der Größenordnung der von der Statistik Austria erhobenen Daten.

[52] Diese nennt als identifizierte Risiken bspw. Stabilität des Baugrundes, Wasserzutritte, erforderliche Sonderbaumaßnahmen etc. (Quelle: ÖGG–Richtlinie 2005, Anhang S. 7).

[53] Informationsunterlage zur 1. Aufsichtsratssitzung vom 6. Mai 2014

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(2) Der RH beurteilte das Ausmaß der Steigerung der prognostizierten Gesamtkosten – vor allem unter Berücksichtigung des Umstands, dass durch Einsparungsmaßnahmen umfangreiche Leistungsreduktionen auftraten – als hoch. Er verwies dazu auch auf die im Februar 2014 vereinbarte neue Projektkonfiguration mit Kosteneinsparungen allein für den Entfall der ursprünglich geplanten Überholgleise bei St. Jodok von rd. 50 Mio. EUR. Die restlichen Kostensteigerungen (abgesehen von der nicht durchgängig vorgenommenen Valorisierung) führte der RH insbesondere auf

– die noch nicht ausgereiften Planungsgrundlagen 2002 (fehlende Erkundungsarbeiten),

– die verspätete Berücksichtigung der Kosten für den Probebetrieb,

– die Inbetriebnahme und die Risikovorsorge,

– die wesentlich höher angesetzten Managementkosten,

– die erfolgten Leistungsänderungen (Umfang der Bauwerke und der Ausführungszeiten) sowie auf

– die Kostensteigerungen aufgrund von UVP–Vorschriften

zurück.

(3) Der RH verwies hinsichtlich der Beurteilung der prognostizierten Kostenentwicklung in den einzelnen Kostengruppen – die insgesamt zur rd. 92%igen Steigerung geführt hatten – auf seine Feststellungen und Empfehlungen in den nachstehenden TZ.

14.3 (1) Laut Stellungnahme der BBT SE sei gemäß dem Staatsvertrag zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik die Planung und Realisierung des Brenner Basistunnels durch eine neu zu gründende europäische Aktiengesellschaft, der „Galleria di Base del Brennero Brenner Basistunnel BBT SE“, erfolgt. Zu diesem Zeitpunkt habe es ein Vorprojekt zum Brenner Basistunnel mit geschätzten Kosten aus 2002 von 4,500 Mrd. EUR und einem geplanten Bauende im Jahre 2015 gegeben. Zu diesem Zeitpunkt seien der Tunnelbau, die eisenbahntechnische Ausrüstung und eine Risikovorsorge von 500 Mio. EUR berücksichtigt worden.

Das Einreich– und UVP–Projekt sei zwischen 2005 und Februar 2008 erarbeitet worden. Bereits im November 2006 sei vom österreichischen Vorstand eine erste Bewertung der Kosten und Bauzeiten erfolgt, mit der Feststellung, dass die Gesamtkosten mit Preisbasis zum 1. Juli 2006 zwischen 6 Mrd. EUR und 7 Mrd. EUR

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

liegen würden und die Fertigstellung frühestens im Jahre 2022 erfolgen könne. Am 18. März 2008 sei die Einreichung zum UVP–Verfahren in Österreich und am 31. März 2008 zum CIPE–II Verfahren in Italien erfolgt.

Auf der Grundlage des Einreichprojektes bzw. des UVP–Projektes sei eine Neubewertung der Kosten, der Risiken und des Bauprogramms erfolgt. Für die Bewertung der Kostenentwicklung und der zeitlichen Entwicklung der Bautätigkeiten könne daher nur auf diese Projektbasis zurückgegriffen werden, weil die Grundlagen der Bewertung auf der Stufe des Vorprojektes aus dem Jahre 2002 mit dem definitiven Projekt aus dem Jahre 2008 nicht vergleichbar seien. Bei der Erstellung des Einreich– und UVP–Projektes seien in den Jahren 2005 bis 2008 wesentliche Änderungen durchgeführt worden.

Mit der Inbetriebnahme des Lötschbergtunnels (34 km) im Dezember 2007 seien auch die Kosten für die bahntechnologische Ausrüstung eines solch langen Basistunnels bekannt gewesen. Daher seien die Kosten für die Bahntechnik entsprechend angepasst worden. Dazu habe das neue europäische Signalisierungssystem European Rail Traffic Management System berücksichtigt werden müssen.

Der vom RH angestellte Vergleich der Kostenentwicklung des Brenner Basistunnels zwischen den ersten öffentlichen Prognosewerten auf der Stufe des Vorprojektes im Jahre 2002 (Preisbasis 2002) mit 4,500 Mrd. EUR und den derzeit mit rd. 8,66 Mrd. EUR (Preisbasis 2014) kalkulierten Projektkosten sei daher nicht sachlich. Die Kosten auf der Grundlage des Einreich– und UVP–Projektes seien stabil und hätten keine Erhöhungen erfahren. Zusätzlich würden die von der österreichischen Bundesregierung geforderten Einsparungen im Jahre 2012 im Ausmaß von 350 Mio. EUR termingerecht berücksichtigt.

Man könne eine grobe Kostenabschätzung eines Vorprojektes, wo noch keine vertiefenden Planungen und keine geologischen Bohrerkundungen durchgeführt worden seien, nicht mit den Kostenprognosen eines inhaltlich stark geänderten und verbesserten Einreichprojektes, wo in der Zwischenzeit über 25.000 m an geologischen Bohrungen durchgeführt worden seien, seriös vergleichen.

(2) Laut Stellungnahmen des BMVIT und der ÖBB–Infrastruktur AG sei der vom RH angestellte Vergleich der Kostenentwicklung des Brenner Basistunnels zwischen den ersten öffentlichen Prognosewerten auf der Stufe des Vorprojektes im Jahre 2002 (Preisbasis 2002) mit 4,5 Mrd. EUR und der mit Ende 2015 genehmigten Kostenprognose mit rd. 8,6 Mrd. EUR (Preisbasis 2013) nicht sachlich. Ein solcher Kostenvergleich sei aufgrund der Nichtberücksichtigung der unterschiedlichen Preisniveaus sowie des geänderten Projektinhalts, der zusätzlichen UVP–Auflagen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

in beiden Ländern und der Hinzunahme der Kosten des Probebetriebes und der Inbetriebnahme nicht objektiv.

14.4 Der RH weist den seitens der BBT SE, des BMVIT und der ÖBB–Infrastruktur AG erhobenen Vorwurf, dass der Vergleich der prognostizierten Gesamtkosten zur Preisbasis 2002 mit jenen zur Preisbasis 2013 nicht sachlich bzw. nicht seriös sei, nachdrücklich zurück. Der Vergleich des RH stellt objektiv die chronologische Entwicklung der prognostizierten Gesamtkosten dar, indem er die unterschiedlichen Preisbasen (siehe Tabelle 5) berücksichtigt und die Projektänderungen (z.B. die UVP–Auflagen) im Zeitraum zwischen 2002 und 2013 benennt (**TZ 14**).

Der RH betonte, dass er das Ausmaß der Steigerung der prognostizierten Gesamtkosten auch unter Einbeziehung der unterschiedlichen Preisbasen und der Projektänderungen – vor allem unter Berücksichtigung des Umstands, dass durch Einsparungsmaßnahmen umfangreiche Leistungsreduktionen auftraten – als hoch erachtete.

Entwicklung der Rohbaukosten 2002 bis 2013

15.1 (1) Die Methode zur Kostenschätzung des Jahres 2002 war nach den Feststellungen des RH zur Gebarungsüberprüfung „Brenner Basistunnel BBT SE – Bauvorbereitung des Brenner Basistunnels“ (Reihe Bund 2008/5; TZ 5) – bezogen auf den damaligen Erkundungs– und Planungsstand – geeignet, die Gesamtkosten des Brenner Basistunnels grob abzuschätzen. Der RH stellte in der damaligen Rohbaukostenprognose Mängel bei der Abstimmung der Preisansätze mit den Projektunterlagen im Bereich der Rohbaukosten sowie ein hohes Preisniveau (bspw. bei der Abschätzung der Vortriebskosten) fest.

(2) Die prognostizierten Rohbaukosten mit Preisbasis 1. Jänner 2013 betrugen rd. 5,209 Mrd. EUR, abzüglich Einsparungen von 90 Mio. EUR; für entfallene Bauwerke errechnete sich ein Betrag von rd. 5,118 Mrd. EUR:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Tabelle 6: Prognostizierte Rohbaukosten mit Preisbasis 1. Jänner 2013

	Rohbaukosten Preisbasis 1. Jänner 2013
	in Mio. EUR
Kosten der bis 31. Dezember 2012 schlussgerechneten Bauarbeiten	166,32
Kosten für die derzeit laufenden Arbeiten zum 1. Jänner 2013	139,57
Kosten für Bauwerke mit Vertragsabschluss im Jahr 2013	183,77
Kosten der nach dem 1. Jänner 2013 in der Ausschreibungsphase befindlichen Baulose	826,85
Kosten der mit Koeffizienten neubewerteten Bauwerke	215,45
Kosten der auf Preisbasis 1. Jänner 2013 neuberechneten Bauwerke	3.676,29
Zwischensumme	**5.208,25**
Einsparungen für entfallene Bauwerke	90,00
Summe	**5.118,25**

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BBT SE; RH

(3) Die Kostenberechnung mit Preisbasis 1. Jänner 2013 erfolgte unter Berücksichtigung der Vereinfachungen und der Kostenreduktionen u.a. aus der Abänderung der Multifunktionsstellen in Nothaltestellen.

Die Kostenberechnung beruhte auf einer Aktualisierung und Ergänzung der Kostenunterlagen des Einreichprojekts mit Einarbeitung der Informationen aus der Regelplanung, der Maßnahmen aus dem Genehmigungsverfahren sowie dem vom Aufsichtsrat am 19. Juli 2013 genehmigten Bauprogramm 2013. Die Kostenberechnung resultierte in einem Einheitspreisverzeichnis. Die Einheitspreise fußten auf der Baugeräteliste, auf Baustoffpreisen, auf Lohnkosten entsprechend der nationalen Bestimmungen etc. und wurden – entsprechend italienischen Rechtsvorschriften – mit 10 % Gewinn beaufschlagt.

(4) Zwischen den Prognosen des Jahres 2002 und 2013 stiegen die erwarteten Rohbaukosten von rd. 3,343 Mrd. EUR auf rd. 5,118 Mrd. EUR; dies entsprach einer Steigerung um rd. 53,1 %. Demgegenüber wies die Statistik Austria für diesen Zeitraum mit einem Anstieg der Baupreise von lediglich rd. 31 % (bzw. rd. 1,036 Mrd. EUR) nur rd. 58 % der Kostensteigerungen aus.

15.2 Der RH wies kritisch auf das hohe Ausmaß der Kostensteigerung von mehr als 50 % hin, das sich im Zuge der Weiterentwicklung der Kostenprognose und der detaillierten Überarbeitung der Ansätze ergab. Er vermochte nicht auszuschließen, dass in den Ansätzen (bspw. beim Gewinnaufschlag) noch Reserven enthalten waren.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Er empfahl der BBT SE daher, die getroffenen Ansätze in den Prognosen für die Rohbaukosten in der weiteren Abwicklung zu beobachten, um Kenntnisse aus den vergangenen und aktuellen Abwicklungen von Baulosen zu gewinnen und um die Prognosen zukünftiger Baulose zu verbessern und die Gesamtprognosekosten vom 1. Jänner 2013 zu unterschreiten.

15.3 Laut Stellungnahme der BBT SE habe sich die Kostenschätzung mit Preisbasis 2002 nur auf ein Vorprojekt bezogen. Deshalb seien diese Schätzungen nicht mit Kostenansätzen auf der Basis eines Einreichprojektes, wie dies im Jahre 2008 fertig erstellt wurde, vergleichbar. Im Rahmen der Kostenaktualisierung im Jahre 2009 unter Berücksichtigung der UVP–Kosten hätten die Rohbaukosten 4,474 Mrd. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2009) betragen.

15.4 Der RH wies gegenüber der BBT SE darauf hin, dass der Vergleich des RH objektiv die chronologische Entwicklung der prognostizierten Rohbaukosten darstellt, indem er die unterschiedlichen Preisbasen und die Projektänderungen (wie z.B. die UVP–Auflagen) im Zeitraum zwischen 2002 und 2013 berücksichtigt.

Entwicklung der Ausrüstungskosten 2002 bis 2013

16.1 (1) In seinem Bericht „Brenner Basistunnel BBT SE – Bauvorbereitung des Brenner Basistunnels“ (Reihe Bund 2008/5; TZ 5) stellte der RH zur Methode der Kostenschätzung des Jahres 2002 fest, dass die Ausrüstungskosten mit rd. 307,50 Mio. EUR zu niedrig bewertet worden waren.

(2) Im Jahr 2009 lagen die prognostizierten Ausrüstungskosten bei rd. 1,104 Mrd. EUR. Zusätzlich zu den bisher angesetzten Ausrüstungskosten rechnete die BBT SE die Kosten für die Inbetriebnahme, für das Ersatzmaterial für die bahntechnische Ausrüstung und für die Einbaulogistik von insgesamt 244 Mio. EUR sowie die Wertanpassung mit ein. Auch berücksichtigte sie die bei der Errichtung des Gotthard– und des Lötschberg–Basistunnels gewonnenen Erfahrungen.

(3) Die Prognosekosten für die Ausrüstung stiegen 2013 – trotz der Vereinfachungen und Kostenreduktionen aus der Abänderung der Multifunktionsstellen in Nothaltestellen (siehe **TZ 14**) – auf rd. 1,241 Mrd. EUR (rd. 19,39 Mio. EUR je km).

(4) Vergleichsprojekte zeigten eine Bandbreite für die Ausrüstungskosten je km Streckenlänge (rd. 12,72 Mio. EUR bis rd. 22,33 Mio. EUR), die unter und über den Prognosekosten des Brenner Basistunnels lagen:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Tabelle 7: Vergleich Ausrüstungskosten

	Länge	Ausrüstungskosten		Abweichung zu Brenner Basistunnel 2013
		gesamt	je km	je km
	km	in Mio. EUR		
Brenner Basistunnel 2002	64[1]	308	4,81	– 14,58
Brenner Basistunnel 2013	64[1]	1.241	19,39	0,00
Gotthard–Basistunnel	57,0	1.273	22,33	2,91
Lötschberg–Basistunnel	34,6	680	19,66	0,26
Ceneri Basistunnel[2]	15,4	241	15,65	– 3,74
Unterinntalstrecke	38,2	486	12,72	– 6,67

[1] Streckenlänge Brenner Basistunnel Tulfes bis Franzensfeste

[2] südliche Zulaufstrecke zum Gotthard–Basistunnel

Quellen: BBT SE; RH

(5) Die auf der im Dezember 2012 eröffneten Unterinntalstrecke in Planung und Baudurchführung gewonnenen Erfahrungen in Bezug auf die bahntechnische Ausrüstung, den Probebetrieb bzw. die Erhaltung flossen durch Personalübergang der ehemaligen Brenner Eisenbahn GmbH zur BBT SE und durch direkten Wissenstransfer in die Planung ein. Seit Ende 2015 arbeiteten zusätzlich drei Arbeitsgruppen (mit Vertreterinnen und Vertretern von ÖBB–Infrastruktur AG, Rete Ferroviaria Italiana und BBT SE) an der detaillierten Definition der bahntechnischen Ausrüstung. Auch die Möglichkeit eines PPP–Modells für die Tunnelausrüstung wurde 2012 erwogen und soll erst nach Festlegung des Betriebsmodells durch die Eigentümer entschieden werden.

(6) Zwischen den Prognosen des Jahres 2002 und 2013 stiegen die erwarteten Ausrüstungskosten von rd. 307,50 Mio. EUR auf rd. 1,241 Mrd. EUR; dies entsprach einer Steigerung um rund das Vierfache. Demgegenüber wies die Statistik Austria für diesen Zeitraum mit einem Anstieg der Baupreise von lediglich rd. 31 % (bzw. rd. 96,56 Mio. EUR) nur rd. 10 % der Kostensteigerungen aus.

16.2 (1) Der RH wies kritisch auf die festgestellte Vervierfachung der prognostizierten Ausrüstungskosten von rd. 307,50 Mio. EUR auf rd. 1,241 Mrd. EUR (2002 zu 2013) hin – auch wegen der darin bereits enthaltenen Berücksichtigung der Leistungsreduktionen gegenüber früheren Planungsständen (Entfall Multifunktionsstellen). Er verwies auf die Ausrüstungskosten bei der Unterinntalstrecke (von rd. 12,72 Mio. EUR gegenüber rd. 19,39 Mio. EUR beim Brenner Basistunnel, wenngleich beide Projekte nicht direkt miteinander vergleichbar waren). Auch ein Schweizer Tunnel – Ceneri Basistunnel – wies z.T. geringere Ausrüstungskosten auf, als von der BBT SE für den Brenner Basistunnel prognostiziert.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(2) Der RH betrachtete es kritisch, dass die drei Arbeitsgruppen (mit Vertreterinnen und Vertretern von ÖBB–Infrastruktur AG, Rete Ferroviaria Italiana und BBT SE) erst seit Ende 2015 an der detaillierten Definition der bahntechnischen Ausrüstung arbeiteten, ihre Ergebnisse konnten daher nicht in den Prognosestand 1. Jänner 2013 einfließen.

Der RH empfahl der BBT SE, die zum 1. Jänner 2013 getroffenen Ansätze für die Ausrüstungskosten unter Einbindung aller Erfahrungen – insbesondere der drei Arbeitsgruppen – in den folgenden Prognoseständen weiterzuentwickeln und in der weiteren Projektabwicklung danach zu trachten, die Kosten zu senken.

(3) Der RH beurteilte es positiv, dass die BBT SE die ursprünglich zu niedrig bewerteten Ausrüstungskosten (2002 rd. 307,50 Mio. EUR) überarbeitete und dabei Erfahrungen aus anderen Projekten (Gotthard– und Lötschberg–Basistunnel) einfließen ließ. Das aus der Unterinntalstrecke gewonnene Know–how berücksichtigte die BBT SE – zweckmäßigerweise – durch direkten Wissenstransfer und Personalübergang.

16.3 Laut Stellungnahme der BBT SE habe es in der Kostenschätzung mit Preisbasis 2002 im Bereich der Bahntechnik weder international noch national vergleichbare Tunnelbahnprojekte gegeben. Damals sei man nur vom Einbau der Bahntechnik ausgegangen, wobei kein Probebetrieb und keine Inbetriebnahme vorgesehen gewesen seien. Sehr viele Sicherheitsvorschriften für lange Eisenbahntunnels seien erst im Laufe der letzten Jahre (bspw. 2008 „TSI SRT – Europäische Richtlinie für die Sicherheit in Eisenbahntunnel“) aufgrund von größeren Brandereignissen und ersten Erfahrungen von langen Bahntunnels entwickelt worden.

Der Vergleich mit dem Ceneri Basistunnel sei unseriös, denn dort werde erst jetzt die Bahntechnik eingebaut. Die größten Kostensteigerungen beim Gotthardtunnel habe es im Bereich der Bahntechnik im Ausmaß von 20 % durch das geänderte Abluftsystem sowie durch die Anpassungen an den Stand der Technik gegeben.

Wie der RH in Tabelle 7 feststellte, liege der Kostenvoranschlag für die Bahntechnik beim Brenner Basistunnel im Bereich der effektiv ausgegebenen Kosten für den 2007 in Betrieb genommenen Lötschbergtunnel.

Die Kosten der Bahntechnik bei der Unterinntalstrecke könnten für den Brenner Basistunnel nicht als Vergleichswert herangezogen werden, denn entlang der Unterinntalstrecke gebe es keine Nothalte– oder Multifunktionsstellen, während beim

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Brenner Basistunnel wie beim Gotthardtunnel drei solche unterirdische Haltestellen aufgrund der Länge notwendig seien.

16.4 Der RH wies gegenüber der BBT SE darauf hin, dass der Vergleich des RH objektiv die chronologische Entwicklung der prognostizierten Ausrüstungskosten darstellte, indem er die unterschiedlichen Preisbasen und die Projektänderungen (wie Probebetrieb und neue Sicherheitsvorschriften) im Zeitraum zwischen 2002 und 2013 berücksichtigte.

Hinsichtlich der Unterinntalstrecke und des Brenner Basistunnels nahm der RH schon in seiner Beurteilung darauf Bedacht, dass beide Projekte nicht direkt miteinander vergleichbar waren.

Hinsichtlich des Ceneri Basistunnels weist der RH den seitens der BBT SE erhobenen Vorwurf des unseriösen Vergleichs nachdrücklich zurück, zumal der RH in diesen Vergleich die seitens der BBT SE zur Verfügung gestellten Prognosekosten der Ausrüstung des Ceneri Basistunnels einfließen ließ.

Entwicklung der Managementkosten 2002 bis 2013

17.1 (1) In der Kostengruppe Managementkosten erfasste die BBT SE sämtliche externe Dienstleistungskosten (Planungen, Beweissicherungen, Behördenverfahren, Vorerkundungen etc.), Personalkosten sowie sonstige interne Kosten (Büromiete, Betriebskosten etc.).

(2) Die prognostizierten Managementkosten stiegen von 2002 auf 2013 von rd. 267,00 Mio. EUR auf rd. 936,00 Mio. EUR; dies entsprach einer Verdreifachung der Kosten. Die zum 1. Jänner 2013 angesetzten Managementkosten von rd. 936,00 Mio. EUR entsprachen einem Anteil an den Gesamtkosten von rd. 11 %.

(3) Bis zum 1. Jänner 2015 beliefen sich die tatsächlich angefallenen Managementkosten auf insgesamt rd. 213,66 Mio. EUR. Jährlich schwankten sie stark und lagen bspw. 2010 bei rd. 11,11 Mio. EUR und 2014 bei rd. 29,49 Mio. EUR. Zwischen 2005 und 2015 lagen die durchschnittlichen jährlichen Managementkosten bei rd. 20,35 Mio. EUR.

Die Differenz der tatsächlich angefallenen Managementkosten zum Prognosewert 2013 (rd. 936,00 Mio. EUR) von rd. 722,34 Mio. EUR ergäbe bis zur geplanten Inbetriebnahme in zwölf Jahren (Ende 2026) für die Managementkosten ein Budget von mehr als 60 Mio. EUR pro Jahr.

17.2 Der RH wies unter Berücksichtigung des noch durchzuführenden Bauvolumens kritisch auf die für die nächsten zwölf Jahre prognostizierten Managementkosten von

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

mehr als 60 Mio. EUR pro Jahr hin, was einer Verdoppelung der Kosten des bisher stärksten Jahres 2014 (rd. 29,49 Mio. EUR) gleichkäme.

Der RH empfahl der BBT SE, die zum 1. Jänner 2013 getroffenen Ansätze für die Managementkosten unter Einbindung sämtlicher bisheriger Erfahrungen in den folgenden Prognosen weiterzuentwickeln und die Managementkosten dementsprechend anzupassen.

Entwicklung der Grundeinlösekosten 2002 bis 2013

18.1 (1) Die Methode der Kostenschätzung des Jahres 2002 ergab Grundeinlösekosten (Entschädigungen, Mieten und Gebäude– bzw. Grundstückskäufe) von rd. 59,86 Mio. EUR.

(2) Die BBT SE berechnete zum 1. Jänner 2009 auf der Grundlage des Einreichprojekts unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gesetzgebung in Italien und Österreich die Grundeinlösekosten mit 45 Mio. EUR neu, um rd. 14,86 Mio. EUR weniger als 2002. Mit der Prognose zum 1. Jänner 2013 stiegen die Grundeinlösekosten auf rd. 69,17 Mio. EUR (davon rd. 47,72 Mio. EUR auf österreichischer Seite und rd. 21,45 Mio. EUR auf italienischer Seite). Sie lagen damit um rd. 24,17 Mio. EUR über dem Prognosestand 2009.

18.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass die BBT SE die prognostizierten Grundeinlösekosten innerhalb von nur vier Jahren um rd. 54 % von 45 Mio. EUR auf rd. 69,17 Mio. EUR anhob.

Entwicklung der Risikokosten 2002 bis 2013

19.1 (1) Die Methode der Kostenschätzung des Jahres 2002 ergab eine grobe Berechnung der Risikokosten von rd. 522,51 Mio. EUR (siehe RH Gebarungsüberprüfung „Brenner Basistunnel BBT SE – Bauvorbereitung des Brenner Basistunnels“, Reihe Bund 2008/5; TZ 5).

(2) Die BBT SE nahm bei der Festlegung der Risikovorsorge zum 1. Jänner 2013 erstmals Bezug auf die ÖGG Richtlinie, die als Methoden zur Risikobewertung u.a. qualitative Methoden oder quantitative analytische Methoden definierte. Da Risiken sich auch positiv auf Kosten und Zeit auswirken können, waren nach der ÖGG Richtlinie auch Chancen in die Bewertung aufzunehmen.

Mit der qualitativen Methode bewertete die BBT SE „erkennbare, aber derzeit nicht identifizierbare und/oder nicht quantifizierbare Risiken“, wie politische, rechtliche und sozialrelevante Risiken, Verfahrensrisiken oder Baugrundrisiko.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Mit quantitativen analytischen Methoden bewertete die BBT SE die „identifizierbaren und quantifizierbaren Risiken", wie maschinentechnisches Risiko, geotechnisches Risiko einer Verschiebung der Vortriebsklassenverteilung, hydrogeologisches Risiko etc.

Insgesamt setzte die BBT SE für die Risiken rd. 1,295 Mrd. EUR an, davon rd. 662,00 Mio. EUR für die erkennbaren, aber derzeit nicht identifizierbaren und/oder nicht quantifizierbaren Risiken und rd. 633,00 Mio. EUR für die identifizierbaren und quantifizierbaren Risiken.

(3) Die identifizierbaren Chancen und Risiken ermittelte die BBT SE anhand einer detaillierten Projektanalyse und auf Basis von Erfahrungen. Demgegenüber bewertete die BBT SE nicht quantifizierbare Chancen und Risiken aufgrund von Richtwertverfahren. Damit die BBT SE möglichst viele Szenarien von erkennbaren, aber nicht quantifizierbaren und identifizierbaren Risiken entwickeln konnte, leitete sie mögliche Ursachen aufgrund von Erfahrungen mit anderen großen Infrastrukturprojekten ab. Ebenso berücksichtigte sie die Auswirkungen von möglichen Kettenreaktionen, wo sich in Wechselwirkung einzelne Chancen und Risiken zu extremen Ereignissen entwickeln können.

(4) Die BBT SE erfasste bei den getroffenen Risikobewertungen hinsichtlich einer Verschiebung der Vortriebsklassenverteilung – ungeachtet der vom Planer zur Ausschreibung vorgesehenen Vortriebsklassenverteilung – nur Risiken (wie schwierigere Verhältnisse im Gebirge mit langsamen Vortrieb), aber keine Chancen (wie bessere Verhältnisse im Gebirge und damit schnellerer Vortrieb). Die BBT SE war der Ansicht, dass die Einschätzung des Planers optimistisch war und nicht allgemeingültig, sondern nur je nach Bauabschnitt angewandt werden sollte, weshalb sie keine Chancen ansetzte.

(5) Die BBT SE simulierte und aggregierte unter Zuhilfenahme einer Simulationsmethode[54] mit Berücksichtigung der angenommenen Eintrittswahrscheinlichkeiten die Verteilung der Einzelrisiken.

(6) Die gesamten Risikokosten stiegen zwischen den Prognosen der Jahre 2002 und 2013 – insbesondere wegen der neu berücksichtigten nicht identifizierbaren Risiken – von rd. 0,523 Mrd. EUR auf rd. 1,295 Mrd. EUR an.

19.2 (1) Der RH zeigte kritisch auf, dass die Risikokosten zwischen 2002 und 2013 von rd. 0,523 Mrd. EUR auf rd. 1,295 Mrd. EUR stiegen. Dies entsprach einer mehr als

[54] Bei der Monte Carlo Simulation werden Zufallsstichproben für alle berücksichtigten Risiken ermittelt. Grundlage für diese Stichproben ist die Verteilungskurve der Risiken sowie die Abhängigkeit von anderen Risiken. Die Zufallsstichproben werden für die weitere Aggregation berücksichtigt, sollte die angegebene Eintrittswahrscheinlichkeit überschritten worden sein; ansonsten wird die Stichprobe gleich Null gesetzt (Auszug aus: „Überarbeitung der Risikoanalyse BBT, Technischer Bericht, Pkt. 2.4, S. 37").

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

verdoppelten Risikovorsorge, obwohl das Erkundungsprogramm inzwischen weit fortgeschritten war, Teile des Gesamtprojekts mittlerweile bereits fertiggestellt waren und der Kenntnis– und Ausführungsstand damit deutlich fortgeschritten war. Der RH wies darauf hin, dass die erhöhten Kosten für die Risikovorsorge insbesondere auf die in der Prognose des Jahres 2013 erstmals enthaltenen nicht identifizierbaren Risiken zurückzuführen waren.

(2) Der RH beurteilte das differenzierte und wissenschaftliche Herangehen der BBT SE an die Risikobewertung für den Prognosestand 2013 als positiv. Er würdigte die umfassenden Bemühungen der BBT SE, mit Hilfe der zum 1. Jänner 2013 berechneten Risikovorsorge einerseits die zu erwartenden Kosten einzugrenzen und andererseits die dafür gewählten Ansätze zu objektivieren. Nach Ansicht des RH stellte der gewählte Ansatz der Risikobewertung eine zweckmäßige Grundlage dar, um in der weiteren Abwicklung eine hohe Ausschreibungsqualität, geringe Abweichungen der ausgeführten von den ausgeschriebenen Leistungen und damit eine Begrenzung der Baukosten zu ermöglichen.

Der RH empfahl der BBT SE, im Zuge der weiteren Abwicklung die Ansätze für die Risikovorsorge laufend zu evaluieren und das Ergebnis in der Fortschreibung der Kostenprognosen zu berücksichtigen.

Entwicklung der Risikokosten nach 2013

20.1 (1) Die Risikoanalysen 2014 und 2015 waren bis November 2015 vom Aufsichtsrat der BBT SE nicht genehmigt (**TZ 13**); letzter genehmigter Stand der Risikovorsorge war damit der 1. Jänner 2013. Die noch nicht genehmigte Risikoanalyse 2015 bezifferte die gesamten Risikokosten mit rd. 1,172 Mrd. EUR, davon für identifizierbare Risiken rd. 835,50 Mio. EUR und für nicht identifizierbare Risiken rd. 336,56 Mio. EUR. Gegenüber der Risikovorsorge 2013 (rd. 1,295 Mrd. EUR) bedeutete dies eine Reduktion um rd. 123 Mio. EUR bzw. rd. 9 %.

(2) Die identifizierbaren Risiken stiegen von 2013 auf 2015 von rd. 633,00 Mio. EUR auf rd. 835,50 Mio. EUR. Die nicht identifizierbaren Risiken sanken demgegenüber von 2013 auf 2015 von rd. 662,00 Mio. EUR auf rd. 336,56 Mio. EUR.

(3) Insgesamt wies die Risikoanalyse 2015 rd. 250 Risiken mit einem Gesamtbetrag von rd. 862,71 Mio. EUR und acht Chancen mit einer Einsparungsmöglichkeit von rd. 41,84 Mio. EUR aus. Betragsmäßig größtes Einzelrisiko war mit rd. 57,84 Mio. EUR das Risiko von Änderungen der bahntechnischen Ausrüstung infolge von Festlegungen durch die ÖBB–Infrastruktur AG und die Rete Ferroviaria Italiana. Die größte Chance war die Planungschance beim zukünftigen Baulos Pfons–Brenner (Ungenauigkeiten Projekt) mit einer Einsparungsmöglichkeit von rd. 31,50 Mio. EUR.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(4) In den Leistungsverzeichnissen für den Tunnelbau berücksichtigte die BBT SE – ungeachtet der in die Risikoanalyse einbezogenen Risiken – zusätzliche Risikoreserven durch einschlägige Positionen (bspw. Wassererschwernisse, Vortriebsunterbrechungen etc.); diese bewertete sie im Fall des Nichteintretens bei der Risikobeurteilung als Chancen.

(5) In die Basiskosten[55] flossen durchschnittliche monatliche Vortriebsleistungen in den maschinellen Vortrieben (Hauptröhren und Erkundungsstollen) von rd. 300 m bis rd. 400 m ein. Vergleichsweise erreichten ausführende Unternehmen bei bereits durchgeführten maschinellen Vortrieben in anderen Tunnelprojekten monatliche Spitzenleistungen von rd. 700 m und Durchschnittsleistungen über mehrere Monate von mehr als 500 m pro Monat. Die Möglichkeit erhöhter Vortriebsleistungen berücksichtigte die BBT SE in der Risikoanalyse nicht als weitere Chancen.

(6) Die BBT SE reduzierte die nicht eingetretenen Risiken und Chancen im Laufe des Baufortschritts. Zum Stand 30. September 2015 war die Vorsorge für 13 Risiken und eine Chance auf Null gesetzt. Die BBT SE hielt auch die Gründe (bspw. erfolgte Fertigstellung des Bauloses, Risiko entfällt wegen geänderter Planung etc.) dafür fest.

20.2 (1) Der RH hielt kritisch fest, dass Mitte November 2015 die Risikovorsorgen 2014 und 2015 vom Aufsichtsrat der BBT SE noch nicht genehmigt waren und der aktuelle Genehmigungsstand beinahe drei Jahre davor lag (1. Jänner 2013), weil dies den „Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III des Projektes BBT“ widersprach.

Er empfahl der BBT SE, die Berechnung der Risikovorsorgen jährlich zeitnah dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.

(2) Der RH zeigte auf, dass sich die gesamte Risikovorsorge zwischen 2013 und 2015 von rd. 1,295 Mrd. EUR auf rd. 1,172 Mrd. EUR reduzierte, was wegen des fortgeschrittenen Kenntnis– und Ausführungsstands als plausibel anzusehen war.

(3) Die Steigerung der identifizierbaren Risiken zwischen 2013 und 2015 um rd. 202,50 Mio. EUR (von rd. 633,00 Mio. EUR auf rd. 835,50 Mio. EUR) hielt der RH – auch unter Berücksichtigung der um rd. 325,44 Mio. EUR (von rd. 662,00 Mio. EUR auf rd. 336,56 Mio. EUR) reduzierten nicht identifizierbaren Risiken – für hoch, weil der Kenntnis– und Ausführungsstand fortgeschritten war.

[55] Basiskosten nach Vertragsabschluss sind die Kosten lt. abgeschlossenem Bauvertrag, netto, ohne Zusatzaufträge, ohne Risiken. Vor Vertragsabschluss sind die Basiskosten die Kosten lt. Prognose netto ohne Risiken.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(4) Der RH wies kritisch darauf hin, dass die BBT SE nur acht Chancen mit einem im Vergleich mit den Risiken (rd. 862,71 Mio. EUR) geringen Betrag von rd. 41,84 Mio. EUR ansetzte (80 % (rd. 31,50 Mio. EUR) der Chancen entfielen auf eine einzige Planungschance). Nach Ansicht des RH wären die zusätzlich zur Risikoanalyse in den Leistungsverzeichnissen enthaltenen Risikoreserven für den Fall des Nichteintretens als Chancen zu berücksichtigen gewesen.

Der RH sah auch bei den in die Basiskosten eingeflossenen Vortriebsleistungen von nur 300 m pro Monat eine weitere Chance, weil andere Tunnelprojekte monatliche Spitzenleistungen von rd. 700 m und Durchschnittsleistungen über mehrere Monate von mehr als 500 m zeigten. Die BBT SE hätte die Möglichkeit von erhöhten Vortriebsleistungen – die die Kosten reduzieren würden – zu prüfen gehabt.

(5) Der RH anerkannte, dass die BBT SE auf die Reduzierung der angesetzten Risiken und Chancen im Zuge des Baufortschritts achtete und die Begründung für diesen Vorgang dokumentierte.

20.3 Laut Stellungnahme der BBT SE hingen die Vortriebsleistungen eines Tunnelvortriebs primär von der Geologie, der Hydrogeologie und dem geomechanischen Verhalten ab. Daher seien Vortriebsleistungen betreffend Tunnel in völlig unterschiedlichen Gebirgen nicht miteinander vergleichbar. Die Bewertungen der Vortriebsleistungen durch die BBT SE, welche seriös auf der Grundlage des Kenntnisstandes der Geologie und des möglichen geomechanischen Verhaltens ermittelt worden seien, habe sich bei den bis heute ausgebrochenen Tunneln in einer Schwankungsbreite von etwa +/– 15 % bestätigt.

Die Annahmen einer mittleren Leistung beim maschinellen Vortrieb während der Einreichplanung im Jahre 2007 von 300 m pro Monat beim größten Baulos des Brenner Basistunnels von Pfons bis zum Brenner sei 2016 durch erfahrene, externe Planer festgelegt und mit verbesserten Kenntnissen der Geologie mit mittleren, monatlichen Vortriebsleistungen von 333 m pro Monat bestätigt worden.

20.4 Der RH entgegnete der BBT SE, dass er Vortriebsleistungen von anderen Tunnelprojekten – durchschnittliche Vortriebsleistungen mehr als 500 m pro Monat – herangezogen hatte, um mögliche Chancen beim Vortrieb aufzuzeigen. Er hat jedoch nicht Vortriebsleistungen betreffend Tunnel in unterschiedlichen Gebirgen direkt miteinander verglichen. Sehr wohl können jedoch unter verschiedenen Randbedingungen Vortriebsleistungen anderer Projekte mit Berücksichtigung der relevanten Geologie, der Hydrogeologie und dem geomechanischen Verhalten für Prognosen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

herangezogen werden. Die BBT SE sieht selbst Chancen für höhere Vortriebsleistungen, wie ihre Homepage[56] zeigt.

Abrechnungsstand

Stand der abgerechneten Gesamtkosten

21.1 Zum Stichtag 31. Dezember 2014 beliefen sich die abgerechneten Gesamtkosten für das Tunnelprojekt auf rd. 702,74 Mio. EUR. Die BBT SE gliederte die abgerechneten Gesamtkosten in

– interne Kosten (Kosten für materielle, immaterielle Vermögensteile sowie Kosten für Grundstücke, Gebäude und Bauten auf fremdem Grund) sowie

– in Baukosten (Planungs–, Erkundungs–, Errichtungsaufwand und Kosten der projektbezogenen Öffentlichkeitsarbeit).

Die abgerechneten Gesamtkosten von rd. 702,74 Mio. EUR entsprachen einem Anteil am genehmigten Letztstand der Prognosekosten zum 1. Jänner 2013 (8,661 Mrd. EUR) von rd. 8 %. Ab 2014 stieg die Bautätigkeit stark an (rd. 155,81 Mio. EUR gegenüber rd. 71,47 Mio. EUR aus dem Vorjahr):

Tabelle 8: Abgerechnete Kosten (Stand 31. Dezember 2014)

	bis 2010	2011	2012	2013	2014	Gesamtkosten
	in Mio. EUR					
Interne Kosten	7,42	16,43	10,46	12,46	13,93	90,37
Baukosten	81,56	63,07	83,08	59,01	141,88	612,37
Gesamtkosten	88,98	79,50	93,54	71,47	155,81	702,74

Quellen: BBT SE; RH

21.2 Nach Ansicht des RH war der Anteil von rd. 8 % der zum 31. Dezember 2014 abgerechneten Gesamtkosten (rd. 702,74 Mio. EUR) am Letztstand der Prognosegesamtkosten von rd. 8,661 Mrd. EUR auch in Zusammenhang mit den bereits umgesetzten Projektteilleistungen (TZ 12) für eine vorbehaltlose Beurteilung der zukünftigen Kostenentwicklung zu gering. Da die Arbeiten an den Hauptbaulosen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle noch nicht begonnen hatten,

[56] „Die tägliche Vortriebsleistung von Tunnelbohrmaschinen kann bis zu 40 m betragen.“ (https://www.bbt–se.com/tunnel/tunnelbaumethoden/, abgerufen am 19. Oktober 2016). Mit dieser Leistung würden bereits 8,5 Arbeitstage pro Monat ausreichen, um mehr als den von der BBT angenommenen Wert von 333 m pro Monat zu erzielen. Sogar bei halbierter Tagesleistung wären nur 17 Arbeitstage pro Monat dazu erforderlich.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

konnten noch keine Aufschlüsse über eine mögliche Über– bzw. Unterschreitung bzw. über die eventuelle Einhaltung der Prognosegesamtkosten gegeben werden.

Ungeachtet dessen zeigte der RH jedoch in den TZ 15 ff. Potenzial zum Unterschreiten der prognostizierten Gesamtkosten (rd. 8,661 Mrd. EUR), wie beim Gewinnaufschlag bei den Rohbaukosten (TZ 15), den Vergleichswerten der Tunnelausrüstung (TZ 16) und den getroffenen Ansätzen für die Managementkosten (TZ 17). Entscheidend für die Einhaltung der Prognosegesamtkosten werden nach Ansicht des RH jedenfalls eine hohe Umsetzungsqualität der Bauherrnaufgaben einschließlich straffe Kosten–, Termin– und Qualitätskontrolle seitens der BBT SE sein.

Kostenentwicklung fertiggestellter Baulose

22.1 Die BBT SE informierte den Aufsichtsrat am 6. Mai 2014 über die Kostenentwicklung von zwölf bisher fertiggestellten Baulosen in Italien und Österreich:

Tabelle 9: Kostenentwicklung von zwölf bisher fertiggestellten Baulosen

	Prognosekosten (Preisbasis: jeweiliger Ausschreibungszeitpunkt, ohne Risikovorsorge)	Auftragssumme (mit Preisgleitung, ohne Risikovorsorge)	Abrechnungssumme (mit Preisgleitung, ohne Risikovorsorge)
	in Mio. EUR		
	172,89	**139,12**	**166,32**
Verhältnis	in %		
Auftragssumme zu Prognosekosten	80,47	–	–
Abrechnungssumme zu Prognosekosten	96,20	–	–
Abrechnungssumme zu Auftragssumme	119,55	–	–

Quellen: BBT SE; RH

Die BBT SE zeigte für diese zwölf Baulose, dass unter Berücksichtigung der Valorisierung

– die Abrechnungssumme um rd. 19,55 % über der Auftragssumme lag,

– die Abrechnungssumme um rd. 3,80 % unter den Prognosekosten des Einreichprojekts lag und dass

– die Auftragssumme um rd. 19,53 % unter den Prognosekosten des Einreichprojekts lag.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(2) Die Kostenentwicklung der drei größten zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle schlussgerechneten Baulose im österreichischen Projektabschnitt war unterschiedlich.

Während in zwei Baulosen (Innsbruck – Ahrental und Fensterstollen Ampass) die Schlussrechnungssummen mit Preisgleitung z.T. deutlich über den Auftragssummen und den Prognosekosten lagen, unterschritt im dritten Baulos die Schlussrechnungssumme mit Preisgleitung sowohl die Prognosekosten als auch die Auftragssumme.

In allen drei Baulosen war eine Steigerung der Auftragssumme durch Zusatzaufträge feststellbar. Die BBT SE begründete die Kostensteigerung beim Baulos Innsbruck – Ahrental mit einer Vertragserweiterung, die zwar zu Mehrkosten in diesem Baulos führte, aber zu geringeren Kosten im nächsten Baulos (Tulfes–Pfons) führen werde. Aus dem Bericht zur Kostensteigerung im Baulos Innsbruck – Ahrental (siehe **TZ 23**) war eine derartige Kostenverschiebung nicht ausdrücklich ersichtlich.

Tabelle 10: Kostenentwicklung der größten drei schlussgerechneten Baulose im österreichischen Projektabschnitt

	Innsbruck – Ahrental B0054		Fensterstollen Ampass B0081		Lüftungskaverne Ahrental und Schacht Patsch B0108	
	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Prognosekosten	71,22	112,64	8,61	64,02	7,44	114,65
Auftragssumme	63,23	100,00	13,46	100,00	6,49	100,00
Auftragssumme mit Zusatzaufträgen	80,30	127,00	15,73	116,93	6,77	104,38
Abrechnungssumme	86,33	136,54	14,99	111,43	6,42	98,99

Quellen: BBT SE; RH

22.2 (1) Der RH hielt kritisch fest, dass die gesamte Auftragssumme für die zwölf bisher fertiggestellten Baulose um rd. 19,53 % zwar unter den gesamten Prognosekosten (rd. 172,89 Mio. EUR), jedoch die Abrechnungssumme (rd. 166,32 Mio. EUR) um rd. 19,55 % über der Auftragssumme lag, was auf Verbesserungspotenzial bei den Ausschreibungen schließen ließ.

(2) In diese Richtung deutete nach Ansicht des RH auch die sehr unterschiedliche Kostenentwicklung hin: So lagen bei den drei größten zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle schlussgerechneten Baulosen im österreichischen Projektabschnitt die Schlussrechnungssummen bei zwei Baulosen deutlich über (36,5 % bzw. 11,4 %; Tabelle 10) und bei einem Baulos unter der Auftragssumme (1,01 %; Tabelle 10).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Der RH empfahl der BBT SE, ihre Ausschreibungen zu verbessern, um die Einhaltung der Auftragssumme im Zuge der Bauabwicklung nach Möglichkeit zu gewährleisten.

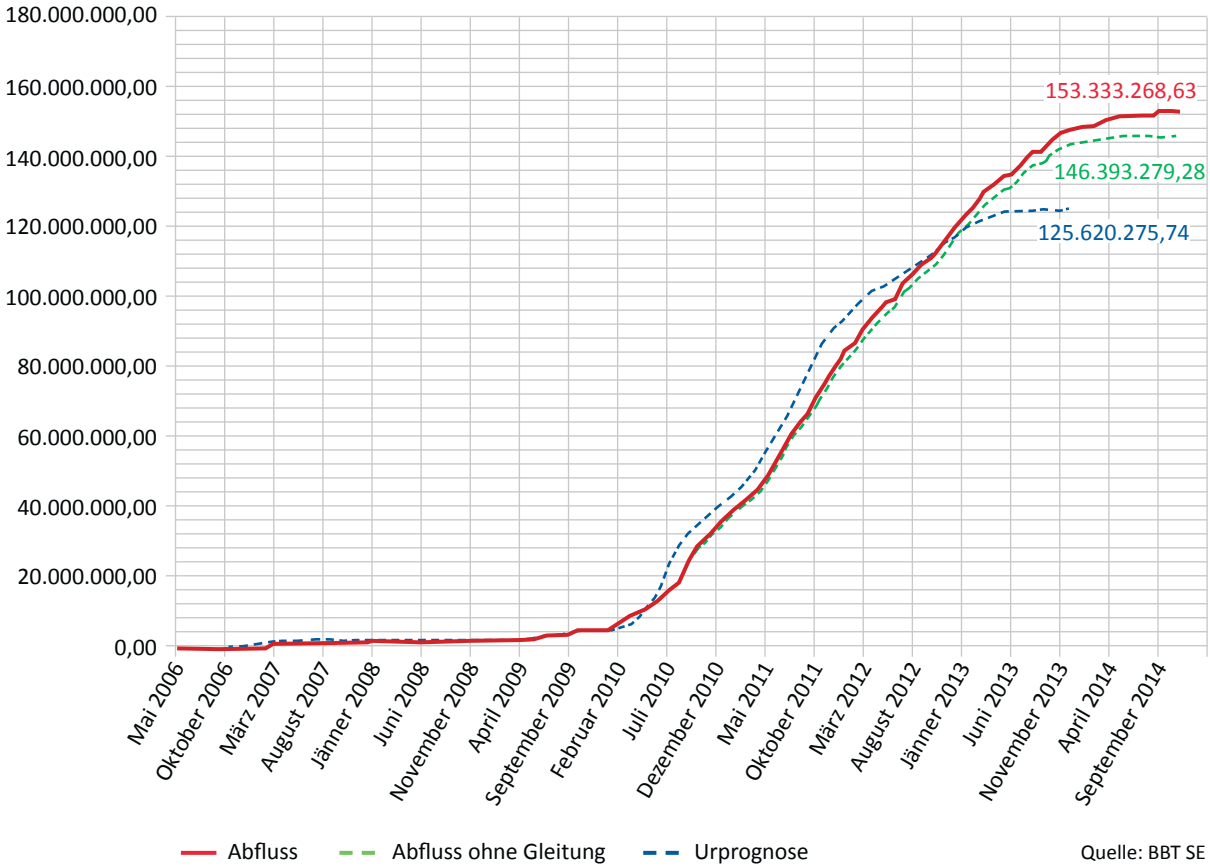
(3) Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Auswirkungen der Kostensteigerung beim Baulos Innsbruck – Ahrental, die zu Minderkosten in einem weiteren Baulos führen sollen, in der Dokumentation der BBT SE nicht ausdrücklich ersichtlich waren.

Der RH empfahl der BBT SE, künftige Kosteneinsparungen bei Baulosen, die auf Vertragserweiterungen in anderen Baulosen beruhen, im Rahmen der Prognoserechnungen und im Rahmen der künftigen Bauverträge zu berücksichtigen.

Berichtswesen

23.1 (1) Der Quartalsbericht der BBT SE zum 1. Quartal 2015 stellte die Kostensituation aller im österreichischen Projektabschnitt (der italienische Projektabschnitt wurde im Bericht nicht erfasst) abgeschlossenen Baulose (u.a. Innsbruck – Ahrental, Fensterstollen Ampass) dar. Der Ist–Finanzmittelabfluss zum Berichtszeitpunkt lag bei rd. 153,33 Mio. EUR.

Abbildung 7: Gesamtdarstellung der im Abschnitt Österreich abgeschlossenen Baulose (Stand 1. Quartal 2015; Beträge in EUR)



Quelle: BBT SE

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Die Abbildung 7 zeigt den prognostizierten Finanzmittelabfluss zum Zeitpunkt der Beauftragung der jeweiligen Verträge ohne Berücksichtigung einer etwaigen Preisgleitung und ohne Darstellung von Risikokosten, des Ist–Finanzmittelabflusses zum Berichtszeitpunkt sowie des Abflusses ohne Berücksichtigung der Preisgleitung.

(2) Ergänzend zum 1. Quartalsbericht 2015 lag ein weiterer Bericht zur Kostensteigerung im Baulos Innsbruck – Ahrental vor, der den an den Auftragnehmer erteilten Zusatzauftrag „Variante E41“ betraf. Darin erläuterte die BBT SE im Vergleich mit der Ausschreibung bzw. dem Hauptauftrag dessen technische Inhalte (bspw. Änderung des Regelquerschnitts) und seine Kostenauswirkungen.

(3) Erst Ende Oktober 2015 legte die BBT SE den Quartalsbericht zum 2. Quartal 2015 (Stand 30. Juni 2015) vor. Dieser enthielt – infolge der Gebarungsüberprüfung durch den RH – neben den Informationen zum Projektgebiet Österreich auch solche zum Projektgebiet Italien und erläuterte die Ursachen von Kostenabweichungen und die Inhalte von Vertragsfortschreibungen. Der 2. Quartalsbericht 2015 enthielt keine dem 1. Quartalsbericht vergleichbare Gesamtdarstellung der abgeschlossenen Baulose (Abbildung 7), die die Kostenentwicklung von der Prognose zur Abrechnung darstellte.

23.2 (1) Der RH beurteilte die im Quartalsbericht der BBT SE zum 1. Quartal 2015 erfolgte Darstellung der Kostenvergleiche zwischen Prognose und Abrechnung als inhaltlich nur bedingt aussagekräftig und als unvollständig, weil sich der Quartalsbericht auf das Projektgebiet Österreich beschränkte und weil die Zuordnung der Risikokosten (die zum Prognosezeitpunkt den Basiskosten zu beaufschlagen und bis zur erfolgten endgültigen Abrechnung abzuschmelzen wären) zu den Baulosen bei der Darstellung des prognostizierten Finanzmittelabflusses unterblieb, was die Beurteilung der Kostenentwicklung erschwerte.

Der RH vertrat die Auffassung, dass die Quartalsberichte die wesentlichsten Informationen zur Projektabwicklung beinhalten sollten. Weitere Berichte sollten nur in einem unumgänglichen Ausmaß erstellt werden, um einen Informationsbruch zu vermeiden.

Der RH empfahl der BBT SE, zur transparenten Darstellung der Kostenentwicklung eines Bauloses – aber auch dessen Einflusses als Komponente auf die Gesamtkosten des Brenner Basistunnels – die Risikokosten in die Quartalsberichterstattung aufzunehmen, diese zum Prognosezeitpunkt den Basiskosten zu beaufschlagen und bis zur erfolgten endgültigen Abrechnung abzuschmelzen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(2) Die übersichtliche grafische Darstellung im 1. Quartalsbericht 2015 betrachtete der RH grundsätzlich positiv.

(3) Der RH nahm es positiv zur Kenntnis, dass die BBT SE seine Anregungen während der Gebarungsprüfung aufnahm und den Informationsgehalt des 2. Quartalsberichts 2015 erhöhte, weil sie das gesamte Projektgebiet (Italien und Österreich) mitberücksichtigte und die Ursachen von Kostenabweichungen und die Inhalte von Vertragsfortschreibungen erläuterte. Er beanstandete jedoch, dass dieser erst rund vier Monate nach Ablauf des Berichtszeitraums (30. Juni 2015) vorgelegt werden konnte und dass er keine grafische Übersicht der Kostenentwicklung enthielt.

Der RH empfahl der BBT SE, die Quartalsberichte so zu gestalten, dass diese das gesamte Projektgebiet abbilden und in übersichtlichen grafischen Darstellungen die Kostenentwicklung aller abgeschlossenen Baulose zwischen Prognose und Abrechnung darstellen. Die Quartalsberichte sollten auch zeitnah zum Berichtszeitraum vorgelegt werden.

23.3 Laut Stellungnahme der BBT SE würden die Quartalsberichte aufgrund der Aufforderung durch den RH das gesamte Projektgebiet beinhalten. Die grafische Übersicht sei ergänzt worden und die zweisprachigen Berichte würden sechs Wochen nach Ablauf des Quartals fertiggestellt.

Aktualisierung der Prognosekosten

Auftragsvergaben ab 2010

24.1 (1) Im Zeitraum 2010 bis 2015 vergab die BBT SE insgesamt rd. 60 Bau– bzw. Dienstleistungsaufträge mit einem Gesamtauftragswert von über 980 Mio. EUR. In der Datengrundlage zu den 60 Bau– bzw. Dienstleistungslosen waren von der BBT SE nicht alle Felder ausgefüllt, auch auf Nachfrage des RH konnte die BBT SE die entsprechenden Daten nicht beistellen[57].

(2) Auf die fünf größten der insgesamt 60 Aufträge entfielen rd. 860,70 Mio. EUR (rd. 90 % des Gesamtauftragswerts). Aus dem vorgelegten Datenmaterial (das alle für die fünf Aufträge erforderlichen Daten enthielt) ergibt sich nachstehende Tabelle über die Kostenentwicklung:

[57] Eine exakte und vollständige Summenbildung war dem RH somit nicht möglich.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Tabelle 11: Fünf größte Bau– bzw. Dienstleistungsaufträge 2010 bis 2015

	Tulfes–Pfons B0111	Eisackunterquerung B0115	Erkundungslos Wolf 2 – Padastertal B0106	Erkundungsstollen Periadriatische Naht B0084	Erkundungslos Wolf 1 B0071
Projektabschnitt	**Österreich**	**Italien**	**Österreich**	**Italien**	**Österreich**
	in Mio. EUR				
Prognosekosten	460,00	365,30	134,60	80,06	25,00
Ausschreibungs-verfahren	offen (niedrigster Preis)	offen (wirtschaftlich günstigstes Angebot)	offen (niedrigster Preis)	offen (niedrigster Preis)	offen (niedrigster Preis)
Datum Vertragsabschluss	3. Juni 2014	23. Oktober 2014	13. November 2013	28. September 2011	6. April 2011
	in Mio. EUR				
Auftragssumme	377,30	301,31	104,00	53,09	25,00
	in % der Prognosekosten				
Auftragssumme	82,02	82,48	77,27	66,31	100,00
	in Mio. EUR				
Auftragssumme mit Zusatzaufträgen	377,30	301,31	104,00	84,67	30,45
	in % der Auftragssumme				
Auftragssumme mit Zusatzaufträgen	100,00	100,00	100,00	159,48	121,80
	in Mio. EUR				
Abrechnungs-summe (Oktober 2015)	93,31	1,48	61,34	82,49	27,18
	in % der Auftragssumme				
Abrechnungs-summe (Oktober 2015)	24,73	0,49	58,98	155,38	108,72

Quellen: BBT SE; RH

(3) Beim Baulos Erkundungsstollen Periadriatische Naht betrugen die Zusatzaufträge rd. 31,58 Mio. EUR bzw. rd. 59,5 % der Hauptauftragssumme und die aktuelle Abrechnungssumme lag um rd. 55,4 % über der Hauptauftragssumme.

(4) Die angeführten Prognosekosten enthielten keine Risikoansätze, allerdings bezifferte die BBT SE bspw. im Baulos Tulfes–Pfons die angesetzten Basiskosten mit

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

460,00 Mio. EUR und die angesetzte Risikovorsorge mit 45,00 Mio. EUR, der Aufsichtsrat genehmigte dementsprechend Gesamtkosten von 505,00 Mio. EUR.

24.2 (1) Der RH hielt fest, dass die fünf dargestellten Baulose wegen ihres Abdeckungsgrads von rd. 90 % des Gesamtauftragswerts im betrachteten Zeitraum maßgeblich für die Beurteilung der Kostenentwicklung aller im Zeitraum vergebenen Aufträge waren.

(2) Der RH wies darauf hin, dass alle fünf Baulose eine relativ enge Bandbreite in der Relation zwischen der Hauptauftragssumme und den Prognosekosten zwischen rd. 66 % und 100 % aufwiesen und insgesamt deutlich unterhalb der Prognosekosten lagen. Das Unterschreiten der Prognosekosten wäre damit – vor allem bei Berücksichtigung der Risikovorsorgen (**TZ 19**, **TZ 20**) – von den Auftragssummen ohne Zusatzaufträge her betrachtet möglich.

Das schließliche Unterschreiten der Prognosekosten hing nach Ansicht des RH vor allem davon ab, ob künftig weitere Zusatzaufträge durch eine konsequente Vertragsumsetzung verhindert bzw. minimiert werden können. Der RH wies in diesem Zusammenhang jedoch kritisch auf die beim Baulos Erkundungsstollen Periadriatische Naht festgestellte gravierende Erhöhung der Abrechnungssumme – durch die Zusatzaufträge – um mehr als 55 % gegenüber der Hauptauftragssumme hin.

(3) Der RH kritisierte die BBT SE, weil die Prognosekosten keine Risikoansätze enthielten, obwohl bei Vergleichen zwischen Prognose– und endgültigen Abrechnungssummen die Risikoansätze miteinzubeziehen wären, weil in der Abrechnungssumme die tatsächlich aufgetretenen Kosten der Risiken beinhaltet sind. Zusätzlich sollten die Ansätze für die Risikovorsorge mit Baufortschritt abgemindert und mit der Fertigstellung von Bauarbeiten und –abrechnung im jeweiligen Baulos auf null gestellt werden.

Der RH empfahl der BBT SE, bei den noch in einem früheren Abwicklungsstand befindlichen Baulosen Zusatzaufträge möglichst zu vermeiden, um Erhöhungen der Gesamtauftrags– und Abrechnungssummen zu begrenzen.

(4) Der RH beanstandete, dass nicht alle Felder der übergebenen Tabelle von der BBT SE ausgefüllt wurden und damit die Dokumentation unvollständig war.

Der RH empfahl der BBT SE, verstärkt auf eine lückenlose Dokumentation zu achten.

24.3 Laut Stellungnahme der BBT SE würden die Ansätze der identifizierbaren und quantifizierbaren Risiken im Rahmen des Chancen–Risiken–Managements semestral bewertet und jährlich aktualisiert. Die Risikovorsorge würde mit fortschreitendem

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Baufortschritt abgemindert und am Ende des Bauloses auf null gesetzt. Diese Vorgangsweise würde in den jährlichen Berichten zur Risikovorsorge so abgebildet und bei der Kostenaktualisierung berücksichtigt.

Das Baulos „Periadriatische Naht“ südlich des Brenners stelle die größte und schwierigste Störzone dar. Der Hauptauftrag für den Erkundungsstollen „Periadriatische Naht“ sei am 28. September 2011 mit rd. 53,09 Mio. EUR (vom Aufsichtsrat genehmigte Preisobergrenze rd. 80,06 Mio. EUR) abgeschlossen worden. Zusätzlich habe der Aufsichtsrat einen prognostizierten Betrag für die Risikovorsorge von rd. 7,04 Mio. EUR für Maßnahmen, die im Zuge der Bauausführung aufgrund unvorhergesehener Ereignisse erforderlich werden können, genehmigt. Diese ursprünglich genehmigten Beträge hätten nicht vorgesehene Maßnahmen, deren Umsetzung jedoch im Zuge des Vortriebs aufgrund geologischer Gegebenheiten erforderlich gewesen sei, nicht umfasst.

Aufgrund der geologischen Bedingungen, die sich im Zuge der Vortriebsarbeiten ergeben hätten und um beim Abschluss der Arbeiten für den nächsten Vortrieb ein für einen längeren Abschnitt stabileres Gebirge erreichen zu können, sei die technische Notwendigkeit festgestellt worden, den Tunnelvortrieb fortzuführen, bis günstigere geologische Bedingungen bzw. ein vergleichsweise stabileres Gebirge erreicht wären.

Die im Hauptauftrag vorgesehenen Arbeiten (Auftragswert rd. 53,09 Mio. EUR) seien um rd. 51,59 Mio. EUR mit einigen Verbesserungen (Vergrößerung des Durchmessers der Hauptröhren, Sprengstofflager, Servicestollen für Förderband, Anpassung der Kläranlage) durchgeführt worden. Zusätzlich zu diesen Maßnahmen seien die ursprünglich vertraglich nicht vorgesehenen, zusätzlichen Baumaßnahmen um rd. 28,79 Mio. EUR durchgeführt worden. Der Gesamtauftragswert nach Genehmigung des fünften Zusatzauftrages habe rd. 80,98 Mio. EUR betragen.

Vorgangsweise bei der Umsetzung des Abrechnungsstands in die Aktualisierung der Prognosekosten

25.1 (1) Die Prognosekosten aktualisierte die BBT SE üblicherweise entsprechend den Rahmenbedingungen vom 18. April 2011 jährlich. Die letzte Aktualisierung der Prognosekosten erfolgte mit Preisbasis 1. Jänner 2013; diese wurde vom Aufsichtsrat am 6. Mai 2014 genehmigt. Die Vorgangsweise bei der Aktualisierung für die in Ausführung befindlichen Baulose war dabei im Projektgebiet Österreich bzw. Italien unterschiedlich.

(2) In Österreich setzte die BBT SE die Angebotssumme bzw. die Vertragssumme zum Zeitpunkt des Angebotsendes als Basiskosten an und übernahm diese Festle-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

gung in die Bauverträge. Zum jeweiligen Quartalsende stellte die BBT SE folgende Kostenanteile dar:

– die bis dahin bezahlten Basiskosten (inklusive der genehmigten Mehrkostenforderungen),

– die Risikovorsorge (exklusive der durch die genehmigten Mehrkostenforderungen abgeschmolzenen Risiken),

– die Mehrkostenforderungen,

– die Preisgleitung[58] und

– die Vorausvalorisierung.

(3) In Italien sah die BBT SE die Angebotssumme bzw. die Vertragssumme zum Zeitpunkt des Angebotsendes als Summe der Basiskosten inklusive der Gleitung bis Vertragsende an. Wegen des Fehlens einer vertraglich geregelten Preisgleitung mussten in Italien die Auftragnehmer ihre Angebote inklusive sämtlicher Preissteigerungen bzw. –gleitungen erstellen. Zum jeweiligen Quartalsende stellte die BBT SE folgende Kostenanteile dar:

– die bis dahin bezahlten Basiskosten (inklusive der Preisgleitung und der genehmigten Mehrkostenforderungen),

– die Risikovorsorge (exklusive der durch die genehmigten Mehrkostenforderungen abgeschmolzenen Risiken) und

– die Mehrkostenforderungen.

(4) In Österreich bildete die BBT SE für die in Ausführung befindlichen Baulose sämtliche Positionen mit den Vertragspreisen als Basiskosten in einer Datenbank ab. Zusätzlich waren mögliche theoretische Kosten– und Terminprognosen für den Baufortschritt auf der Grundlage des Vertrags–Bauprogramms berechenbar. Die Soll–Ist Vergleiche je aktivem Baulos waren in den Quartalsberichten dargestellt.

(5) Bei der jährlichen Kostenaktualisierung traf die BBT SE folgende Unterscheidungen:

[58] Als „Gleitpreis“ wird ein Vertragspreis bezeichnet, wenn im Vertrag Preisgleitklauseln vereinbart sind, die eine Änderung des Preises in Abhängigkeit bestimmter Indizes (wie z.B. Indizes für Rohstoffpreise) vorschreiben. Gleitpreise werden in Verträgen vereinbart, die eine so lange Laufzeit haben, dass die Entwicklung der Kosten nicht mehr abgeschätzt werden kann. Quelle: Bauzeitung 39/11

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

– abgerechnete Baulose,

– abgeschlossene aber noch nicht vollständig abgerechnete Baulose,

– laufende Baulose mit Kosten– und Terminprognosen bis zur Fertigstellung,

– in der Vergabephase befindliche Baulose,

– Baulose mit einem Ausschreibungs– (Österreich) oder Ausführungsprojekt (Italien) und

– Baulose, wo noch keine Ausschreibungs– oder Ausführungsplanung vorliegt.

(6) Bei den im Mai 2014 in Ausführung befindlichen Baulosen waren auf Basis der Kostenprognose zum Stand 1. Jänner 2013 die Gesamtkosten der Zusatzaufträge (86,00 Mio. EUR) durch die im Zuge der Ausschreibung erhaltenen Nachlässe[59] (75,00 Mio. EUR) und die vorgezogenen Arbeiten, wie beim Baulos Innsbruck – Ahrental (41,00 Mio. EUR; siehe **TZ 22**), gedeckt.

25.2 (1) Der RH bemängelte, dass im November 2015 der letztgenehmigte Stand der Prognosekosten noch immer jener mit Preisbasis 1. Jänner 2013 war. Er verwies in diesem Zusammenhang auf seine Empfehlung in **TZ 13**.

(2) Ungeachtet eines aktuelleren Stands der Prognosekosten beurteilte der RH die von der BBT SE angewandte Vorgangsweise bei der Umsetzung des Abrechnungsstands in die Aktualisierung der Prognosekosten grundsätzlich als zweckmäßig.

(3) Der RH beurteilte aufgrund der Kostendeckung der Zusatzaufträge (86,00 Mio. EUR) durch Nachlässe (75,00 Mio. EUR) und vorgezogene Arbeiten (41,00 Mio. EUR) die für die Basiskosten getroffenen Ansätze als ausreichend.

(4) Betreffend seine Feststellungen zu den Quartalsberichten und den Soll–Ist–Vergleichen verwies der RH auf die **TZ 23**.

[59] Differenz zwischen aus der Prognose erwarteten Bauloskosten und der Hauptvertragssumme

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Termine

Prognostizierter Fertigstellungstermin

26.1 (1) In seiner Gebarungsüberprüfung „Brenner Basistunnel BBT SE – Bauvorbereitung des Brenner Basistunnels“ (Reihe Bund 2008/5; TZ 7) kritisierte der RH das zu lange Festhalten der BBT SE an dem unrealistischen Fertigstellungstermin (Jahr 2015), obwohl bereits Mitte 2005 erkennbar gewesen wäre, dass dieser Termin nicht zu halten war.

Die BBT SE plante mit dem Bauprogramm 2010[60]

– die Fertigstellung der Bauarbeiten im Juli 2025 und

– die Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels mit Ende 2026.

(2) Auch mit dem Bauprogramm 2013 beabsichtigte die BBT SE, die Bauarbeiten im Juli 2025 fertigzustellen und – nach dem anschließenden Probebetrieb – den Brenner Basistunnel im Jahr 2026 in Betrieb zu nehmen. Das in der Sitzung des Aufsichtsrats vom 19. Juli 2013 genehmigte Bauprogramm 2013 enthielt in einzelnen Baulosen wesentliche Änderungen zum Vorjahr, bspw. eine um acht Monate verspätete Ausschreibung des Bauloses Tulfes–Pfons und die Zusammenfassung sämtlicher Arbeiten für das Baulos Pfons–Brenner in einem einzigen Baulos.

(3) In der Planungsausschusssitzung vom 13. Mai 2013 legten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer fest, dass trotz aufgetretener Verzögerungen in allen Baulosen alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden sollen, damit der Fertigstellungstermin 2025 eingehalten wird.

(4) Im letztgültigen Bauprogramm[61] 2014 war der Baufertigstellungstermin mit Oktober 2025 vorgesehen. Der Probebetrieb und die Inbetriebnahme waren – entgegen dem Bauprogramm 2013 – nur noch als „in Ausarbeitung befindlich“ dargestellt.

Seit Ende 2015 arbeiteten drei Arbeitsgruppen (mit Vertreterinnen und Vertretern von ÖBB–Infrastruktur AG, Rete Ferroviaria Italiana und BBT SE) an der Definition der bahntechnischen Ausrüstung und eine weitere Arbeitsgruppe beschäftigte sich ab Ende 2015 mit dem Thema Betrieb, weshalb noch keine Termine für die Ausrüstung, den Probebetrieb und die Inbetriebnahme im Bauprogramm 2014 festgelegt waren.

60 Die Bauprogramme der BBT SE stellten u.a. den vorgesehenen Bauablauf und die Termine dar.

61 vom Aufsichtsrat der BBT SE am 21. Oktober 2014 freigegeben

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(5) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle verzögerte sich die anstehende Aktualisierung des Bauprogramms, weil die BBT SE die Angebotsergebnisse des Bauloses Mauls–Brenner – Angebotsabgabe 29. November 2015, Ergebnisse bis April 2016 – einbeziehen wollte. (siehe **TZ 28**).

Die Qualitätskriterien in den Ausschreibungsbedingungen ermöglichten es den Bietern, eine Bauzeitverkürzung von maximal zwei Jahren anzubieten, womit die Baufertigstellung bereits im Juli 2025 erfolgen könnte, was nach Auskunft der ÖBB–Infrastruktur AG voraussichtlich keine Auswirkung auf die Inbetriebnahme Ende 2026 hätte, weil Fahrplanwechsel bei internationalen Bahnverbindungen grundsätzlich Ende eines Jahres erfolgen. Sollte die Verkürzung der Baudauer um zwei Jahre nicht angeboten werden, wäre gemäß Auskunft der BBT SE eine Inbetriebnahme frühestens Ende 2027 möglich.

(6) Das nächste Bauprogramm (Stichtag 1. Jänner 2016) sollte frühestens im Februar 2016 vorliegen. Im Juli 2015 ging die BBT SE von einer Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels im Dezember 2026 aus.

26.2 (1) Der RH wies kritisch auf das Spannungsfeld hin, das zwischen den terminlichen Zielsetzungen (Baufertigstellungstermin 2025 und Inbetriebnahme 2026) sowie dem aktuellen Baufortschritt – aufgetretene Verzögerungen in allen Baulosen (Planungsausschusssitzung vom 13. Mai 2013) – und der möglichen Inbetriebnahme Ende 2027 (wegen der Ausschreibungskriterien des Bauloses Mauls–Brenner) bestand.

(2) Der RH kritisierte die BBT SE, weil sie die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels nicht zeitgerecht und nicht im geeigneten Ausmaß unter Beachtung der Auswirkungen der bauzeitbezogenen Risiken (siehe **TZ 27** und **TZ 28**) in ihren Bauprogrammen berücksichtigte. Auch war das Bauprogramm 2014 wenig aussagekräftig, weil die Detailvorgänge der Ausrüstungsphase nur noch als „in vertiefter Ausarbeitung“ bezeichnet waren und der Probebetrieb sowie die Inbetriebnahme nicht mehr dargestellt waren.

Der RH empfahl der BBT SE, das Bauprogramm 2016 zügig zu planen und vom Aufsichtsrat genehmigen zu lassen, dabei sämtliche Einflussfaktoren wie das Ausschreibungsergebnis Baulos Mauls–Brenner, bisher aufgetretene Verzögerungen und die Ergebnisse der Arbeitsgruppen betreffend bahntechnische Ausrüstung und Betrieb zu berücksichtigen sowie bei Bedarf alternative Maßnahmen zu prüfen, um den Termin der Inbetriebnahme 2026 halten zu können.

26.3 Laut Stellungnahme der BBT SE würden zur Abstimmung und Definition der bahntechnischen Ausrüstung, wie unter Punkt 4.4 „Arbeitskreis Betrieb und Systemfra-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

gen“ in den Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III vorgesehen, mehrere Arbeitsgruppen mit Mitgliedern von ÖBB–Infrastruktur AG und Rete Ferroviaria Italiana eingerichtet.

Derzeit würden die Detailvorgänge ausgearbeitet, sodass im neuen Bauprogramm 2016 eine Ablauffolge der einzelnen Schritte für die bahntechnische Ausrüstung, den Probebetrieb und die Inbetriebnahme aufscheinen werde.

Bauzeitbezogene Risiken

27.1 (1) Seit 2008 enthielt das Bauprogramm der BBT SE keine Risikovorsorgen für die Bauzeit, weshalb der Aufsichtsrat der BBT SE für das Bauprogramm 2014 am 19. Juli 2013 beschloss, dass die bauzeitbezogenen Risiken detailliert zu analysieren und darzustellen sowie deren Auswirkungen auf die Termine für die Fertigstellung der Bauarbeiten und die Inbetriebnahme zu prüfen wären.

(2) Das letztgültige Bauprogramm 2014 sollte nach Ansicht der BBT SE die bauzeitbezogenen Risiken und die daraus erwarteten Verzögerungen als prozentuelle Abweichung vom erwarteten zeitlichen Verlauf abbilden, jedoch zeigte das Bauprogramm 2014 bei einzelnen Baulosen vage eine Bandbreite der Termine für einzelne Vortriebsleistungen.

Erstmalig mit der Aktualisierung der vom Aufsichtsrat noch nicht genehmigten Risikoanalyse 2015 ermittelte die BBT SE die Risiken auch auf dem zeitkritischen Weg und simulierte die Zeitveränderungen je Baulos. Im nächsten Bauprogramm – frühestens im Februar 2016 fertig – plante die BBT SE, die bauzeitbezogenen Risiken und Chancen je Baulos einzubeziehen.

(3) Das am 21. Oktober 2014 genehmigte Bauprogramm 2014 zeigte Unstimmigkeiten und Abweichungen zwischen den geplanten und tatsächlichen Terminen von bis zu sieben Monaten (Baulos EKS Innsbruck – Ahrental – Fertigstellung geplant: Mai 2013, Fertigstellung Ist: Dezember 2013).

(4) Weitere Projektänderungen, u.a. die Umgestaltung des Bahnhofs Innsbruck, die Eisackunterquerung und die Gestaltung der Nothaltestellen, die zusätzlich Einfluss auf die nächste Terminplanung (Anfang 2016) haben, beabsichtige die BBT SE in der nächsten Aktualisierung des Bauprogramms zu berücksichtigen.

27.2 Der RH bemängelte, dass die BBT SE das in der Aufsichtsratssitzung vom 19. Juli 2013 formulierte Ziel, im Bauprogramm 2014 auch die bauzeitbezogenen Risiken detailliert zu analysieren und darzustellen, nur eingeschränkt umsetzte, weil die im Bauprogramm 2014 enthaltenen Bandbreiten der Termine für einzelne Vortriebsleis-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

tungen nicht für alle Baulose dargestellt waren und weil die gewählte grafische Aufbereitung zu wenig detailliert war.

Der RH wies gegenüber der BBT SE darauf hin, dass der Einfluss der Änderungen im Bauablauf – wie die bisherigen Abweichungen bei einzelnen Baulosen, bspw. die siebenmonatige verspätete Fertigstellung des Bauloses EKS Innsbruck – Ahrental, und die zukünftigen Änderungen der Bauabwicklung (wie Eisackunterquerung) – zeigte, weshalb eine detaillierte Analyse der bauzeitbezogenen Risiken für das neue Bauprogramm erforderlich wäre.

Der RH empfahl der BBT SE, die in der Aufsichtsratssitzung vom 19. Juli 2013 vorgegebenen Ziele umzusetzen und je Baulos die Risikoerfassung, insbesondere die bauzeitbezogenen Risiken, regelmäßig durchzuführen und in den Bauprogrammen und in den Kostenprognosen zu berücksichtigen.

27.3 Laut Stellungnahme der BBT SE habe sie im Bauprogramm 2014 für die Baulose auf österreichischem Projektgebiet die Bandbreiten der Vortriebsleistungen und damit die bauzeitbezogenen Risiken dargestellt.

Im italienischen Projektgebiet sei für das große Baulos Mauls bis zum Brenner (Mauls 2 und 3) im Jahre 2014 durch externe Planer die Ausführungsplanung erstellt worden. Daher werde nur eine mittlere Vortriebsleistung ohne Bandbreite dargestellt.

Baulos Mauls–Brenner

28.1 (1) Wegen der Einbeziehung der Angebotsergebnisse des Bauloses Mauls–Brenner, die am 29. November 2015 vorliegen sollten, verzögerte sich im September 2015 die anstehende Aktualisierung von Kostenprognose und Bauprogramm der BBT SE.

(2) Die Vergabe des Bauloses Mauls–Brenner sollte nach dem Bestbieterprinzip entsprechend dem italienischen Vergabegesetz Nr. 163/2006 und dem Dekret des italienischen Staatspräsidenten Nr. 207/2010 erfolgen. Im Dekret 207/2010 war festgehalten, dass die Gewichtung der qualitativen Kriterien größer als die Gewichtung der quantitativen Kriterien sein müsse. Dementsprechend enthielte die Ausschreibung qualitative und quantitative Kriterien mit folgender Gewichtung.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Tabelle 12: Kriterien Baulos Mauls–Brenner

Quantitative Kriterien	Gewichtung Punkte	Qualitative Kriterien	Gewichtung Punkte
Preis	40	Methoden zur Verwaltung und Kontrolle der Planungstätigkeiten und der Bauausführung	15
Reduktion der Bauzeit	9	Wahl der Vortriebsmethode und der Material– und Baulogistik	36
Summe	**49**		**51**

Quellen: BBT SE; RH

Für die Bieter bestand die Möglichkeit, eine Bauzeitverkürzung von maximal zwei Jahren anzubieten. Eine Umsetzung dieser Möglichkeit würde wegen deren Bewertung bei den Vergabekriterien mit neun Punkten großen Einfluss auf die Vergabe haben, sodass die BBT SE von den Bietern Angebote mit Reduktion der Bauzeit erwartete. Sollte diese Verkürzung angeboten, aber in der Umsetzung nicht eingehalten werden, würde eine Pönale fällig.

28.2 (1) Der RH hielt das Ausmaß der möglichen Bauzeitverkürzung von zwei Jahren im Baulos Mauls–Brenner für ungewöhnlich hoch und betonte, dass eine derart große Bauzeitverkürzung entweder

– bei deren tatsächlichem Erreichen im Zuge der Bauausführung auf große Bauzeitreserven in der Ausschreibung hindeuten würde oder

– bei deren Nichterreichen die Einforderung entsprechend hoher Pönalen, die den Nachteil für die BBT SE ausgleichen sollen, erschweren würde.

(2) Zu den von der BBT SE dargelegten Grundlagen der Ausschreibung Mauls–Brenner hielt der RH fest, dass wegen des Überwiegens qualitativer Kriterien (51 Punkte) und zusätzlicher neun Punkte für die Reduktion der Bauzeit, der Preis mit 40 Punkten vergleichsweise nur untergeordnete Bedeutung hatte.

Der RH empfahl der BBT SE, im Zuge der Abwicklung insbesondere die Einhaltung der Vergabekriterien und die Kontrolle der Vertragserfüllung beim Baulos Mauls–Brenner zu evaluieren, um Erkenntnisse daraus in die weitere Projektumsetzung einfließen lassen zu können.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Externe begleitende Kontrolle

29.1 (1) Am 18. April 2011 legten die Aktionäre der BBT SE in einer a.o. Hauptversammlung die Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III – Bau des Haupttunnels und Probebetrieb – des Brenner Basistunnels fest, darunter auch die Aufgaben und Kompetenzen der BBT SE in Bezug auf die Leistungserbringung.

Der Gesellschaft oblag unter Wahrung der Kriterien Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit die technische und kaufmännische Gesamtprojektleitung einschließlich der gesamten fachlichen Planungskoordination und –betreuung sowie die interne begleitende Kontrolle. Neben dieser internen begleitenden Kontrolle war zur Sicherstellung des effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel eine begleitende Projektkontrolle durch die SCHIG vorgeschrieben. Die dafür erforderlichen Einsichts– und Auskunftsrechte für die SCHIG bei der BBT SE waren in den Rahmenbedingungen verankert.

(2) Das BMVIT beauftragte die SCHIG jährlich mit der Überwachung der Einhaltung der von der ÖBB–Infrastruktur AG in den Zuschussverträgen gemäß § 42 BBG übernommenen Verpflichtungen. Die Prüfungen umfassten Termin– und Kostenkontrollen, die vertiefte begleitende Kontrolle von Großprojekten in Abstimmung mit dem BMVIT[62] und die Begleitung von Planungsprozessen.

Die SCHIG legte dem BMVIT und dem BMF zweimal jährlich die Ergebnisse der Überwachungs– und Kontrolltätigkeit vor. Die Berichte der SCHIG boten einen Überblick über die Entwicklung sämtlicher Infrastrukturprojekte der Rahmenpläne, ohne auf Details der Entwicklung des Brenner Basistunnels näher einzugehen. Dazu merkte die SCHIG u.a. lediglich an, dass

– die Einsparungsvorgaben der ÖBB–Infrastruktur AG für den Brenner Basistunnel nicht nachvollziehbar seien,

– Abweichungen durch die ÖBB–Infrastruktur AG nicht ausreichend plausibel begründet wären und dass

– die Verschiebung des Starts der Phase III zu einer Abweichung von den Plankosten von 32,73 Mio. EUR geführt hatte.

(3) Zusätzlich überprüfte die SCHIG im überprüften Zeitraum die vier Zwischenabrechnungen vor Vorlage an die Europäische Kommission. Sie wies dabei insbesondere auf eine „drohende“ Unterschreitung der Gesamtkosten hin, welche bei Ab-

[62] so beim Umbau des Salzburger Hauptbahnhofs (Gebarungsüberprüfung RH „Salzburger Hauptbahnhof – Bahnhofsumbau“, Bund 2015/16)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

weichung von mehr als 20 % zu den ursprünglich veranschlagten Kosten eine Reduktion des EU–Zuschusses nach sich ziehen könnte. Für Zahlungen, welche nach Ansicht der SCHIG nicht eindeutig dem genehmigten Durchführungszeitraum zugeordnet werden konnten, holte die BBT SE vor Einreichung des Antrags die Genehmigung der Europäischen Kommission ein.

Tabelle 13: Übersicht über die Stichprobenprüfungen der EU–Zuschüsse durch die SCHIG

Beschluss Europäische Kommission	Prüfungen durch SCHIG	Dauer der Maßnahmen[1]	Endabrechnung von BBT SE vorzulegen bis
2006–EU–104S	einmalige Prüfung (Endprüfung) 1. Juli 2009	01/2006 bis 12/2007	31. Dezember 2008
2007–EU–01190–S	Prüfung der Zwischenabrechnungen 2008, 2009, 2010/11, 2012	12/2008 bis 12/2014	31. Dezember 2015
2007–EU–01180–P	bisher keine	01/2010 bis 12/2013, verlängert bis 12/2015	31. Dezember 2016
2012–EU–01098–S	bisher keine	01/2014 bis 12/2015	31. Dezember 2016

[1] Arbeiten bzw. Studien

Quellen: Entscheidungen EK, Prüfberichte SCHIG; RH

Bei Vorschusszahlungen der Europäischen Kommission (siehe **TZ 6**) führte die SCHIG keine gesonderten Prüfungen durch.

(4) Im Sommer 2015 beauftragte das BMVIT die SCHIG – infolge der Gebarungsüberprüfung durch den RH – mit der Mittelverwendungskontrolle für den Brenner Basistunnel. Am 1. September 2015 stimmte das BMVIT demnach dem Start für die Ausschreibungsprüfung für das Hauptbaulos auf österreichischem Gebiet (Baulos Ahrental – Brenner) durch die SCHIG inklusive einer externen Beauftragung eines Ingenieurbüros im September 2015 – wegen der kurzfristig benötigten Prüfkompetenz im Bereich Tunnelbau, bis in der SCHIG die entsprechenden Ressourcen aufgebaut sind – zu.

Der Prüfauftrag des BMVIT war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle noch nicht ausgearbeitet. Im Dezember 2015 legten die SCHIG und das BMVIT ein Arbeitsprogramm für die Durchführung der Projektkontrolle zur Ausschreibungsvorbereitung des Hauptbauloses fest. Die SCHIG sollte u.a. die Kostenermittlung, die „identifizierten Risiken, die erkennbaren, aber derzeit nicht identifizierten und quantifizierbaren Risiken“ sowie die Tunnelbaumethode plausibilisieren. Erste Prüfungsergebnisse erwartete das BMVIT im ersten Quartal 2016. Doppelgleisigkeiten mit der internen begleitenden Kontrolle beabsichtigten die Beteiligten zu vermeiden.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(5) Der RH bemängelte in seiner Gebarungsüberprüfung „Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) – Aufgabenübertragung durch das BMVIT“ (Reihe Bund 2015/15; TZ 36) den Zukauf externer Leistungen im Bereich der technischen Infrastrukturkontrolle durch die SCHIG und empfahl, dass aufgrund der Kosten der externen Leistungen vorrangig interne Ressourcen einzusetzen wären. Dafür sollte gegebenenfalls unternehmensinternes Know–how auf Basis von entsprechenden Kosten–Nutzen–Überlegungen aufgebaut werden. Die SCHIG beabsichtigte lt. ihrer Stellungnahme vom April 2015, diese Empfehlung umzusetzen.

29.2 (1) Der RH stellte kritisch fest, dass das BMVIT die SCHIG trotz der Festlegung in den Rahmenbedingungen der BBT SE zur Realisierung der Phase III des Brenner Basistunnels bis Ende 2015 noch nicht mit einer alle Projektschritte umfassenden begleitenden Projektkontrolle beauftragt hatte. BMVIT und SCHIG legten im Dezember 2015 lediglich ein Arbeitsprogramm für die Durchführung der Projektkontrolle zur Ausschreibungsvorbereitung des Hauptbauloses auf österreichischem Gebiet (Baulos Ahrental – Brenner) fest, was der RH lediglich als Beginn einer alle Projektschritte umfassenden begleitenden Projektkontrolle erachtete.

Der RH nahm es positiv zur Kenntnis, dass infolge seiner Gebarungsüberprüfung das BMVIT die SCHIG zumindest mit der Mittelverwendungskontrolle für den Brenner Basistunnel beauftragte und damit die ersten Schritte zur Umsetzung der begleitenden Projektkontrolle gemäß Rahmenbedingungen der BBT SE zur Realisierung der Phase III des Brenner Basistunnels einleitete.

Nach Ansicht des RH kann die SCHIG ihrer gesetzlichen Aufgabe – Sicherstellung des effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel – nur durch eine umfassende begleitende Projektkontrolle und nicht durch die bisher ausgeübte Überwachungs– und Kontrolltätigkeit in Teilbereichen – Stichprobenprüfung der EU–Zuschüsse, Überwachungs– und Kontrolltätigkeit der Rahmenpläne – nachkommen.

Der RH empfahl dem BMVIT, die SCHIG mit einer den Rahmenbedingungen der BBT SE für die Realisierung der Bauphase III entsprechenden vertieften begleitenden Projektkontrolle für alle Realisierungsschritte – zusätzlich zu der Ende 2015 beauftragten Durchführung der Projektkontrolle zur Ausschreibungsvorbereitung des Hauptbauloses (Baulos Ahrental – Brenner) – zu beauftragen.

(2) Der RH kritisierte die SCHIG, weil sie – ungeachtet der Empfehlung des RH zur Gebarungsüberprüfung „Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) – Aufgabenübertragung durch das BMVIT“ (Reihe Bund 2015/15; TZ 36) und trotz der Zusage in ihrer Stellungnahme dazu vom April 2015 – kein zusätzliches unternehmensinternes Know–how bis September 2015 aufbaute und daher

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

ein externes Ingenieurbüro für die Ausschreibungsprüfung (Baulos Ahrental – Brenner) beauftragen musste.

Der RH bekräftigte daher seine Empfehlung, dass die SCHIG in Abstimmung mit dem BMVIT eine eingehende Abwägung zwischen dem Zukauf von Fremdleistungen und dem Aufbau von unternehmensinternem Know–how mit entsprechenden Kosten–Nutzen–Überlegungen vornehmen und gegebenenfalls unternehmensinterne Ressourcen aufbauen sollte.

29.3 (1) Laut Stellungnahme des BMVIT seien bei der jährlichen Fortschreibung des Prüfplans für die wahrzunehmende Überwachungstätigkeit bei Schienenprojekten in den Prüfplan 2016 bereits Mittelverwendungskontrollen für alle Realisierungsschritte des Brenner Basistunnels vorgesehen gewesen. Das Vorhaben Brenner Basistunnel sei in diesem Zusammenhang durch zwei Mittelverwendungskontrollen betroffen. Eine dieser Mittelverwendungskontrollen beziehe sich auch auf die „Ausrüstung“. Die Trennung in zwei Mittelverwendungskontrollen sei vorgenommen worden, um bei der Mittelverwendungskontrolle Ausrüstung auch übergreifend strategische Fragestellungen der Bahnausrüstung in Ergänzung zu bestehenden Mittelverwendungskontrollen für andere große Tunnelvorhaben prüfen zu können.

(2) Laut Stellungnahme der SCHIG finde ein Zukauf von Fremdleistungen grundsätzlich nur in Ausnahmefällen und in Abstimmung bzw. auf besonderen Wunsch des BMVIT statt. Dies könne nur bei Sonderfällen zur Anwendung kommen, wo Spezial–Know–how oder Einrichtungen, wie Labor etc., zur Lösung von Sonderaufgaben erforderlich seien. Bei wiederkehrenden Anforderungen werde versucht, eigene Ressourcen aufzubauen.

Im Zusammenhang mit dem Brenner Basistunnel sei die Zielsetzung aller Beteiligten gewesen, dass die SCHIG im Rahmen der Mittelverwendungskontrolle kurzfristig in die Ausschreibungsplanung eingebunden wird. Aus diesem Grund sei eine – zeitlich auf die Ausschreibungsplanung begrenzte – Beauftragung eines Fremddienstleisters mit Expertise im Tunnelbau erfolgt. Parallel dazu erfolge der Aufbau der internen Ressourcen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Zulaufstrecken

Allgemeines zu den Zulaufstrecken

30 Zulaufstrecken führen zu einem bestimmten Bauvorhaben und stehen mit ihm in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang. Im Falle des Brenner Basistunnels unterscheidet man die nördliche (ab Innsbruck Richtung Norden) und die südliche (ab Franzensfeste Richtung Süden) Zulaufstrecke.

Beginn und Ende der Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel stellen im Wesentlichen jene Punkte auf dem Korridor der TEN–V dar, auf dem der maßgebliche Verkehrseinfluss zum Brenner von beiden Richtungen beginnt; das entspricht aufgrund der noch auf dem Brenner–Korridor umzusetzenden (z.T. zeitkritischen) Projekte München und Verona (siehe **TZ 39**). Nördliche Zulaufstrecke ist somit der Abschnitt München bis Innsbruck und südliche Zulaufstrecke der Abschnitt Verona bis Franzensfeste.

Die wesentlichen Ereignisse zu den Zulaufstrecken zeigt Anhang 1 chronologisch gereiht.

Steuerung und Koordination hinsichtlich der Zulaufstrecken

31.1 (1) Hauptakteure bei der Koordination und der Organisation hinsichtlich der Zielsetzungen der EU für das Kernnetz (siehe **TZ 2** f.) in Bezug auf die Zulaufstrecken sind die Europäische Kommission, im weitesten Sinne alle vom Korridor umfassten Staaten – insbesondere Deutschland, Italien und Österreich (inklusive deren am Korridor situierten Bundesländern und Regionen Bayern, Tirol, Südtirol, Bozen, Trient, Verona) mit ihren Vertretern (insbesondere den zuständigen Ministerien) sowie die Schieneninfrastrukturbetreiber[63] und die Eisenbahnverkehrsunternehmen[64] der drei Staaten.

Darüber hinaus wirken insbesondere die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn sowie andere Interessensgemeinschaften (z.B. iMonitraf!, EUREGIO) mit.

Die mit den Zulaufstrecken am Brenner–Korridor befassten Gremien und deren Grundlagen sind in Anhang 2 aufgeführt.

(2) Das BMVIT, die ÖBB–Infrastruktur AG und das Land Tirol waren die Hauptvertreter der Interessen Österreichs und des Landes Tirol in den unterschiedlichen Gre-

[63] Deutsche Bahn Netz AG, ÖBB–Infrastruktur AG, BBT SE, RFI (Italien)

[64] öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU): Deutsche Bahn AG, ÖBB, RFI (Italien); daneben gibt es eine Vielzahl an privaten EVU

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

mien. Das BMVIT als Vertreter des Bundes war in den wesentlichsten Gremien wie der Korridor Plattform, der Brenner–Korridor Plattform und dem Brenner Nordzulauf vertreten; die personelle Wahrnehmung erfolgte – gemäß den Zuständigkeiten im BMVIT – durch unterschiedliche Abteilungen.

31.2 Der RH anerkannte die Bemühungen des BMVIT, der ÖBB–Infrastruktur AG und des Landes Tirols, die Interessen Österreichs im Zusammenhang mit den Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel umfangreich wahrzunehmen. Ihre Vertreter wirkten – im Hinblick auf die Steuerungsmöglichkeit und die Umsetzung der Interessen Österreichs – in den wesentlichen Gremien (wie den internationalen Korridor Plattformen) mit, denen die Koordination und die Organisation hinsichtlich der Zielsetzungen der EU für das Kernnetz in Bezug auf die Zulaufstrecken oblag. Der RH verwies diesbezüglich auf seine Empfehlungen in der **TZ 37**.

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

Überblick – Kernziele

32 Die in der Vielzahl an internationalen Vereinbarungen, Memoranden, Konventionen, Aktionsplänen etc. (siehe Anhang 1 und **TZ 35**) enthaltenen Festlegungen und Maßnahmen bezogen sich im Wesentlichen auf eine gemeinsame internationale[65] Umwelt– und Verkehrspolitik und beinhalten zusammengefasst zwei Kernziele:

1. Bedarfsgerechter Infrastrukturausbau (Kapazitätserweiterung)[66].

2. Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene[67].

Diese beiden Ziele finden sich insbesondere in der Erklärung[68] von Zürich (2001), in der Alpenkonvention (Protokoll Verkehr, ratifiziert ab 2002[69]), im Aktionsplan Bren-

65 erkennbar aus den Zielen und Beteiligten in den Tabellen 18, 19 und 21

66 vgl. Memorandum von Montreux 1994, Aktionsplan Brenner und Absichtserklärung zur Umsetzung des Brenner–Korridors 2009 etc.; umfasst insbesondere Netz– und Terminalausbau im Sinne der TEN–V–Verordnung (Gesamt– und Kernnetz), um den hinkünftigen Bedarf zu decken und auch zur Verlagerung des bestehenden Verkehrs beizutragen

67 umfasst insbesondere verkehrspolitische Maßnahmen, die eine Verlagerung begünstigen, wie höhere Kosten der Straßennutzung (z.B. Maut, steigende Kraftstoffpreise), die Sicherstellung der Interoperabilität, eine Verkürzung der Reise– und Verladezeit, günstigerer Betriebskosten für Eisenbahnverkehrsunternehmer sowie Steuerungsinstrumente für den Güterverkehr (z.B. Subventionen, Alpentransitbörse) sowie Umweltaspekte z.B. hinsichtlich der Verbesserung der Luftqualität

68 der Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, der Schweizerischen Eidgenossenschaft, der Französischen Republik, der Italienischen Republik und der Republik Österreich

69 ratifiziert von der Bundesrepublik Deutschland (2002), der Französischen Republik (2005), der Italienischen Republik (2013), dem Fürstentum Liechtenstein (2002), der Republik Österreich (2002), der Republik Slowenien (2004) sowie der Europäischen Gemeinschaft (2013)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

ner[70] (2005 und 2009), der Absichtserklärung von Rom[71] (2009), im Weißbuch Verkehr (2011) und in der TEN–V (1315/2013) der EU.

Bedarfsgerechter Infrastrukturausbau

33.1 (1) Als Grundlage für den bedarfsgerechten Infrastrukturausbau des Brenner–Korridors dient – neben den Vorgaben der EU zu den TEN–Netzen mit den darin enthaltenen Zeitrahmen (insbesondere betreffend das vorrangige Vorhaben „Eisenbahnachse Berlin–Palermo“, Realisierung bis 2030) – vor allem die Entwicklung und die Prognosen des alpenquerenden Güterverkehrs.

(2) Das Europäische Parlament und der Europäische Rat definierten im Jahr 1996[72] 14 Vorhaben mit besonderer Bedeutung (darunter die Brenner–Achse München – Verona), verknüpften diese jedoch erst in den Jahren 2004 bzw. 2010[73] mit einem Zeitrahmen (Beginn 2010 und Fertigstellung 2015). In der letztgültigen Verordnung[74] – TEN–V–Leitlinien – definierten sie einen Fertigstellungshorizont für das Kernnetz bis zum Jahr 2030 (**TZ 38**).

(3) Der gesamte alpenquerende Güterverkehr ist jener Verkehr, der bei den insgesamt 16 Alpenübergängen den Alpenhauptkamm überquert (umfasst den großen Alpenbogen „C“ von Monaco bis zum Wechsel in Österreich):

70 Die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, der Italienischen Republik, der Republik Österreich und der griechische Staatssekretär beschlossen die Einsetzung von drei Arbeitsgruppen. Die Zusammenfassung der Ergebnisse aus diesen Arbeitsgruppen führte zum Aktionsplan „Brenner 2005“. Im Rahmen der Brenner Korridor Plattform wurde der Aktionsplan „Brenner 2005“ analysiert, neue Arbeitsgruppen gebildet und ein neuer Aktionsplan (Aktionsplan Brenner 2009) erstellt.

71 Gemeinsame Absichtserklärung der Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, der Italienischen Republik, der Republik Österreich, der ÖBB–Infrastruktur AG, der Rete Ferroviaria Italiana, der Deutschen Bahn Netz AG (von dieser jedoch nicht unterfertigt), der Länder Tirol, Bayern (Staatssekretärin für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie), sowie der autonomen Provinzen Bozen, Trient und Verona, inklusive Unterstützungserklärung durch die Europäische Kommission (Vizepräsident sowie Koordinator)

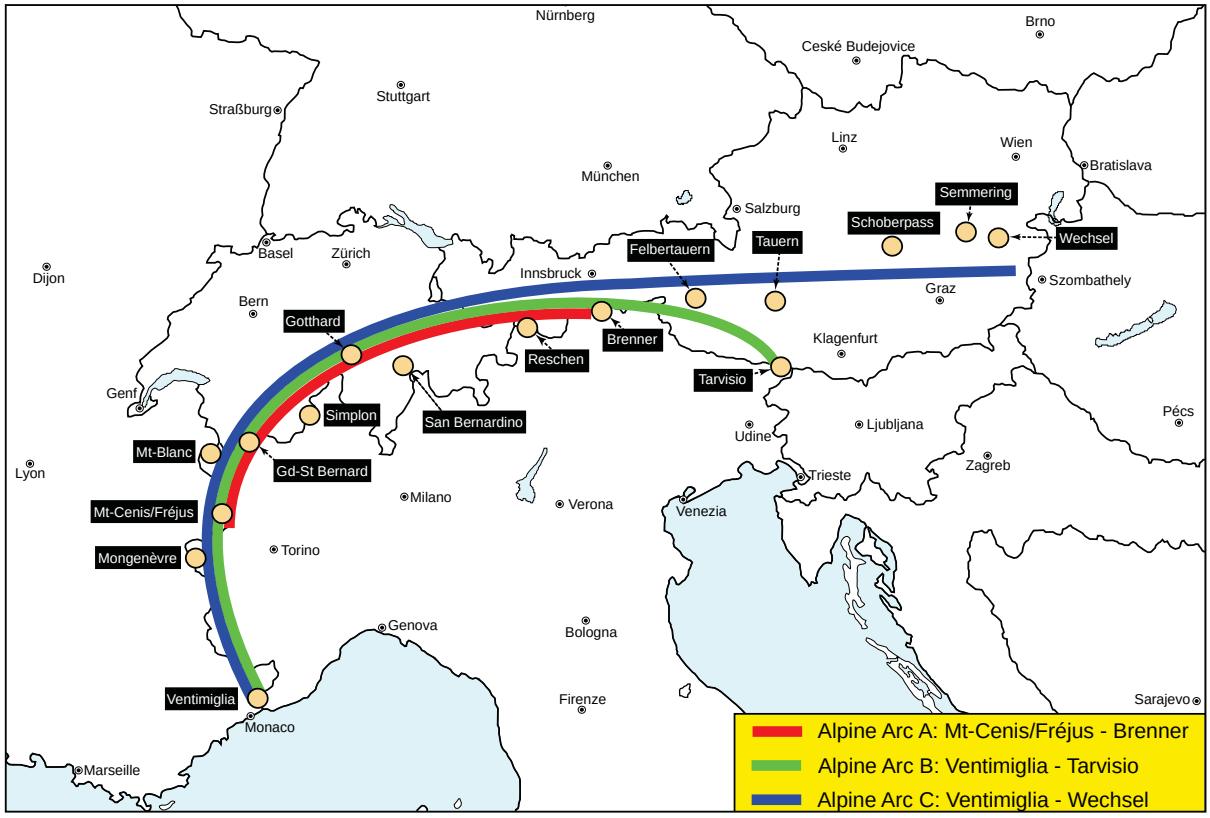
72 Entscheidung Nr. 1692/96/EG

73 Entscheidung 884/2004/EG und Beschluss Nr. 661/2010/EU, mit der Definition als vorrangiges Vorhaben Berlin–Palermo

74 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Abbildung 8: Die Alpenübergänge

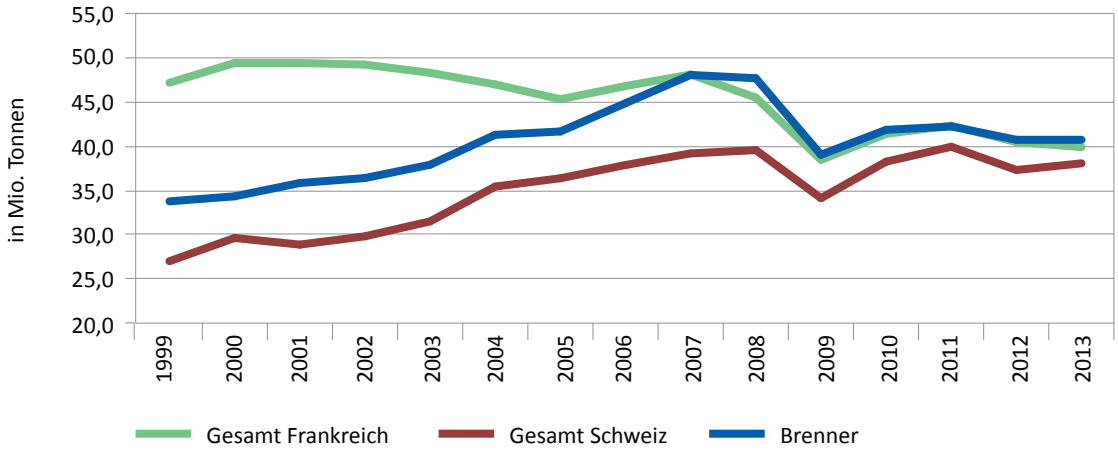


Quelle: BMVIT

In den Jahren 2012 und 2013 betrug der Anteil Österreichs am gesamten alpenquerenden Güterverkehr rd. 59 %. Der wichtigste Alpenübergang ist dabei der Brennerpass (Brenner); über diesen alleine werden mehr Güter transportiert als über die Pässe in der Schweiz bzw. in Frankreich:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

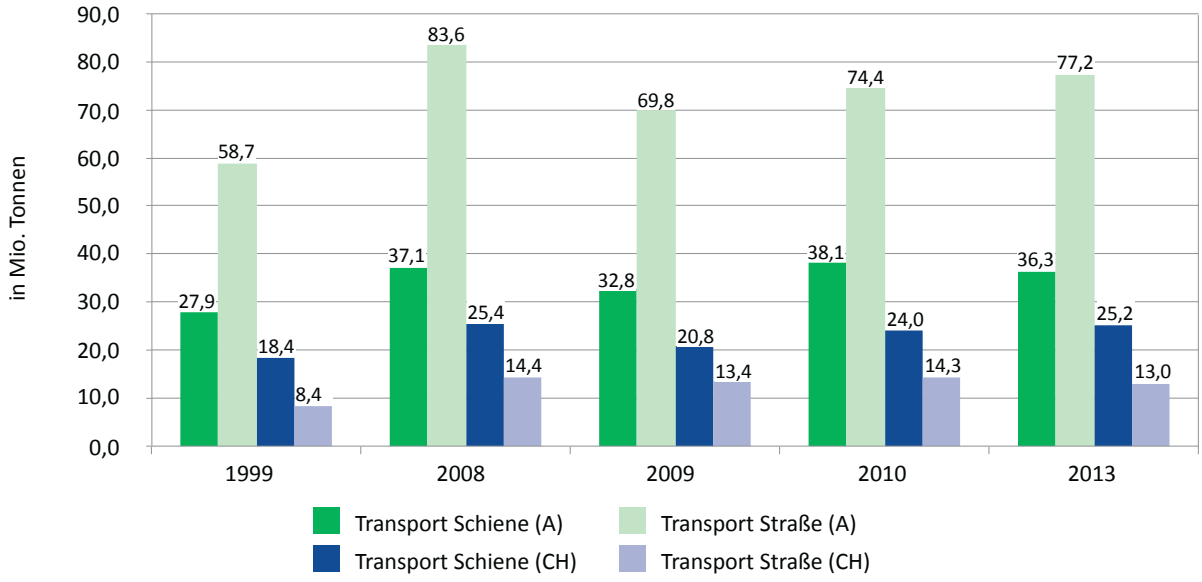
Abbildung 9: Alpenquerender Güterverkehr am Brenner im Vergleich zu jenem in Frankreich und in der Schweiz



Quellen: Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft: „Alpenobservatorium CH–EU: Jahresbericht 2013“; RH

Die Entwicklung der in Österreich auf der Schiene und der Straße alpenüberquerend transportierten Gütermengen stellte sich in den Jahren von 1999 bis 2013 wie folgt dar:[75]

Abbildung 10: Vergleich der alpenüberquerend transportierten Gütermengen Österreich und Schweiz



Quellen: Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft: „Alpenobservatorium CH–EU: Jahresbericht 2013“; RH

[75] vgl. Gebarungsüberprüfung „Brenner Basistunnel BBT SE – Bauvorbereitung des Brenner Basistunnels“ (Reihe Bund 2009/1; TZ 3)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Aufgrund der Finanz– und Wirtschaftskrise kam es im Jahr 2009 zu einem starken Rückgang (rd. 15 %) des alpenquerenden Güterverkehrs; dies bewirkte eine zeitliche Verschiebung des Entwicklungsniveaus des alpenquerenden Güterverkehrs um etwa zehn Jahre.

(4) Die mittleren Wachstumsraten pro Jahr, beruhend auf den unterschiedlichen Annahmen der nationalen und internationalen Studien und Prognosen des Güterverkehrs am Brenner, lagen für die Schiene zwischen 1,8 % und 5,4 % sowie für die Straße zwischen – 0,1 % und 3,5 % (siehe Anhang 3).

Die höchsten Zuwachsraten von über 5 % für den Schienengüterverkehr ergaben sich unter Berücksichtigung einer „schienenverkehrsfreundlichen“ Verkehrspolitik im Sinne des Weißbuchs Verkehr (2001 und 2011) der EU. Ein wesentliches Ziel im aktuellen Weißbuch (2011) ist die Verlagerung von 50 % des Straßengüterverkehrs (für Entfernungen über 300 km) auf andere Verkehrsträger (Schiene, Schiff) bis zum Jahr 2050 (**TZ 35**).

(5) Das BMVIT hielt während der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle zu den Studien fest, dass sich die Ergebnisse der Prognosen nicht direkt miteinander vergleichen ließen (aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen, Ausgangsdaten, Prognosehorizonte und unterschiedlicher Berücksichtigung der Wirtschaftskrise), auf Basis der Wachstumsraten könnten jedoch drei allgemein gültige Aussagen getroffen werden:

– die zu erwartenden Güterverkehrsmengen würden aufgrund der Finanz– und Wirtschaftskrise um rund zehn Jahre verzögert anfallen[76];

– die Entwicklung im Güterverkehr und größere Wachstumsraten im Schienengüterverkehr würden in hohem Maße von verkehrspolitischen Maßnahmen abhängen (z.B. sektorales Fahrverbot etc.);

– die Deutsche Verkehrsprognose 2030 lieferte nach der Finanz– und Wirtschaftskrise geringere Wachstumsraten als vorher; diese seien als Indikator für das Wachstum am Brenner geeignet.

Das BMVIT plante zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose.[77]

[76] So werden z.B. die ursprünglich für das Jahr 2025 prognostizierten Werte je nach Szenario erst im Jahr 2033 (Szenario 2) bzw. 2036 (Szenario 1) erreicht.

[77] Diese soll lt. BMVIT mit Verfügbarkeit der Zahlen aus dem Deutschen Bundesverkehrswegeplan 2015 (lag zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH an Ort und Stelle noch nicht vor) erstellt werden.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(6) Die ÖBB–Infrastruktur AG definierte auf Basis der „Verkehrsprognose Österreich 2025+“ des BMVIT in ihrem Zielnetz 2025+ (2011) unterschiedliche Realisierungsetappen ihres Zielnetzes. Aufgrund der Finanz– und Wirtschaftskrise sah auch sie ein späteres Eintreffen der Prognose für den Schienengüterverkehr um rund acht bis rund elf Jahre und dadurch ein späteres Erreichen der Kapazitätsgrenze auf dem Brenner–Korridor[78]. Demzufolge wäre es aus ihrer Sicht zweckmäßig, den Ausbau der Brenner–Bergstrecke (Brenner Basistunnel) mit einer Inbetriebnahme bis zum Jahr 2032 vorzusehen.

Die Prognosen zum noch auszubauenden österreichischen Teil des Nordzulaufs (Kundl/Radfeld bis Staatsgrenze bei Kufstein) ergaben folgende Inbetriebnahmezeitpunkte:

– Abschnitt Kundl/Radfeld – Verknüpfung Schaftenau: 2030 bis 2035

– Abschnitt Verknüpfung Schaftenau – Staatsgrenze bei Kufstein: 2035 bis 2040

In den Prognosen der ÖBB–Infrastruktur AG unberücksichtigt blieben jedoch etwaige verkehrspolitische Maßnahmen (wie sie z.B. aufgrund der Umsetzung der Ziele des Weißbuchs Verkehr der EU erforderlich wären; **TZ 35**).

33.2 (1) Der RH hielt fest, dass die Finanz– und Wirtschaftskrise zu einem Rückgang des alpenquerenden Güterverkehrs (rd. 15 %) führte und ein späteres Eintreffen der ursprünglichen Prognosen (rund zehn Jahre) erwarten ließ.

Er wies darauf hin, dass die ÖBB–Infrastruktur AG dadurch die Inbetriebnahme des Brenner–Korridors zwar erst zu einem späteren Zeitpunkt – bis zum Jahr 2032 – für erforderlich erachtete, weil die Kapazitätsgrenze des Korridors dementsprechend später erreicht werden würde, bezog dabei jedoch verkehrspolitische Maßnahmen nicht mit ein. Der RH wies kritisch darauf hin, dass sich mit einer späteren Inbetriebnahme die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene entsprechend um rund zehn Jahre verzögern würde und verwies auf seine Empfehlungen in **TZ 39**.

(2) Der RH anerkannte die vom BMVIT erstellten Verkehrsprognosen als prinzipiell geeignete Grundlage für den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Der RH empfahl dem BMVIT und der ÖBB–Infrastruktur AG, im Zuge der Erstellung neuer Verkehrsprognosen Rahmenvorgaben für verschiedene Prognoseszenarien zu entwickeln, welche die unterschiedlichen verkehrspolitischen Maßnahmen (siehe **TZ 35** und **TZ 37**) berücksichtigen. Die Ergebnisse wären in internationalen Gremien (z.B. Korridor Plattform etc.) abzustimmen sowie regelmäßig zu evaluieren. Er verwies diesbezüglich auch auf seine Feststellungen und Empfehlungen in **TZ 35** und **TZ 37**.

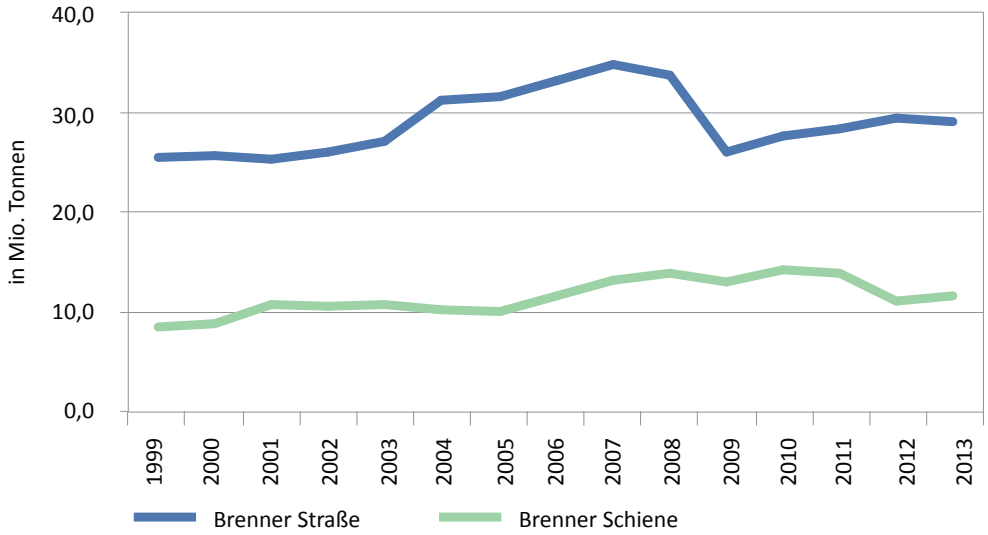
[78] Brenner–Korridor: Zur einheitlichen Darstellung verwendet der RH den Brenner–Korridor als Sammelbegriff (für z.B. Brennerachse – Bezeichnung ÖBB)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene

34 Im alpenüberquerenden Güterverkehr kam es seit 1999 weder insgesamt[79] (Frankreich, Schweiz, Österreich) noch in Österreich zu einer grundlegenden Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene; der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene in Österreich schwankte zwischen 30 % (2006) und 36 % (2001); er lag über dem europäischen Mittelwert (EU–27: im Mittel 17 %). Die Aufteilung des Güterverkehrs auf die Straße bzw. die Schiene über den Brenner stellte sich wie folgt dar:

Abbildung 11: Aufteilung des Güterverkehrs über den Brenner



Quellen: Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft: „Alpenobservatorium CH–EU: Jahresbericht 2013“; RH

Der Anteil des Güterverkehrs auf der Straße stieg nach dem Rückgang durch die Finanz– und Wirtschaftskrise ab 2010 wieder, der Güterverkehr auf der Schiene war demgegenüber tendenziell rückläufig. Ausschlaggebend dafür waren vor allem eine fünfwöchige Totalsperre der Bahnstrecke des Brenners wegen Bauarbeiten sowie die Aufhebung des sektoralen Fahrverbots im Jahr 2011 (siehe **TZ 37**).

35.1 (1) Eine Vielzahl der Grundlagen, Protokolle, Vereinbarungen etc. der Gremien für die Koordination und Organisation der Zulaufstrecken[80] (siehe Anhang 2) beinhalten als Ziel die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene:

[79] Der Schienenanteil im gesamten alpenquerenden Güterverkehr schwankte zwischen 32 % (2009) und 36 % (2000).

[80] vgl. Weißbuch Verkehr der EU, Protokoll Verkehr der Alpenkonvention, Zürich Prozess, Aktionsplan Brenner 2009 etc.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Tabelle 14: Internationale Ziele und Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung

Dokument/Grundlage	Ziel	Umsetzung/Monitoring durch
Weißbuch Verkehr der EU 2011 und EU–TEN Verordnung 2013	zehn Ziele und Orientierungswerte zur Senkung der Treibhausgasemissionen um 60 %, u.a. Verlagerung von 30 % des Straßengüterverkehrs (über 300 km) auf andere Verkehrsträger (Schiene, Schiff) bis zum Jahr 2030, über 50 % bis 2050; TEN–V–Kernnetz bis 2030, Gesamtnetz bis 2050	Mitgliedstaaten der EU
Aktionsplan Brenner	Maßnahmen wie Ausbau Verladeterminals, Steigerung des kombinierten Verkehrs[1], Verkehrsmanagementsysteme, Stärkung der Korridorbetrachtung, Querfinanzierung etc.	Brenner–Korridor Plattform
Alpenkonvention – Protokoll Verkehr, Inkrafttreten 2002 bis 2013[2]	Verpflichtung zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, insbesondere durch Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, einer abgestimmten Verkehrspolitik, der Förderung von umwelt– und ressourcenschonenden Verkehrsträgern, fairen Wettbewerbsbedingungen etc.	EU und einzelne Staaten (darunter Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, usw.)
Erklärung von Zürich (Zürich Prozess)	Verbesserung und Unterstützung aller Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung, z.B. durch Verkehrsmanagementsysteme für den Güterverkehr (Alpentransitbörse etc.)	Deutschland, Frankreich, Italien, Schweiz, Österreich
iMonitraf!	maximale Ausnutzung der Kapazitäten des Schienenverkehrs und Erreichen der Umweltziele, z.B. durch Unterstützung des kombinierten Verkehrs und der Verwirklichung bedeutender Schienenverkehrsprojekte etc.	Alpenregionen in Frankreich, Italien, Schweiz, Österreich

[1] Gütertransport, der auf mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsträgern abgewickelt wird.

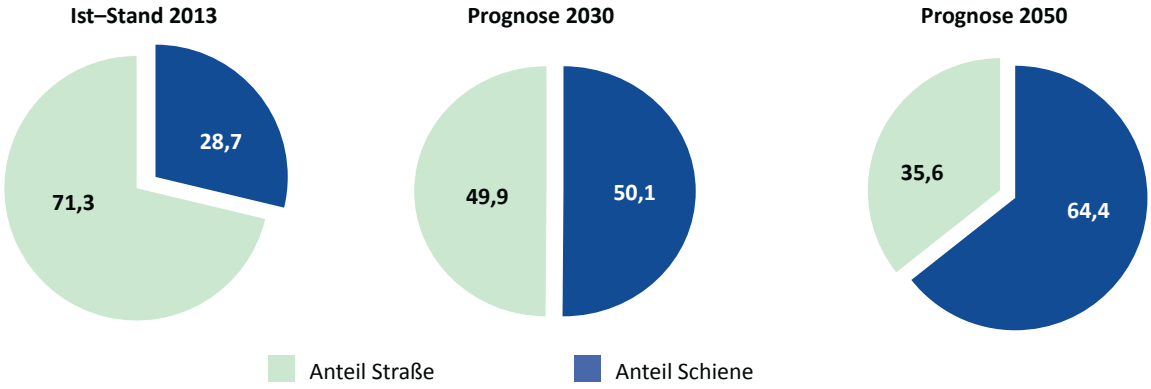
[2] Die verschiedenen Protokolle wurden bis 2002 von allen Mitgliedstaaten angenommen und sind seit 18. Dezember 2002 wirksam. Allerdings wurden noch nicht alle Protokolle von allen Vertragsparteien ratifiziert (Deutschland und Österreich ratifizierten 2002, Italien und die Europäische Union 2013).

Quellen: Weißbuch Verkehr der EU (2011), Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, Aktionsplan Brenner 2009, Alpenkonvention – Protokoll Verkehr (2000), Erklärung von Zürich 2001 und 2012 (Follow up), iMonitraf!–Resolution Mai 2012; RH

(2) Die Dokumente und Grundlagen der verschiedenen Gremien zeigen sowohl für den gesamten EU–Raum als auch für den Alpenraum deutlich das gemeinsame Ziel der Verkehrsverlagerung. Die Zielsetzung des Weißbuchs Verkehr der EU – Verlagerung von über 50 % des Straßengüterverkehrs (für Entfernungen über 300 km) auf andere Verkehrsträger in zwei Etappen bis zum Jahr 2050 – würde für den Brenner–Korridor eine Umkehrung des Verhältnisses der Güterverkehrsanteile von Straße zu Schiene bedeuten. Der Anteil des Schienengüterverkehrs auf dem Brenner–Korridor könnte somit von derzeit rd. 29 % bis 2050 auf rd. 64 % ansteigen:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Abbildung 12: Verteilung des Güterverkehrs am Brenner bei Umsetzung der Ziele im EU–Weißbuch Verkehr 2011 (in %)



Quellen: Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft: „Alpenobservatorium CH–EU: Jahresbericht 2013; RH

35.2 Der RH erachtete die von der EU definierten Ziele zur Verlagerung des (vor allem Güter–)Verkehrs von der Straße auf die Schiene als einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der Luftschadstoff– und Treibhausgasemissionen (im Sinne der Ziele des Weißbuchs Verkehr der EU) und zum Schutz der Umwelt im Brenner–Korridor (z.B. im Sinne der Alpenkonvention).

Der RH hob in diesem Zusammenhang hervor, dass das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention die EU und einzelne Staaten (darunter Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich) spätestens seit 2013 zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, insbesondere durch Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und eine abgestimmte Verkehrspolitik, verpflichtet.

36.1 (1) Als wesentliches Dokument zur Umsetzung von Maßnahmen zur Verlagerung von der Straße zur Schiene am Brenner–Korridor diente der Aktionsplan Brenner 2009 (Aktionsplan). Dem voraus war der Aktionsplan Brenner 2005 gegangen, der jedoch nur teilweise realisiert wurde, wobei ein Monitoring fehlte und die Annahmen des Aktionsplans 2005 bereits 2009 überholt waren.

Der 2009 erstellte Aktionsplan umfasste 50 Maßnahmen[81], u.a. zur Verkehrsverlagerung, und wird von der Brenner–Korridor Plattform unter Vorsitz des Europäischen Koordinators für das vorrangige Vorhaben 1 koordiniert und überwacht. Dabei erfolgte eine umfassende Einbindung von Interessensvertretern in den Sitzungen der Korridor Plattform (sowie in deren Arbeitsgruppen), u.a. Eisenbahn-

[81] Der Maßnahmenkatalog des Aktionsplans umfasste Maßnahmen zu folgenden Themenbereichen: Infrastruktur, Kapazitäten, Terminals, Zugsicherungssysteme und Interoperabilität, Begleitende Maßnahmen, Querfinanzierung, Ausweitung Schienengüter– und Schienenpersonenverkehr sowie Monitoring

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

verkehrsunternehmen und Kombi–Operateure[82]. In den Sitzungen und den Protokollen der Brenner–Korridor Plattform wurden die Themen des Aktionsplans besprochen. Eine strukturierte Abarbeitung (entsprechend der Punktation der einzelnen Maßnahmen im Aktionsplan) und Protokollierung[83] fand jedoch nicht statt.

(2) Eine geplante Maßnahme des Aktionsplans war u.a. die regelmäßige Überarbeitung des gesamten Aktionsplans im Intervall von vier Jahren. Die für das Jahr 2013 vorgesehene Überarbeitung fand nicht statt. Die zum Zeitpunkt der Erstellung des Aktionsplans angeführten Jahreszahlen etc. stimmten nunmehr mit den tatsächlichen Daten nicht mehr überein (z.B. hinsichtlich der Baumaßnahmen im Korridor). Im Rahmen der Brenner–Korridor Plattform wurde im Jahr 2015 ein Sekretariat eingerichtet und mit der neuerlichen Überarbeitung des Aktionsplans bis Juni 2016 betraut.

36.2 Der RH wies kritisch auf die mangelnde Kohärenz in der Umsetzung des Aktionsplans 2009 hin. Er vermisste in diesem Zusammenhang eine strukturierte Abarbeitung des Aktionsplans 2009 im Gremium der Brenner–Korridor Plattform, weil eine laufende Fortschreibung und Anpassung sowie die vereinbarte Adaptierung des Aktionsplans im Jahr 2013 nicht stattfanden.

Er beurteilte jedoch den Aktionsplan als grundsätzlich geeignetes Instrument für eine gemeinsame und akkordierte Umsetzung von erforderlichen (verkehrspolitischen) Maßnahmen, weshalb er die geplante Überarbeitung des Aktionsplans Brenner bis 2016 als zweckmäßig und erforderlich erachtete. Darüber hinaus stellte der Aktionsplan aus Sicht des RH ein geeignetes Mittel dar, um die Öffentlichkeit über die gemeinsame Vorgehensweise und den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu informieren.

Der RH empfahl dem BMVIT und dem Land Tirol, unter Mitwirkung der ÖBB–Infrastruktur AG und der BBT SE, bei der Überarbeitung des Aktionsplans

[82] Kombi–Operateure entwickeln, organisieren und vermarkten die Transporte im kombinierten Verkehr. Sie sind dabei das Bindeglied zwischen den Akteuren (Verlader, Spediteur, Netzbetreiber der Eisenbahn, Eisenbahnunternehmen, Terminalbetreiber, Waggonvermieter etc.). Beauftragt werden sie in der Regel von Speditionen oder auch direkt von Verladern. Sie bestellen dann die Trassen bei den Bahnen, kümmern sich um die Waggons, überwachen die Transporte und koordinieren die Bereitstellung der Ladeeinheiten für den Kunden in enger Zusammenarbeit mit den Terminalbetreibern. Einige Operateure betreiben auch eigene Terminals oder sind an diesen beteiligt. Häufig halten sowohl die Staatsbahnen wie auch einige Speditionen Gesellschaftsanteile an den Kombi–Operateuren. Aus: http://www.verkehrsrundschau.de/kombi–operateure–946062–vkr_lexikon.html, abgerufen am 24. Juni 2015

[83] wie bspw. in der Arbeitsgruppe „Begleitende Maßnahmen“ der Brenner–Korridor Plattform

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

– gemeinsam ihre Interessen und ihren Einfluss dahingehend geltend zu machen, dass der Aktionsplan hinkünftig als das Schlüsseldokument für die Umsetzung von Maßnahmen dient. Aus Sicht des RH wäre es zudem zweckmäßig, die rechtsverbindlichen, z.T. internationalen, unterzeichneten und beschlossenen Maßnahmen (wie das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention) in den Aktionsplan aufzunehmen,

– auf die Möglichkeit und Aufnahme von Sanktionierungsmaßnahmen (im Falle einer allfälligen Nichteinhaltung wesentlicher Maßnahmen etc.) hinzuwirken,

– darauf hinzuwirken, dass der Aktionsplan regelmäßig evaluiert und für eine nachvollziehbare, strukturierte Abarbeitung jeder einzelnen Maßnahme gesorgt wird,

– auf eine regelmäßige Berichterstattung (z.B. über den Stand und die Abarbeitung des Aktionsplans) an die Öffentlichkeit hinzuwirken und

– zu prüfen, ob dieser nicht auch eine geeignete Grundlage für die Zusammenarbeit in anderen Gremien darstellt.

36.3 Das BMVIT sagte in seiner Stellungnahme zu, sich auch weiterhin im Rahmen der Brenner–Korridor Plattform für regelmäßige Überarbeitungen des Aktionplans Brenner einzusetzen. In der Arbeitsgruppe Begleitmaßnahmen seien diese Überarbeitungen erfolgt, jedoch in Ermangelung einer Gesamtüberarbeitung des Aktionplans Brenner nicht in eine Revision desselben eingearbeitet worden. Das BMVIT wies in diesem Zusammenhang auf die im Frühjahr 2016 erfolgte Überarbeitung des Aktionsplans Brenner hin, dessen für Juni 2016 geplante Verabschiedung aufgrund des schwierigen Abstimmungsprozesses erst für Ende 2016 vorgesehen sei.

36.4 Der RH bekräftigte gegenüber dem BMVIT, dass auf die Aufnahme von Sanktionierungsmaßnahmen (im Falle einer allfälligen Nichteinhaltung wesentlicher Maßnahmen etc.) bei der Überarbeitung des Aktionsplans hingewirkt werden sollte. Verschiebungen, wie jene des Abstimmungsprozesses für den Aktionsplan Brenner von Mitte auf Ende 2016, wirken der gemeinsamen und akkordierten Umsetzung von erforderlichen (verkehrspolitischen) Maßnahmen entgegen.

37.1 (1) Nachdem Österreich seit dem Beitritt zur EU verkehrspolitische Maßnahmen nur im Zusammenwirken mit den anderen Mitgliedstaaten setzen kann, bedarf es laut BMVIT nachhaltiger Lösungen, die wirtschaftliche, soziale und ökologische Gesichtspunkte berücksichtigen. Durch die Förderung von Maßnahmen zur Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger (wie die Schiene) soll die Bevölkerung vor den negativen Folgen (Schadstoff–, Lärm– und Staubelastung etc.) des Straßen-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

güterverkehrs geschützt werden. In diesem Sinne setzte Österreich folgende Maßnahmen um:

– Förderung des kombinierten Verkehrs in finanzieller[84] und ordnungspolitischer[85] Hinsicht sowie Infrastrukturmaßnahmen und Qualitätssteigerungen,

– Ökologisierung der Maut[86],

– strenge Kontrollen des LKW–Schwerverkehrs und

– Fahrverbote.

Als besonders wirksam hob das BMVIT die Förderung des kombinierten Verkehrs hervor.

(2) Das BMVIT hielt weiters fest, dass sich Österreich auf internationaler Ebene stets für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene einsetzte (z.B. Einhebung von Querfinanzierungszuschlägen zur Maut, Verankerung der Möglichkeit der Internalisierung von externen Kosten im Rahmen der EU–Wegekostenrichtlinie[87]).

(3) Das Land Tirol setzte ebenfalls Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, z.B.

– Beschluss eines Gesamtkonzepts „Verkehr und Umwelt“ im Jahr 2005[88],

– Maßnahmenprogramm auf Basis des Immissionsschutzgesetz–Luft (**IG–L**) im Jahr 2006[89] (Aktualisierung 2015),

84 wie Investitionsbeihilfen, Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen; steuerliche Maßnahmen wie Begünstigungen bei der KFZ–Steuer

85 wie Liberalisierung, Ausnahmen von temporären Fahrverboten

86 im Wesentlichen ist dies die Anpassung der Maut an die Euroklassen (regeln die höchstzulässigen Schadstoffemissionen für PKW und LKW)

87 Die EU–„Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge“ regelt die Möglichkeiten der Bemautung von LKW. Mit der letztgültigen Fassung (2011) wurde die Möglichkeit geschaffen, auch externe Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung anzulasten. Aus: BMVIT, Faktenblatt zur österreichischen Verkehrspolitik, Stand 13. Dezember 2012

88 Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 11. Oktober und Beschluss des Tiroler Landtags vom 16. November 2005; diese beinhalteten Maßnahmen in den Bereichen Fiskal– und Tarifpolitik, Fahrzeugtechnik, Verkehrsinfrastruktur und –überwachung sowie ordnungs– und marktpolitische Elemente

89 vom Landeshauptmann von Tirol in den Jahren 2006 und 2007 verordnet: Ausweitung des LKW–Nachtfahrverbots, Fahrverbot für nicht schadstoffarme LKW, immissionsgesteuertes Tempolimit für PKW, sektorales LKW–Fahrverbot

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

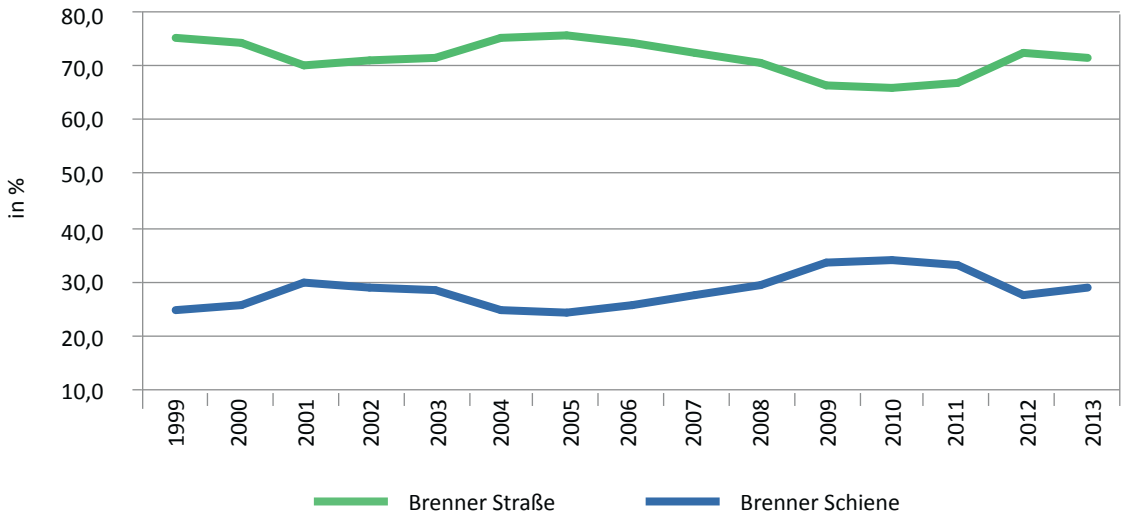
– Stickstoffdioxid[90]–Maßnahmenprogramm im Jahr 2007,

– die Errichtung von LKW–Kontrollstellen (Kundl, Radfeld, Brenner) sowie

– organisatorische und politische Maßnahmen[91].

(4) Das vom Landeshauptmann von Tirol in den Jahren 2006 und 2007[92] verordnete Maßnahmenprogramm beinhaltete u.a. ein sektorales Fahrverbot für LKW, welches jedoch 2012 aufgrund eines Urteils des Europäischen Gerichtshofes[93] wieder aufgehoben werden musste. Der Anteil des Schienengüterverkehrs stieg insbesondere durch das sektorale Fahrverbot (von Dezember 2007 bis Jänner 2012) und erreichte in den Jahren von 2009 bis 2011 jeweils über 33 %:

Abbildung 13: Anteil des Güterverkehrs am Brenner auf der Straße und der Schiene



Quellen: Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft: „Alpenobservatorium CH–EU: Jahresbericht 2013“; RH

(5) Trotz der umgesetzten Maßnahmen kam es in mehreren Gebieten Tirols laufend zu Überschreitungen der Stickstoffdioxid[94]–Grenzwerte, weshalb das Land Tirol be-

90 gem. § 9a IG–L des Landes (2007)

91 Erstellung von Verkehrsberichten, Entwicklung von Strategiepapieren, Veranstaltung von Tagungen und Konferenzen sowie politische Kontaktaufnahmen (iMonitraf!, EUREGIO)

92 Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 24. November 2006, LGBl. Nr. 90/2006 sowie 92/2007 (sektorales Fahrverbot: zuletzt Verordnung LGBl. Nr. 49/2009 in der Fassung der Verordnung 93/2010)

93 lt. Europäischem Gerichtshof, (EuGH), Urteil vom 21. Dezember 2011, aufgrund Verstoß gegen Art. 28 und 29 EG (nunmehr Art. 34 und 35 Vertrag über die Arbeitsweise der EU); mit Verordnung vom 12. Jänner 2012, LGBl. Nr. 4/2012 aufgehoben

94 stammt überwiegend aus dem Verkehrsbereich

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

absichtigte, ein weiteres Maßnahmenprogramm gemäß IG–L[95] zu erstellen. Das neue Programm beinhaltete als wesentlichste Maßnahmen die Ausweitung von Fahrverboten für schadstoffreiche Schwerfahrzeuge, die Fortschreibung des Nachtfahrverbots, die Einführung einer permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung für PKW und die Wiedereinführung eines sektoralen Fahrverbots.

(6) Das Land Tirol wies zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle darauf hin, dass aufgrund des stagnierenden Anteils des Güterverkehrs auf der Schiene die derzeitigen Bestrebungen auf Ebene der EU nicht ausreichten, um die gesetzten Ziele (lt. TEN–Verordnungen und Weißbuch Verkehr der EU) zu erreichen. Daher seien Rahmenbedingungen seitens der EU und ihrer Mitgliedstaaten für eine schrittweise Verkehrsverlagerung nötig. Zur Umsetzung seiner Interessen war das Land Tirol in zahlreichen internationalen Gremien, wie den Korridor–Plattformen und dem Brenner Nordzulauf, aktiv tätig (siehe Anhang 2).

(7) Das sektorale Fahrverbot des Landes Tirol führte zu einem Anstieg in der Nachfrage der RoLa und zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (bzw. führte die Aufhebung zu einem Rückgang und einer „Rückverlagerung“ auf die Straße). Allerdings blieb die RoLa eine österreichische Lösung, weil entsprechende Angebote auf den Zulaufstrecken (Italien und Deutschland) fehlten (z.B. nur beschränkte Kapazitäten des Terminal Trento) und weil aus betrieblicher Sicht eine innerösterreichische Abwicklung (Relation Wörgl bis Brennersee[96]) Vorteile bot (administrative Vorteile sowie eine hohe Frequenz aufgrund der kurzen Strecke).

Das BMVIT beabsichtigte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle, eine Studie[97] zu den künftigen Möglichkeiten der RoLa zu beauftragen. Dabei sollte bis zum Frühjahr 2016 u.a. das Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (z.B. sektorales Fahrverbot in Tirol, Alpentransitbörse) abgeschätzt und die Möglichkeiten zur Einrichtung neuer RoLa–Streckenangebote – mit Schwerpunkt auf die Brennerstrecke – analysiert werden.

37.2 (1) Der RH bewertete das Vorgehen von BMVIT und Land Tirol bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung positiv, weil beide bestrebt waren, die ihnen zur Verfügung stehenden Maßnahmen umzusetzen und dies eine (zumindest zeitweise) Verlagerung von der Straße auf die Schiene bewirkte. Er gab jedoch zu bedenken, dass die Maßnahmen nicht ausreichend waren, um die Ziele des Weiß-

95 vgl. „NO_2–Programm nach § 9A IG–L für das Bundesland Tirol“; Entwurf Überarbeitung 2015, Amt der Tiroler Landesregierung; Umweltbundesamt, Wien 2015, S. 5 f.

96 Brennersee liegt am Brennerpass an der Staatsgrenze Österreich/Italien

97 Analyse der Marktbedingungen für die RoLa nach den Infrastrukturausbauten insbesondere auf der Brenner– und Südachse

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

buchs Verkehr der EU – Umkehrung des Verhältnisses der Güterverkehrsanteile von Straße zu Schiene am Brenner–Korridor – zu erreichen und die vom BMVIT gewünschten Wirkungen – Verringerung der Schadstoff–, Lärm– und Staubelastung der Bevölkerung – zu erzielen. Das zeigte sich insbesondere daran, dass es trotz Umsetzung der Maßnahmen zu laufenden Überschreitungen der Stickstoffdioxid–Grenzwerte in mehreren Gebieten Tirols gekommen ist.

Er empfahl dem BMVIT und dem Land Tirol,

- weiterhin auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mit den ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten (vor allem in internationalen Gremien) hinzuwirken und

- sich für die Umsetzung der Ziele des Weißbuchs Verkehr der EU, die eine bedeutende Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens (Umkehrung des Verhältnisses der Güterverkehrsanteile von Straße zu Schiene am Brenner–Korridor) ergeben könnte, international und national einzusetzen. Der RH verkannte dabei nicht, dass grundlegende verkehrspolitische Maßnahmen auf EU–Ebene zu entscheiden sind (um in weiterer Folge von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden zu können).

(2) Darüber hinaus anerkannte der RH die Teilnahme des Landes Tirols in einer Vielzahl an Gremien und Interessensgemeinschaften – wie den Korridor–Plattformen und dem Brenner Nordzulauf –, weil das Land Tirol damit die Möglichkeit, seine Intentionen anzubringen und umzusetzen, aktiv wahrnahm.

(3) Weiters erachtete der RH die Bemühungen des BMVIT (Beauftragung einer neuen Studie zur RoLa) und des Landes Tirol (Maßnahmen wie sektorales Fahrverbot etc.) zur Forcierung der RoLa als grundsätzlich geeignete Mittel zur Verlagerung des Güterverkehrs. Er gab jedoch zu bedenken, dass mit Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels ein Betrieb der RoLa durch den Tunnel nur möglich ist, wenn in Italien ausreichend Kapazitäten (z.B. Terminal Trento) vorhanden sein werden, weil dadurch eine rein innerösterreichische Lösung wegfällt bzw. der Betrieb wie bisher nur auf der Bestandsstrecke möglich sein würde.

Er empfahl deshalb dem BMVIT und dem Land Tirol, auch international zeitgerecht zu thematisieren, ob die RoLa in Hinkunft ebenfalls eine wichtige Rolle spielen sollte und erforderlichenfalls dafür die entsprechenden Rahmenbedingungen einzufordern bzw. vorzusehen.

37.3 (1) Laut Stellungnahme des BMVIT würden die Feststellungen des RH die Bemühungen und Anstrengungen zeigen, die (auch) seitens des BMVIT – auch in Entspre-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

chung der BMVIT–internen Ziele der wirkungsorientierten Verwaltung – auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene unternehme, um dieser Zielsetzung zu entsprechen.

Das BMVIT werde eine Verkehrspolitik im Sinne einer größtmöglichen Verlagerung des Straßengüterschwerverkehrs auf die Schiene verfolgen.

(2) Laut Stellungnahme des Landes Tirol nehme es aktuell an der Konsultation zur Wegekostenrichtlinie teil und wirke laufend in mehreren internationalen Gremien (EUSALP AG4, Scan–Med und Brenner Korridor, iMonitraf! etc.) mit. Auch die Einführung des sektoralen Fahrverbotes mit November 2016 solle sich positiv auf die Luftqualität auswirken und zu einer langfristigen Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene führen.

Die weitere Vorgehensweise hinsichtlich der RoLa werde vom Ergebnis der vom BMVIT beauftragten Studie abhängen. Diese Studie solle 2016 noch abgeschlossen und auch dem Land Tirol präsentiert werden. Die RoLa stelle keine Ideallösung zur Verkehrsverlagerung dar und werde auch von der Europäischen Kommission nicht favorisiert.

Stand der Maßnahmen hinsichtlich der Zulaufstrecken

Zielvorgaben

38 (1) Aktuelle Ziele für die Zulaufstrecken in der EU per Ende 2015 waren die Erfüllung von

– kapazitativen Erfordernissen (bedarfsgerechter Ausbau auf Grundlage der Verkehrsprognosen; **TZ 33**) sowie von

– technischen Erfordernissen an das Gesamt– und insbesondere an das Kernnetz[98], das bis Ende 2030 umgesetzt werden sollte.

(2) Wesentliche Teile des vorrangigen Vorhabens Nr. 1, Berlin–Palermo (Abbildung 1), waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung vor Ort und Stelle bereits fertiggestellt bzw. sollen vor 2030 (Ziel für das Kernnetz) fertiggestellt sein (den Stand der Maßnahmen zeigt Anhang 4). Der Brenner–Korridor (München bis Verona) war jener Abschnitt, der die spätesten Inbetriebnahmezeitpunkte aufwies.

[98] EU–TEN–Verordnung Nr. 1315/2013/EU: umfasst bspw. vollständige Elektrifizierung, einheitliches Zugsicherungssystem und einheitliche Regelspurweite sowie bei Güterstrecken Anforderungen hinsichtlich Mindestgeschwindigkeit (100 km/h), Achslast und Zuglänge

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(3) Die gegenwärtige Bestandsstrecke über den Brenner–Pass erfüllte die Anforderung lt. TEN–V–Verordnung hinsichtlich der Mindestgeschwindigkeit von 100 km/h nicht, weil sie mit einer Längsneigung von bis zu rd. 2,6 % keine sogenannte Flachbahn[99] war. Erst der Brenner Basistunnel wird mit Inbetriebnahme (geplant 2026) sämtliche Anforderungen erfüllen.

Zeitplan Nord– und Südzulauf

39.1 (1) Die noch umzusetzenden Infrastrukturprojekte des Nordzulaufs (Anhang 5 und Anhang 6) waren ausschließlich aufgrund des Kapazitätsbedarfs erforderlich, die Anforderungen an das Kernnetz sollten zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels bereits erfüllt sein[100].

(2) Der noch auszubauende Teil des Nordzulaufs war in mehrere Abschnitte (Planungsräume) unterteilt. Den Abschnitt mit dem höchsten Kapazitätsbedarf – zwischen Kundl/Radfeld und Innsbruck – nahm die ÖBB–Infrastruktur AG bereits 2012 in Betrieb.

Für den innerösterreichischen Abschnitt (Schaftenau bis Kundl/Radfeld) ergab sich auf Basis des prognostizierten Aufkommens ein Inbetriebnahmezeitpunkt zwischen 2030 und 2035 sowie für den grenzüberschreitenden Abschnitt (Verknüpfung deutsches Inntal) zwischen 2035 und 2040.

(3) Die Verkehrsminister Deutschlands und Österreichs unterzeichneten 2012 eine Vereinbarung über die koordinierten Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung München – Innsbruck. Die ÖBB–Infrastruktur AG und die Deutsche Bahn[101] definierten im Jahr 2014 einen gemeinsamen Planungsraum, für den das Trassenauswahlverfahren durchgeführt werden soll.

(4) Der Südzulauf (rd. 180 km) verläuft von Verona bis Franzensfeste zur Gänze auf italienischem Staatsgebiet und ist in sieben Abschnitte unterteilt. Vier prioritäre Abschnitte sollen aus kapazitativen Gründen zeitgleich mit dem Brenner Basistunnel in Betrieb genommen werden (siehe Anhang 7).

(5) Das prioritäre Projekt 1 von Franzensfeste nach Waidbruck (im Anschluss an den Brenner Basistunnel) galt als das zeitkritischste Projekt am Brenner–Korridor, weil

[99] Definition Flachbahn: bis 1,25 % Längsneigung; Nachteile, wenn keine Flachbahn, sind geringere Geschwindigkeiten, ein geringeres maximales Gesamtgewicht und mehr Traktion (erforderliche Loks über den Brennerpass – z.B. bei rd. 1.400 Tonnen Gesamtzugsgewicht derzeit zwei bzw. hinkünftig durch den Brenner Basistunnel eine Lok) erforderlich.

[100] derzeit noch nicht erfüllt ist die Anforderung an die Zuglänge sowie die in einem Abschnitt noch fehlende Ausstattung mit dem Europäischen Zugsicherungssystem (ERMTS)

[101] DB Netz AG

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

es der einzige Streckenabschnitt war, der die Anforderung an das Kernnetz hinsichtlich der Strecken–Mindestgeschwindigkeit von 100 km/h nicht erfüllte. Aus Sicht des BMVIT erschien eine Inbetriebnahme gleichzeitig mit dem Brenner Basistunnel möglich, allerdings wäre dafür eine zügige Projektumsetzung (die von der Italienischen Republik zugesagt sei) nötig.

(6) Andere Projekte im Südzulauf waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle ausschließlich aufgrund des Kapazitätsbedarfs geplant (siehe Anhang 7), jedoch sollten lt. BMVIT insbesondere die Umfahrungen Bozen und Trient ebenfalls zeitnah mit der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels in Betrieb gehen.

(7) Der italienische Rechnungshof (Corte dei conti) wies in einem Bericht[102] 2010 darauf hin, dass es in der Planungsphase Projektverzögerungen und Probleme mit der Querfinanzierung über die Autobahnmaut gegeben habe[103].

(8) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle existierten keine bilaterale, völkerrechtlich verbindlichen Zusagen zwischen der Bundesrepublik Deutschland bzw. der Italienischen Republik und der Republik Österreich über die Inbetriebnahmezeitpunkte der Zulaufstrecken. Dem RH lagen auch keine weiteren Unterlagen (z.B. Zusicherungen zur Finanzierung von deutscher und italienischer Seite) bezüglich der restlichen Baulose im Nord– und Südzulauf vor.

(9) Die ÖBB–Infrastruktur AG ging, unter Zugrundelegung der bisherigen Erfahrungen bei Tunnelgroßprojekten, von einer durchschnittlichen Projektzeit von rd. 20 Jahren für jene Baulose (im Nord– und Südzulauf) aus, zu denen noch keine Informationen vorlagen[104]. Dies würde aus ihrer Sicht (Ende 2015) eine Inbetriebnahme frühestens im Jahr 2036 und somit rund zehn Jahre nach Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels bedeuten.

Wenn jene Teile der Zulaufstrecken, die aus kapazitativer Sicht oder wegen der Anforderungen an das Kernnetz erforderlich waren, nicht rechtzeitig fertiggestellt werden, brächte das für die ÖBB–Infrastruktur AG Qualitätseinbußen (z.B. Zugver-

102 Italienischer Rechnungshof (Corte dei conti). Bericht über die „Abwicklung des strategischen Vorhabens" Viergleisiger Ausbau der Eisenbahnlinie Verona – Franzensfeste, (Bau–)Lose 1, 2, 3 und 4" im Bereich des Europäischen Korridors Nr. 1 Berlin – Palermo „Eisenbahnachse München – Verona"" (Deliberazione n. 18/2010/G)

103 ebenda, Auszug aus der Zusammenfassung des Berichts: „Die ermittelten Verspätungen und Missstände können, wenn sie nicht rechtzeitig behoben werden, den Widerruf der gemeinschaftlichen Finanzierung, gravierende zeitliche Verschiebungen (bei der Definition der Ziele) und ein untragbares Ansteigen der Kosten im Verhältnis zu den bereits unzureichenden verfügbaren Ressourcen bewirken."

104 Deutschland: München – Raum Rosenheim bis zur Verknüpfung deutsches Inntal–talien: Waidbruck–Blumau, Branzoll–Mezzacorona und Roverto–Pescantina

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

spätungen) mit sich und würde eine effiziente Nutzung der Infrastruktur in Frage stellen. Bis zum Jahr 2030 seien jedenfalls Maßnahmen an der gesamten Bestandsstrecke erforderlich, um die Anforderungen an das Kernnetz (gemäß EU–Verordnung) zu erfüllen (z.B. Zugsicherungssystem, Zuglänge, **TZ 38**).

Laut BMVIT würde eine verspätete Inbetriebnahme von Streckenabschnitten im Nordzulauf zu langfristigen Kapazitätsengpässen führen; im Südzulauf, im kritischen Abschnitt Franzensfeste bis Waidbruck, könnten die Vorteile einer effizienten Güterzugsführung nicht umgesetzt werden (weniger Traktion, kürzere Fahrzeiten) und bei den drei anderen prioritären Losen wäre die Kapazität des gesamten Korridors begrenzt.

(10) Der Europäische Koordinator für das vorrangige Vorhaben Nr. 1 betrachtete die termingerechte Fertigstellung der Zulaufstrecken parallel zum Brenner Basistunnel als einen seiner wesentlichen Aufgabenschwerpunkte.

39.2 (1) Der RH hielt kritisch fest, dass für die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel keine bilateralen, völkerrechtlich verbindlichen Zusagen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Italienischen Republik und der Republik Österreich hinsichtlich der Inbetriebnahmezeitpunkte bestanden. Einzelne Abschnitte der Zulaufstrecken in Italien, Deutschland und Österreich (bspw. Verknüpfung deutsches Inntal bis Schaftenau oder Schaftenau bis Kundl/Radfeld) sollen erst rund zehn Jahre nach der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels in Betrieb genommen werden.

Der RH empfahl dem BMVIT alles zu unternehmen, dass bilaterale, völkerrechtlich verbindliche Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Italienischen Republik und der Republik Österreich abgeschlossen werden. Diese sollen die Finanzierung und die Inbetriebnahme der Projekte der nördlichen und südlichen Zulaufstrecke möglichst zeitgleich mit dem Brenner Basistunnel – gegebenenfalls durch Sanktionen auf internationaler Ebene – sicherstellen. Der Europäische Koordinator für das vorrangige Vorhaben Nr. 1 wäre gegebenenfalls zur Unterstützung miteinzubeziehen.

(2) Nach Ansicht des RH könnte der Brenner Basistunnel ab der geplanten Inbetriebnahme nur dann effizient und effektiv genutzt werden, wenn sämtliche erforderliche Projekte auf den Zulaufstrecken zeitgerecht fertiggestellt werden. Andererseits könnte die Wirkung der Investitionen der Republik Österreich von rd. 3,575 Mrd. EUR (ohne Finanzierungskosten) geschmälert werden, weil (unter Berücksichtigung der Einschätzungen der ÖBB–Infrastruktur AG und des BMVIT)

– es zu Qualitätseinbußen (z.B. Zugverspätungen) kommen könnte,

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

– die Vorteile einer effizienten Güterzugsführung (weniger Traktion, kürzere Fahrzeiten) nicht umgesetzt werden könnten,

– es langfristig zu Kapazitätsengpässen auf dem gesamten Korridor kommen kann und weil

– dadurch mögliche positive Effekte hinsichtlich der Schadstoff–, Lärm– und Staubelastung der Bevölkerung für das Land Tirol durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (vor allem im Sinne des Weißbuchs der EU) nicht früher erreicht werden können.

Der RH empfahl dem BMVIT und der ÖBB–Infrastruktur AG, vor dem Hintergrund der Bekenntnisse zur Verkehrsverlagerung (z.B. Weißbuch Verkehr der EU 2011, Protokoll Verkehr der Alpenkonvention seit 2002, Planungsvereinbarung Brennerzulauf Nord 2014, Deklaration der Verkehrsminister 2015 etc.),

– die weitere Projektentwicklung auf den Zulaufstrecken (insbesondere des Projekts Franzensfeste bis Waidbruck) zu verfolgen, um auf etwaige Abweichungen in der Projektrealisierung möglichst rasch (auf Ebene der EU) reagieren und um die österreichischen Interessen (vor allem Verkehrsverlagerung – Entlastung des Inntals) bestmöglich durchsetzen zu können,

– für den Ausbau des letzten nördlichen Abschnitts der Zulaufstrecke auf österreichischer Seite (gemeinsamer Planungsraum mit Deutschland) zeitgerecht eine geeignete Organisationsform für die weitere Projektabwicklung (bspw. eine Projektabwicklungsgesellschaft wie die BBT SE beim Brenner Basistunnel) festzulegen und

– die Maßnahmen im österreichischen Teil des Nordzulaufs zügig voranzutreiben.

39.3 (1) Laut Stellungnahme des BMVIT könne der Brenner Basistunnel ab der geplanten Inbetriebnahme auch dann effizient und effektiv genutzt werden, wenn einige kritische Projekte auf den Zulaufstrecken zeitgerecht fertiggestellt werden; die übrigen Projekte der Zulaufstrecken seien nachfrageabhängig zu realisieren, um negative Auswirkungen, wie Qualitätseinbußen oder Kapazitätsengpässe, zu vermeiden.

Es sei nicht davon auszugehen, dass Staaten generell aber insbesondere die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich verbindliche Zeitpläne für Projekte eingehen würden. Sowohl in der Finanzierung (Maastricht–Ziele) als auch in der Projektumsetzung (Verfahrensrisiken) blieben für jeden Staat nichtkalkulierbare Risiken für die Umsetzung von Projekten, die nicht erwarten ließen, dass ein Staat verbind-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

liche, auch sanktionierte Zusagen für Projektzeitpläne machen würde. Aus dieser Sicht sei der Vorschlag des RH für das BMVIT praktisch nicht umsetzbar.

Eine Forderung, dass alle Projekte der Zulaufstrecken „möglichst zeitgleich" mit Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels erfolgen sollen, stehe auch im Widerspruch zu den Darlegungen des RH über die Zeitpläne der Zulaufstrecken, wo die unterschiedlichen Dringlichkeiten für einzelne Projekte korrekt dargelegt wurden.

(2) Laut Stellungnahme der ÖBB–Infrastruktur AG liege für das im gemeinsamen Planungsraum zwischen Österreich und Deutschland laufende Trassenauswahlverfahren eine geeignete Projektorganisation mit einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe vor, deren Aufgaben u.a. die Steuerung des Planungsprozesses und die Einholung der notwendigen Organbeschlüsse seien. Diese Organisationsform sei mit der Planungsvereinbarung vom 5. November 2014 vereinbart worden und sei umgesetzt. Nach Vorliegen der Auswahltrasse werde auf Basis der geografischen Lage der Auswahltrasse, den länderübergreifenden Vernetzungen auf der Gesamtachse und den nationalstaatlichen Genehmigungserfordernissen die Projektorganisation evaluiert und erforderlichenfalls angepasst.

39.4 (1) Der RH erwiderte dem BMVIT, dass er die Fertigstellung sämtlicher erforderlicher Projekte zum jeweils erforderlichen Zeitpunkt als Voraussetzung für die effiziente und effektive Nutzung des Brenner Basistunnels erachtet.

Ungeachtet der seitens des BMVIT relevierten Annahme bekräftigte der RH seine Empfehlung, wonach bilaterale, völkerrechtlich verbindliche Vereinbarungen samt Sanktionsmöglichkeiten zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Italienischen Republik und der Republik Österreich abgeschlossen werden sollten, um negative Auswirkungen durch verspätete Projektfertigstellungen zu vermeiden.

(2) Der RH merkte gegenüber der ÖBB–Infrastruktur AG an, dass die Evaluierung und Anpassung der derzeitigen Projektorganisation für die weitere Projektabwicklung des letzten nördlichen Abschnitts der Zulaufstrecke auf österreichischer Seite zeitgerecht und den Bedürfnissen des Ausbaus entsprechend erfolgen sollte.

Schätzkosten der Zulaufstrecken

40.1 Die Schätzkosten für die Infrastrukturmaßnahmen am Brenner–Korridor (Brenner Basistunnel samt der nördlichen und der südlichen Zulaufstrecke) lagen insgesamt bei mindestens rd. 19,659 Mrd. EUR[105], exklusive der Kosten für den österreichischen Anteil am grenzüberschreitenden Abschnitt (von der Staatsgrenze bis Schaf-

[105] Die Summe berechnete sich aus den Kosten für die einzelnen Projekte (Tabelle 15). Die Kosten waren auf unterschiedliche Zeitpunkte vorausvalorisiert bzw. waren die entsprechenden Zeitpunkte nicht bekannt.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

tenau), weil diese zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle noch nicht feststanden. Der noch erforderliche Investitionsaufwand der Republik Österreich für den Nordzulauf wird jedenfalls über 1,877 Mrd. EUR betragen.

Tabelle 15: Schätzkosten Brenner–Korridor, Stand Ende 2015

Abschnitt	Schätzkosten	
	in Mrd. EUR	vorausvalorisiert bis
Brenner Basistunnel	10,133	2026
Nordzulauf		
Staatsgebiet (Deutschland) von München bis zur Staatsgrenze (Kiefersfelden)	2,630	nicht bekannt
Staatsgebiet (Österreich) von Staatsgrenze bis Schaftenau	nicht bekannt	
von Schaftenau bis Kundl/Radfeld	1,877	2029
Südzulauf		
Staatsgebiet (Italien): vier prioritäre Abschnitte	5,019	nicht bekannt
Gesamtsumme	**19,659**	

Quellen: BBT SE; Europäische Kommission; ÖBB–Infrastruktur AG; BMVIT; Rete Ferroviaria Italiana; RH

40.2 Der RH wies nachdrücklich darauf hin, dass der Republik Österreich neben den Kosten für die Errichtung des Brenner Basistunnels (insgesamt rd. 3,575 Mrd. EUR; **TZ 5**) für den Nordzulauf zusätzlich über 1,877 Mrd. EUR an Investitionskosten anfallen werden, wobei die Kosten für den österreichischen Anteil am grenzüberschreitenden Abschnitt (von der Staatsgrenze bis Schaftenau) zur Zeit der Gebarungsüberpüfung vor Ort noch nicht feststanden.

Der Südzulauf wird ausschließlich von der Italienischen Republik abgewickelt, die Republik Österreich hat keinen weiteren Aufwand dafür zu tätigen.

Der RH wies nochmals kritisch darauf hin, dass der Brenner Basistunnel nur dann effizient und effektiv genutzt werden könnte, wenn sämtliche erforderliche Projekte auf den Zulaufstrecken zeitgerecht fertiggestellt werden, um die Wirkung der Investitionen der Republik Österreich von rd. 3,575 Mrd. EUR (ohne Finanzierungskosten) nicht zu schmälern (siehe **TZ 39**).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Getroffene Maßnahmen

41 (1) Noch während der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle ermöglichte die Italienische Republik einen direkten Mittelfluss von der Europäischen Kommission an die BBT SE. Die EU–Mittel kommen somit in Zukunft unmittelbar dem Bahnprojekt Brenner Basistunnel zu (siehe **TZ 6**).

(2) Auf Anraten des RH während der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle bemühte sich die BBT SE bei der Europäischen Kommission um eine schriftliche Bestätigung, dass die bisher abgerechneten Grundstückskosten zu den förderfähigen Kosten gezählt werden durften. Mit Schreiben vom 15. April 2016 genehmigte die Europäische Kommission diese Ausnahme (siehe **TZ 8**).

(3) Die BBT SE nahm die Anregungen des RH während der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle auf und erhöhte den Informationsgehalt des 2. Quartalsberichts 2015, indem sie das gesamte Projektgebiet (Italien und Österreich) mitberücksichtigte und die Ursachen von Kostenabweichungen sowie die Inhalte von Vertragsfortschreibungen erläuterte (siehe **TZ 23**).

(4) Noch während der Gebarungsüberprüfung durch den RH an Ort und Stelle vereinbarten die SCHIG und das BMVIT im Dezember 2015 ein Arbeitsprogramm für die Durchführung der Projektkontrolle zur Ausschreibungsvorbereitung des Hauptbauloses (Baulos Ahrental – Brenner), was der RH als Beginn einer alle Projektschritte umfassenden begleitenden Projektkontrolle wertete. Die umfassende begleitende Projektkontrolle ist Voraussetzung, damit die SCHIG ihrer gesetzlichen Aufgabe – Sicherstellung des effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel – nachkommen kann (siehe **TZ 29**).

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Schlussempfehlungen

42 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

(1) Die BBT SE sollte auch an künftigen Ausschreibungen wie dem SWIFTLY Green (Grüner Korridor für Güterverkehr und Logistik Schweden – Italien) teilnehmen, um neben den EU–Zuschüssen für Studien und Arbeiten weitere EU–Mittel zugesprochen zu bekommen. (**TZ 7**)

(2) Es sollte auch an künftigen Aufrufen der Europäischen Kommission zur Einreichung von Vorschlägen im Hinblick auf die Gewährung weiterer Zuschüsse der EU teilgenommen werden, um allenfalls noch die Jahrestranche 2020 von rd. 411,42 Mio. EUR und auch für die Jahre 2021 ff. EU–Zuschüsse für Studien und Arbeiten zu bekommen. (**TZ 8**)

(3) Die EU–rechtlichen Vorschriften bei der Antragstellung für die EU–Kofinanzierung insbesondere hinsichtlich der Abgrenzung der Kosten für die Grundeinlösen wären grundsätzlich einzuhalten und für hinkünftige EU–Zuschüsse wäre auf eine nachweisliche Berücksichtigung der Grundstücks– und Enteignungskosten als förderfähige Kosten hinzuwirken. (**TZ 8**)

(4) Mittelabflusspläne wären – zwecks Vereinfachung des Arbeitsablaufs in Abstimmung mit der Annuitätenplanung der ÖBB–Infrastruktur AG – auf Basis der in der a.o. Hauptversammlung am 18. April 2011 beschlossenen Rahmenbedingungen zu erstellen und vom Aufsichtsrat bzw. den Aktionären genehmigen zu lassen. Hinsichtlich der Mittelherkunft sollte die finanzielle Abdeckung von Seiten der EU, des Landes Tirol, der Mauteinnahmen und eventuell weiterer Einnahmen sowie der verbleibenden Anteile der Aktionäre ÖBB–Infrastruktur AG und der Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG berücksichtigt werden. (**TZ 11**)

(5) Die Prognosekosten für den Brenner Basistunnel sollten, wie in den in der a.o. Hauptversammlung der BBT SE am 18. April 2011 beschlossenen „Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III des Projektes BBT“ festgelegt, dem Aufsichtsrat der BBT SE jährlich zur Genehmigung vorgelegt werden. (**TZ 13**, **TZ 25**)

(6) Die getroffenen Ansätze der Prognosen für die Rohbaukosten wären in der weiteren Abwicklung zu beobachten, um Kenntnisse aus der vergangenen und aktuellen Abwicklung von Baulosen zu gewinnen und die Prognosen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

zukünftiger Baulose zu verbessern und um die Gesamtprognosekosten vom 1. Jänner 2013 zu unterschreiten. (**TZ 15**)

(7) Die zum 1. Jänner 2013 getroffenen Ansätze für die Ausrüstungskosten sollten unter Einbindung aller Erfahrungen – insbesondere der drei Arbeitsgruppen – in den folgenden Prognoseständen weiterentwickelt werden. Es sollte dann auch in der weiteren Projektabwicklung danach getrachten werden, die Kosten zu senken. (**TZ 16**)

(8) Die zum 1. Jänner 2013 getroffenen Ansätze für die Managementkosten wären unter Einbindung sämtlicher bisheriger Erfahrungen in den folgenden Prognosen weiterzuentwickeln und die Managementkosten dementsprechend anzupassen. (**TZ 17**)

(9) Im Zuge der weiteren Abwicklung sollten die Ansätze für die Risikovorsorge laufend evaluiert und das Ergebnis in der Fortschreibung der Kostenprognosen berücksichtigt werden. (**TZ 19**)

(10) Die Berechnung der Risikovorsorgen sollte jährlich zeitnah dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorgelegt werden. (**TZ 20**)

(11) Die Ausschreibungen wären zu verbessern, um die Einhaltung der Auftragssumme im Zuge der Bauabwicklung nach Möglichkeit zu gewährleisten. (**TZ 22**)

(12) Künftige Kosteneinsparungen bei Baulosen, die auf Vertragserweiterungen in anderen Baulosen beruhen, wären im Rahmen der Prognoserechnungen und im Rahmen der künftigen Bauverträge zu berücksichtigen und zu dokumentieren. (**TZ 22**)

(13) Zur transparenten Darstellung der Kostenentwicklung eines Bauloses – aber auch dessen Einflusses als Komponente auf die Gesamtkosten des Brenner Basistunnels – sollten die Risikokosten in die Quartalsberichterstattung aufgenommen, diese zum Prognosezeitpunkt den Basiskosten hinzugezählt und bis zur erfolgten endgültigen Abrechnung abgeschmolzen werden. (**TZ 23**)

(14) Die Quartalsberichte wären so zu gestalten, dass diese das gesamte Projektgebiet abbilden und in übersichtlichen grafischen Darstellungen die Kostenentwicklung aller abgeschlossenen Baulose zwischen Prognose und Abrechnung darlegen. Die Quartalsberichte sollten auch zeitnah zum Berichtszeitraum vorgelegt werden. (**TZ 23**)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(15) Bei den noch in einem früheren Abwicklungsstand befindlichen Baulosen sollten Zusatzaufträge möglichst vermieden werden, um Erhöhungen der Gesamtauftrags– und Abrechnungssummen zu begrenzen. (**TZ 24**)

(16) Es wäre verstärkt auf eine lückenlose Dokumentation zu achten. (**TZ 24**)

(17) Das Bauprogramm 2016 sollte zügig geplant und vom Aufsichtsrat genehmigt werden; dabei sollten sämtliche Einflussfaktoren wie das Ausschreibungsergebnis Baulos Mauls–Brenner, bisher aufgetretene Verzögerungen und die Ergebnisse der Arbeitsgruppen betreffend bahntechnische Ausrüstung und Betrieb berücksichtigt und bei Bedarf alternative Maßnahmen geprüft werden, um den Termin der Inbetriebnahme Ende 2026 halten zu können. (**TZ 26**)

(18) Die in der Aufsichtsratssitzung am 19. Juli 2013 vorgegebenen Ziele wären umzusetzen und je Baulos die Risikoerfassung, insbesondere die bauzeitbezogenen Risiken, regelmäßig durchzuführen und in den Bauprogrammen und in den Kostenprognosen zu berücksichtigen. (**TZ 27**)

(19) Im Zuge der Abwicklung sollte insbesondere die Einhaltung der Vergabekriterien und die Kontrolle der Vertragserfüllung beim Baulos Mauls–Brenner evaluiert werden, um Erkenntnisse daraus in die weitere Projektumsetzung einfließen lassen zu können. (**TZ 27**)

BMVIT

(20) Es wären keine weiteren Reduzierungen des Mautaufschlags zu beschließen, um nicht der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene möglicherweise entgegenzuwirken. Eventuelle weitere Unterstützungen des Landes Tirol für ökologische Begleitmaßnahmen im Unterinntal, wie sektorales Fahrverbot, sollten nicht über Kürzung der 2011 vertraglich vereinbarten Kostenbeiträge, sondern über gesonderte Vereinbarungen erfolgen, die Umfang, Art und erwartete Wirkungen der Maßnahmen festlegen. (**TZ 10**)

(21) Die Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH sollte mit einer den Rahmenbedingungen der BBT SE für die Realisierung der Bauphase III entsprechenden vertieften begleitenden Projektkontrolle für alle Realisierungsschritte (zusätzlich zu der Ende 2015 beauftragten Durchführung der Projektkontrolle zur Ausschreibungsvorbereitung des Hauptbauloses (Baulos Ahrental – Brenner)) hinaus beauftragt werden. (**TZ 29**)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

(22) Es wäre alles zu unternehmen, dass bilaterale, völkerrechtlich verbindliche Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Italienischen Republik und der Republik Österreich abgeschlossen werden. Diese sollen die Finanzierung und die Inbetriebnahme der Projekte der nördlichen und südlichen Zulaufstrecke möglichst zeitgleich mit dem Brenner Basistunnel – gegebenenfalls durch Sanktionen auf internationaler Ebene – sicherstellen. Der Europäische Koordinator für das vorrangige Vorhaben Nr. 1 wäre gegebenenfalls zur Unterstützung miteinzubeziehen. (**TZ 39**)

Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH

(23) In Abstimmung mit dem BMVIT wäre eine eingehende Abwägung zwischen dem Zukauf von Fremdleistungen und dem Aufbau von unternehmensinternem Know–how mit entsprechenden Kosten–Nutzen–Überlegungen vorzunehmen und gegebenenfalls sollten unternehmensinterne Ressourcen aufgebaut werden. (**TZ 29**)

BMVIT und ÖBB–Infrastruktur AG

(24) Im Zuge der Erstellung neuer Verkehrsprognosen wären Rahmenvorgaben für verschiedene Prognoseszenarien zu entwickeln, welche die unterschiedlichen verkehrspolitischen Maßnahmen (z.B. Ziele des Weißbuchs Verkehr der EU, Wiedereinführung des sektoralen Fahrverbots etc.) berücksichtigen. Die Ergebnisse wären in internationalen Gremien (z.B. Korridor Plattform etc.) abzustimmen sowie regelmäßig zu evaluieren. (**TZ 33**)

(25) Vor dem Hintergrund der Bekenntnisse zur Verkehrsverlagerung (z.B. Weißbuch Verkehr der EU 2011, Protokoll Verkehr der Alpenkonvention seit 2002, Planungsvereinbarung Brennerzulauf Nord 2014, Deklaration der Verkehrsminister 2015 etc.) sollte

- die weitere Projektentwicklung auf den Zulaufstrecken (insbesondere des Projekts Franzensfeste bis Waidbruck) verfolgt werden, um auf etwaige Abweichungen in der Projektrealisierung möglichst rasch (auf Ebene der EU) reagieren und um die österreichischen Interessen (vor allem Verkehrsverlagerung – Entlastung des Inntals) bestmöglich durchsetzen zu können,

- für den Ausbau des letzten nördlichen Abschnittes der Zulaufstrecke auf österreichischer Seite (gemeinsamer Planungsraum mit Deutschland) zeitgerecht eine geeignete Organisationsform für die weitere Projek-

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

tabwicklung (bspw. eine Projektabwicklungsgesellschaft wie die BBT SE beim Brenner Basistunnel) festgelegt und sollten

– die Maßnahmen im österreichischen Teil des Nordzulaufs zügig vorangetrieben werden. (**TZ 39**)

BMVIT und Land Tirol

(26) Es sollten

– beide weiterhin auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene mit den ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten (vor allem in internationalen Gremien) hinwirken und

– sich beide für die Umsetzung der Ziele des Weißbuchs Verkehr der EU, die eine bedeutende Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens (Umkehrung des Verhältnisses der Güterverkehrsanteile von Straße zu Schiene am Brenner–Korridor) ergeben könnte, international und national einsetzen. (**TZ 31, TZ 37**)

(27) Unter Mitwirkung der ÖBB–Infrastruktur AG und der BBT SE wären bei der Überarbeitung des Aktionsplans

– gemeinsam ihre Interessen und ihr Einfluss dahingehend geltend zu machen, dass der Aktionsplan hinkünftig als das Schlüsseldokument für die Umsetzung von Maßnahmen dient. Aus Sicht des RH wäre es zudem zweckmäßig, die rechtsverbindlichen, z.T. internationalen, unterzeichneten und beschlossenen Maßnahmen (wie das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention) in den Aktionsplan aufzunehmen,

– auf die Möglichkeit und Aufnahme von Sanktionierungsmaßnahmen (im Falle einer allfälligen Nichteinhaltung wesentlicher Maßnahmen etc.) hinzuwirken,

– darauf hinzuwirken, dass der Aktionsplan regelmäßig evaluiert und für eine nachvollziehbare, strukturierte Abarbeitung jeder einzelnen Maßnahme gesorgt wird,

– auf eine regelmäßige Berichterstattung (z.B. über den Stand und die Abarbeitung des Aktionsplans) an die Öffentlichkeit hinzuwirken und

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

– zu prüfen, ob dieser nicht auch eine geeignete Grundlage für die Zusammenarbeit in anderen Gremien darstellt. (**TZ 36**)

(28) International zeitgerecht zu thematisieren, ob die RoLa in Hinkunft – nach Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels – ebenfalls eine wichtige Rolle spielen sollte und dafür die entsprechenden Rahmenbedingungen einzufordern bzw. vorzusehen. (**TZ 37**)

BMF sowie BMVIT

(29) Der gesetzmäßige Zustand sollte künftig lückenlos hergestellt, jährlich rollierende Rahmenpläne erstellt und darauf aufbauend die Zuschussverträge mit der ÖBB–Holding AG und der ÖBB–Infrastruktur AG abgeschlossen werden. (**TZ 9**)

(30) Um den Zeitbedarf für den Abschluss der Zuschussverträge zu beschränken und um die Zuschussverträge möglichst am Beginn der entsprechenden Periode abschließen zu können, sollte gemeinsam ein standardisierter, verbindlicher Abstimmungsprozess festgelegt werden. (**TZ 9**)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Anhang

Anhang 1: Chronologie wesentlicher Ereignisse hinsichtlich der Zulaufstrecken

Datum	Ereignis
1983	der Begriff „transeuropäische Netze“ wird in den Vertrag der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft aufgenommen
16. April 1989	Memorandum von Udine: Verkehrsminister aus Deutschland, Italien und Österreich bekräftigen den Willen, den Brenner–Korridor[1] zu modernisieren und die Kapazität nachhaltig zu steigern
25. Oktober 1993	erste Wegekostenrichtlinie der EU (93/89/EWG) über Besteuerung bestimmter Fahrzeuge und Bemautung für bestimmte Verkehrswege
31. Mai 1994	Memorandum von Montreux: Verkehrsminister aus Deutschland, Italien und Österreich beschließen den Ausbau des Brenner–Korridors München–Verona und den rechtzeitigen Ausbau der Infrastruktur
23. Juli 1996	Entscheidung der EU Nr. 1692/96/EG (TEN): Definition von 14 ausgewählten Vorhaben; der Brenner–Korridor München–Verona als Teil des Vorhabens „Hochgeschwindigkeitszug Kombinierter Verkehr Nord–Süd“
17. Juni 1999	neue Wegekostenrichtlinie der EU (1999/62/EG) über die Erhebung von Gebühren für die Benützung bestimmter Verkehrswege durch den Schwerverkehr
12. September 2001	Weißbuch der EU: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010, u.a. mit den (Verkehrsverlagerungs–) Zielen neue Infrastrukturen mit Vorrang für den Güterverkehr zu fördern und Engpässe zu beseitigen
26. September 2002	Verkehrsminister aus Deutschland, Italien und Österreich beschließen die Ausbaustrategie für die Eisenbahninfrastruktur auf dem Brenner–Korridor
29. Oktober 2002	Aktionsplan Brenner 2005 zur Steigerung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, insbesondere des kombinierten Verkehrs (Beschluss durch die Verkehrsminister Deutschlands, Italiens und Österreichs)
18. Dezember 2002	in Österreich und Deutschland tritt das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention in Kraft (Verpflichtung zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik)
29. April 2004	EU–Entscheidung Nr. 884/2004/EG (TEN): Definition von 30 vorrangigen Vorhaben; der Brenner–Korridor als Teil der Eisenbahnachse Berlin – Palermo (vorrangiges Vorhaben Nr. 1)
30. April 2004	Memorandum der Infrastrukturminister Österreichs und Italiens über die Zusammenarbeit einer bilateralen Kommission (Förderung, Koordinierung und Monitoring der Projektabwicklung Brenner Basistunnel)
17. Mai 2006	Änderung der Wegekostenrichtlinie 1999 (2006/38/EG)
1. Juli 2006	Abkommen zwischen Italien und Österreich (Staatsvertrag) zur Verwirklichung des Brenner Basistunnels
22. Mai 2007	Gründung der Brenner–Korridor Plattform durch den EU–Koordinator
10. Juli 2007	Memorandum of Understanding der Infrastrukturminister Österreichs und Italiens über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens mit dem Brenner–Korridor; mit Unterstützung der Länder und Regionen
18. Mai 2009	gemeinsame Absichtserklärung der Infrastrukturminister Deutschlands, Österreichs und Italiens, der Länder und Regionen, der Bahngesellschaften und der Europäischen Kommission über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens mit dem Brenner–Korridor
18. Mai 2009	Aktionsplan Brenner 2009 mit kurz–, mittel– und langfristigen Maßnahmen, u.a. zur Verkehrsverlagerung (im Rahmen der Brenner–Korridor–Plattform)
3. März 2010	EUROPA 2020 – Strategie der EU für u.a. nachhaltiges Wachstum (z.B. Verringerung des CO_2–Ausstosses) bis 2020
7. Juli 2010	Beschluss der EU Nr. 661/2010/EU (TEN): vorrangiges Vorhaben (wie 2004)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Datum	Ereignis
22. September 2010	Verordnung der EU Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (Güterverkehrskorridore)
28. März 2011	Weißbuch Verkehr der EU: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem; Ziel einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 %, u.a. durch Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene
27. September 2011	zweite Änderung der Wegekostenrichtlinie 1999 (2011/76/EU); Schritt in Richtung Kostenwahrheit: erstmalige Möglichkeit, auch externe Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung anzulasten
15. Juni 2012	Vereinbarung der Verkehrsminister Deutschlands und Österreichs über die koordinierten Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung von München bis Innsbruck
7. Mai 2013	das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention tritt in Italien in Kraft (nach 18. Dezember 2002 in Österreich und Deutschland)
25. September 2013	das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention tritt in der EU in Kraft
11. Dezember 2013	Verordnung der EU Nr. 1315/2013/EU und 1316/2013/EU – TEN–V–Leitlinien: Definition von neun Korridoren; der Brenner–Korridor als Teil des Skandinavien–Mittelmeer–Korridors von Finnland bis Malta
31. Oktober 2014	Planungsvereinbarung Brennerzulauf Nord (Deutsche Bahn und ÖBB–Infrastruktur AG) zur gemeinsamen Abwicklung und Finanzierung des Trassenauswahlverfahrens im gemeinsamen Planungsraum
20. März 2015	Deklaration der Verkehrsminister aus Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Schweiz, Slowenien und Österreich sowie der Europäischen Kommission, u.a. zur Verkehrsverlagerung

[1] vormals als Brennerachse bezeichnet

Quelle: RH

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Anhang 2: Mit den Zulaufstrecken am Brenner–Korridor befasste Gremien, deren Grundlagen und Dokumente

Gremium	Aufgaben-bereich	wesentliche Grundlagen	Beteiligte	Beteiligte aus Österreich	wesentliche Dokumente des Gremiums	Ziele zur Verkehrs-verlage-rung
Euro-päische Kommission		Verträge EU mit den Mitglied-staaten	Mitgliedstaaten der EU		– Weißbuch Verkehr der EU – Europa 2020[2] – Entscheidungen und Beschlüsse – Verordnungen und Richtlinien zu den TEN–V	ja
Korridor Plattform	Plattform des gesamten Skandinavien–Mittelmeer Korridors	– TEN–Verord-nungen – Weißbuch Verkehr der EU[1] – Europa 2020[2]	Europäische Kommis-sion und beteiligte Staaten, Regionen, Straßen–, Schienen– und Hafeninfrastruktur-betreiber u.a.	BMVIT, Land Tirol, ÖBB–Infrastruk-tur AG, BBT SE, ASFINAG	Besprechungs-protokolle	ja
Brenner–Korridor Plattform	Plattform der beteiligten Staaten im Brenner–Korri-dor mit den Arbeitsgruppen	TEN–Verord-nungen	Europäische Kommis-sion und beteiligte Staaten, Regionen und Straßen– und Schienen-infrastrukturbetreiber	BMVIT, BBT SE, ÖBB–Infrastruk-tur AG, ASFINAG, Land Tirol	– Besprechungs-protokolle – Aktionsplan Brenner 2009	ja
Zwischen-staatliche Kommission	hat den Regierungen Vorschläge zu den weiteren Projektphasen zu unterbreiten	Staatsvertrag Österreich – Ita-lien in Kraft ge-treten 1. Juli 2006	Europäische Kommission sowie Italien und Österreich	BMVIT, Land Tirol, BBT SE	Besprechungs-protokolle	
Brenner Nordzulauf	grenzüber-schreitende Planungen München–Innsbruck	Vereinbarung Österreich – Deutschland, 15. Juni 2012	Deutschland und Österreich	BMVIT, ÖBB–Infrastruk-tur AG, SCHIG, Land Tirol (teilweise)	– Besprechungs-protokolle – Planungsverein-barungen 2012, 2014	
Aufsichtsrat der BBT SE	Wahrnehmung der Funktion des Aufsichts-rats	Brenner Basis-tunnel Gesetz 2005	Italien und Österreich	BMVIT, ÖBB–Infrastruk-tur AG, Land Tirol, Com-munalp GmbH	Aufsichtsrats–Protokolle	
Zürich Prozess	Verbesserung und Unterstüt-zung aller Maßnahmen zur Verkehrsver-lagerung	Erklärung von Zürich 2001	Deutschland, Frankreich, Italien, Schweiz, Österreich	BMVIT	– Erklärung von Zürich – Follow–Up–Schlussfolgerun-gen von Leipzig 2012	Ja

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Gremium	Aufgaben-bereich	wesentliche Grundlagen	Beteiligte	Beteiligte aus Österreich	wesentliche Dokumente des Gremiums	Ziele zur Verkehrs-verlage-rung
Alpenkon-vention	Verpflichtung zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, insbesondere durch Verlage-rung des Güter-verkehrs auf die Schiene	Alpenkonven-tion – Proto-kolle, u.a. zum Thema Verkehr	EU und verschiedene Staaten (darunter Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich etc.)	BMLFUW	Protokoll Verkehr seit 2002 in Kraft	ja
iMonitraf!	Verkehrsstrate-gie für die Alpenregion und Aktionsplan	gemeinsame Verkehrsstrate-gie	Regionen aus Frankreich, Italien, Schweiz, Österreich	Land Tirol	Resolutionen 2008 und 2012, Strategie 2012	ja
Aktionsge-meinschaft Brenner-bahn	Verbesserung des Schienen-verkehrs auf dem Brenner–Korridor		Regionen bzw. Bundesländer (aus Deutschland, Italien und Österreich) mit den Wirtschafts– und Handelskammern	Land Tirol, Wirt-schaftskammer Tirol	Fachmagazin	ja

[1] Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcen-schonenden Verkehrssystem“, Brüssel, den 28. März 2011

[2] „Europa 2020“ ist die auf zehn Jahre angelegte Wachstums– und Beschäftigungsstrategie der EU aus dem Jahr 2010, Brüssel, den 3. März 2010

Quelle: RH

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Anhang 3: Güterverkehr – mittlere Wachstumsraten pro Jahr am Brenner

Prognoseszenario	Ersteller	Basis-jahr	Schiene	Straße	gesamt	Verkehrspolitische Maßnahmen
			in %			
Bestandszahlen Brenner 1994 bis 2013		1994	*1,8*	*2,7*	*2,3*	
BBT SE Minimum	BBT SE	2004	2,6	1,7	2,0	keine wesentlichen Änderungen, ohne BBT
BBT SE Konsens	BBT SE	2004	5,4	– 0,1	2,0	schienenverkehrs-freundlichere Ver-kehrspolitik – Weißbuch Verkehr der EU
Verkehrsprognose Österreich 2025+						
Szenario 1	BMVIT	2005	3,2	2,1	2,5	keine wesentlichen Änderungen
Szenario 2	BMVIT	2005	5,3	0,9	2,5	Zunahme Nutzer-kosten Straße
Verkehrsverflechtungsprognosen (VVP) Deutschland						
VVP 2025[1]	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Stand November 2007	2004	2,8	3,5	3,2	leichte Steigerungen der Nutzerkosten Straße
VVP 2030[1]	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Stand Juni 2014	2010	2,6	2,2	2,3	umweltpolitisch ambitionierter Gestaltungswille
Vergleich: Schweiz: Prognose für NEAT[2]	Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation)	2012	*2,3*	*1,1*	*1,9*	*in Vergangenheit bereits ambitioniert*

[1] keine Umlegung für den Brenner, sondern Deutschland–Italien–Verkehre allgemein

[2] bezogen auf Schweizer Alpenübergänge, NEAT mit 4–m Korridor unterstellt

NEAT: Neue Eisenbahn–Alpentransversale; Großprojekt der Schweiz zur Verbesserung des Eisenbahn–Transitverkehrs, wesentliche Bestandteile sind die Lötschberg– und die Gotthardachse

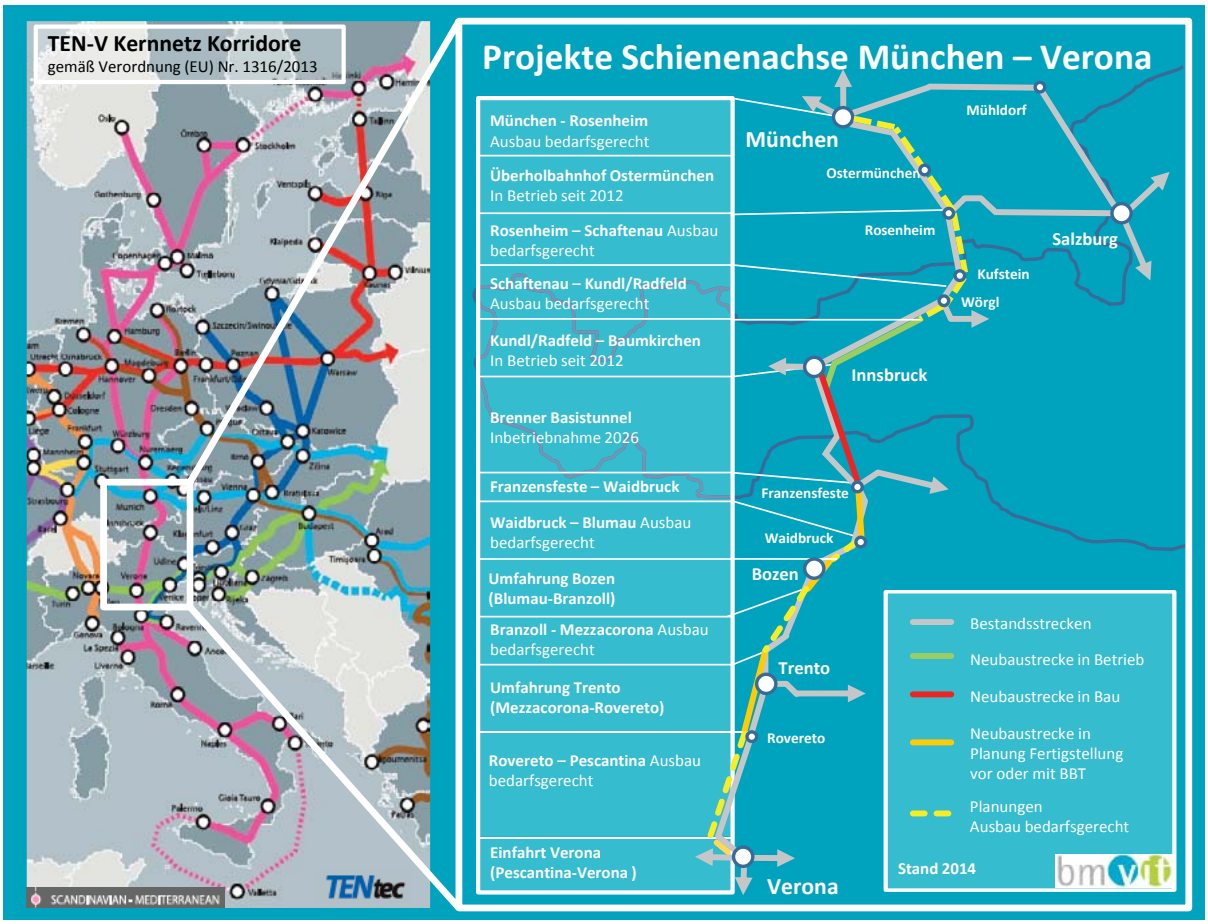
Quellen: BMVIT; RH

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Bericht des Rechnungshofes

Bahnprojekt: Brenner Basistunnel

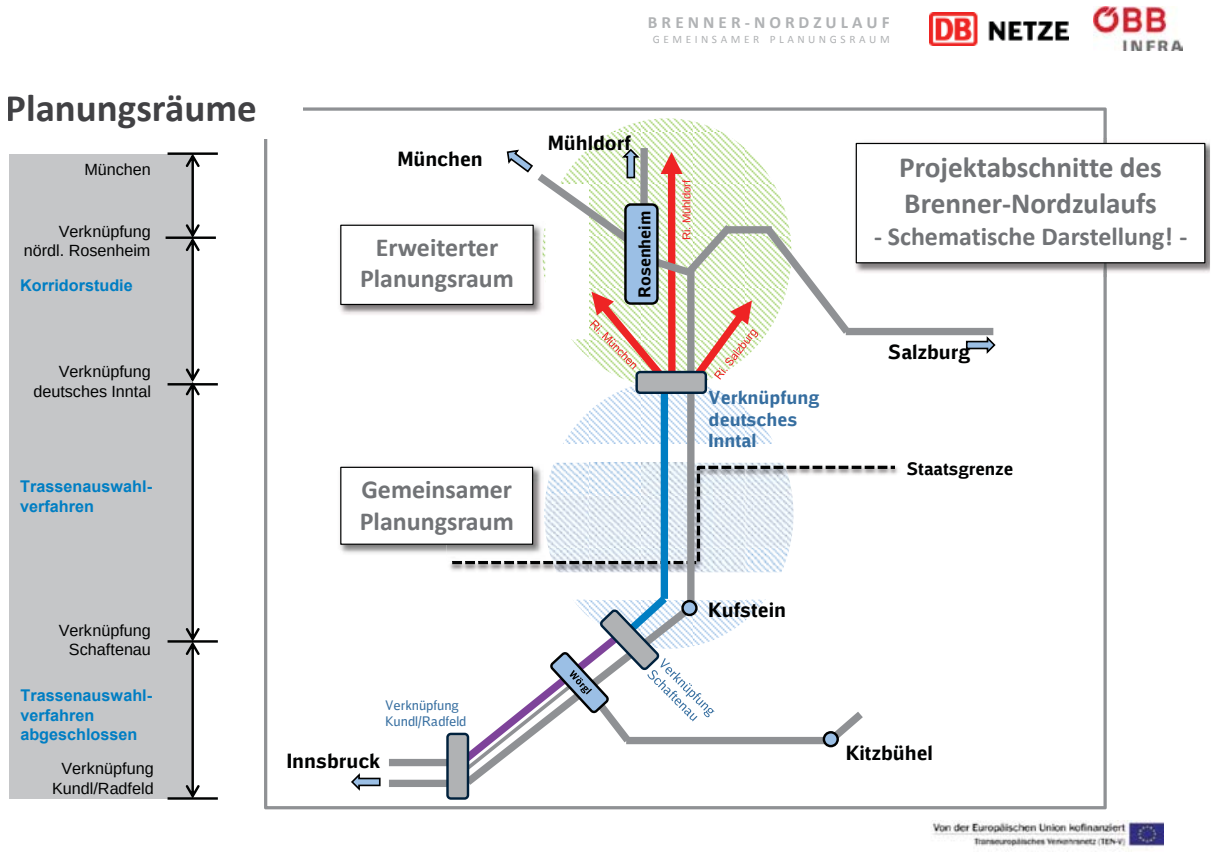
Anhang 4: Stand der Maßnahmen auf dem Brenner–Korridor



Quelle: BMVIT

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Anhang 5: Projektabschnitte Nordzulauf



Quelle: ÖBB–Infrastruktur AG

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Anhang 6: Streckenschema Brenner–Korridor in Deutschland und Österreich

Streckenabschnitt	Erläuterung	Stand der Maßnahmen
München – Raum Rosenheim bis zur Verknüpfung deutsches Inntal	erweiterter Planungsraum	Korridorstudien durch Deutschland (Deutsche Bahn), Inbetriebnahmezeitpunkt offen
Verknüpfung deutsches Inntal (Staatsgrenze nach Kufstein) bis Schaftenau	Grenzüberschreitender Abschnitt; gemeinsamer Planungsraum Deutschland mit Österreich	Inbetriebnahme voraussichtlich nach 2035
Schaftenau bis Kundl/Radfeld	Einbindung in die bestehende Neubaustrecke in Kundl/Radfeld	Inbetriebnahme voraussichtlich nach 2030
Kundl/Radfeld bis Baumkirchen	Neubaustrecke seit 2012 in Betrieb	Inbetriebnahme 2012
Brenner Basistunnel		geplante Inbetriebnahme 2026

Quellen: BMVIT, ÖBB–Infrastruktur AG; RH

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Anhang 7: Streckenschema Brenner–Korridor in Italien

Streckenabschnitt	prioritär/ nicht prioritär	Erläuterung	Stand der Maßnahme
1 Franzensfeste–Waidbruck	prioritär	in Planung, teilweise in Bau	geplante Inbetriebnahme[1] 2025
2 Waidbruck–Blumau	nicht prioritär	Ausbau bedarfsgerecht	keine Angabe
3 Umfahrung Bozen	prioritär	in Planung	geplante Inbetriebnahme 2025
4 Branzoll–Mezzacorona	nicht prioritär	Ausbau bedarfsgerecht	keine Angabe
5 Umfahrung Trento	prioritär	in Planung	geplante Inbetriebnahme 2026
6 Roverto – Pescantina	nicht prioritär	Ausbau bedarfsgerecht	keine Angabe
7 Einfahrt Verona	prioritär	in Planung	geplante Inbetriebnahme 2026

[1] Von der Rete Ferrovaria Italiana als Freischaltung (Attivazione) bezeichnet; dieser Zeitpunkt kann vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme abweichen

Quellen: Rete Ferroviaria Italiana, Gruppo Ferrovie dello stato Italiane, Stand März 2015; BMVIT; RH

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Anhang 8: Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: Im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in **Fettdruck**

Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

Aufsichtsrat

Vorsitz

Dipl. Ing. Horst Pöchhacker	(1. Jänner 2010 – 31. Dezember 2012)
Prof. Lamberto Cardia	(1. Jänner 2011 – 31. Dezember 2011)
Dipl. Ing. Horst Pöchhacker	(1. Jänner 2014 – 13. August 2014)
Prof. Lamberto Cardia	(1. Jänner 2013 – 31. Dezember 2013)
GS Dipl. Ing. Herbert Kasser	(21. Oktober 2014 – 31. Dezember 2014)
Prof. Lamberto Cardia	(1. Jänner 2015 – 31. Dezember 2015)
GS Dipl. Ing. Herbert Kasser	(seit 1. Jänner 2016)

Stellvertretung

Prof. Innocenzo Cipolletta	(1. Jänner 2010 – 31. Dezember 2010)
Dipl. Ing. Horst Pöchhacker	(1. Jänner 2011 – 31. Dezember 2011)
Prof. Lamberto Cardia	(1. Jänner 2012 – 31. Dezember 2012)
Dipl. Ing. Horst Pöchhacker	(1. Jänner 2013 – 31. Dezember 2013)
Prof. Lamberto Cardia	(1. Jänner 2014 – 31. Dezember 2014)
GS Dipl. Ing. Herbert Kasser	(1. Jänner 2015 – 31. Dezember 2015)
Prof. Lamberto Cardia	(seit 1. Jänner 2016)

Vorstand

Dott. Ing. Ezio Facchin	(1. Jänner 2007 – 2. Mai 2010)
Dott. Ing. Raffaele Zurlo	(seit 3. Mai 2010)
Prof. Dr. Konrad Bergmeister	(seit 1. August 2012)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitz

Mag. Brigitte Ederer	(seit 21. September 2016)
Mag. Christian Kern	(17. Februar 2014 – 17. Mai 2016)
Ing. Franz Seiser	(10. Juni 2010 – 17. Februar 2014)
Dr. Eduard Saxinger	(26. Juni 2008 – 31. Mai 2010)

Stellvertretung

Mag. Josef Halbmayr, MBA	(seit 17. Februar 2014)
DI Herbert Kasser	(seit 26. Juni 2008)
Mag. Christian Kern	(10. Juni 2010 – 17. Februar 2014)
DI Peter Klugar	(26. Juni 2008 – 7. Juni 2010)

Vorstand

Mag. Silvia Angelo	(seit 1. Jänner 2017)
DI Franz Bauer	(seit 1. Jänner 2013)
Ing. Franz Seiser	(seit 1. März 2014)
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä	(1. August 2008 – 4. Juli 2016)
Siegfried Stumpf	(1. Dezember 2011 – 28. Februar 2014)
DI Herwig Wiltberger	(1. August 2009 – 30. November 2011)
DI Dr. Georg-Michael Vavrovsky	(6. April 2005 – 31. Dezember 2012)
Mag. Gilbert Trattner	(6. April 2005 – 30. Juni 2010)
Mag. Arnold Schiefer	(1. August 2009 – 30. Juni 2010)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH

Aufsichtsrat

Vorsitz

Mag. Dr. Gerhard Gürtlich	(2005 – 2010)
DI Herbert Kasser	(2010 – 2013)
Mag. Roland Schuster, MBA	(seit 2013)

Stellvertretung

Dr. Heinz Handler	(2005 – 2010)
Mag. Dr. Gerhard Gürtlich	(2010 – 2011)
Mag. Ursula Zechner	(seit 2011)

Geschäftsführung

Mag. Martin Santner	(April 2005 – März 2010)
Ing. Gottfried Schuster	(Februar 2006 – Jänner 2011)
DI Dr. Ulrich Puz, MBA	(seit Mai 2010)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

Wien, im Februar 2017
Die Präsidentin:
Dr. Margit Kraker

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at