

14146/AB**vom 25.05.2023 zu 14646/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= Bundesministerium
 Klimaschutz, Umwelt,
 Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2023-0.246.774

. Mai 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Wurm und weitere Abgeordnete haben am 29. März 2023 unter der **Nr. 14646/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Infrastrukturprojekt Brennerbasistunnel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wann ist mit der Fertigstellung des Brennerbasistunnels zu rechnen?*

Der aktuelle Bauzeitplan 2023 sieht eine Inbetriebnahme bis Anfang der 2030er Jahre vor.

Zu Frage 2:

- *Wie hoch werden die definitiven Kosten sein?*

Die prognostizierten Projektgesamtkosten einschließlich Risikovorsorge und Vorausvalorisierung betragen gemäß der aktuellen von der Projektgesellschaft BBT SE erstellten Kostenaktualisierung 2023 rd. € 10,5 Mrd.

Zur Angabe im einleitenden Teil der parlamentarischen Anfrage, wonach der Europäische Rechnungshof die Kosten des Brennerbasistunnels (BBT) im Jahr 2020 auf € 10 Mrd. erhöht habe, darf angemerkt werden, dass bereits zum Zeitpunkt der Bauentscheidung im Frühjahr 2011 eine Kostenkalkulation in Höhe von rd. € 10 Mrd. (Kosten Preisbasis 2010 vorausvalorisiert mit 2,5% p.a. auf das Projektende) vorlag.

Vergleicht man die aktualisierte Kostenkalkulation mit den zuletzt im Rahmenplan 2023-2028 vom Oktober 2022 enthaltenen Kosten in Höhe von rd. € 9,95 Mrd., ergibt sich trotz der mit den derzeit bekannten Preissteigerungen gegebenen sehr schwierigen Rahmenbedingungen für Investitionsprojekte eine Kostensteigerung in Höhe von 5,9%.

Zu den Fragen 3-5 und 11:

- Liegt ein Betriebskonzept für den Betrieb des Brennerbasistunnels vor?
- Welche Abteilung erarbeitet das Betriebskonzept auf Seiten der ÖBB Infrastruktur AG, wie groß ist das Planungsteam und wann ist mit ersten Entwürfen zu rechnen?
- Welche externen Berater wirken für die ÖBB Infrastruktur AG bei Erstellung des Betriebskonzeptes mit?
- Für wie viele Züge (Kapazität) ist der Brennerbasistunnel derzeit ausgelegt?

Die Erstellung von Betriebsprogrammen fällt in die Kompetenz der ÖBB-Infrastruktur AG. Gemäß den Prozessen der ÖBB-Infrastruktur AG sind bzw. waren unterschiedliche Abteilungen der betreffenden Geschäftsbereiche mit der Bearbeitung des Betriebsprograms befasst. Hierfür sind in der Regel keine externen Berater:innen erforderlich.

Seitens der BBT SE wurde den Planungen und Genehmigungsverfahren das Betriebsprogramm als Basis für die Dimensionierung des Brennerbasistunnels zu Grunde gelegt. Dieses Betriebsprogramm gemäß Einreichunterlagen beinhaltet durchschnittlich 400 Züge pro Tag am Querschnitt Brenner (Bestandsstrecke über den Brenner und BBT), wovon 264 Züge durch den BBT fahren sollen. Dabei war die folgende Aufteilung nach Zuggattungen vorgesehen: 222 Güterzüge und 42 Personenfernverkehrszüge.

Zu Frage 6:

- Welche flankierenden verkehrspolitischen Maßnahmen wird die österreichische Bundesregierung treffen, damit die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene sichergestellt wird?

Die Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein wesentliches Ziel der österreichischen Verkehrspolitik. Dieses Ziel ist auch im kürzlich veröffentlichten Masterplan Güterverkehr, der auf dem Mobilitätsmasterplan 2030 aufbaut und die Ziele „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“ verfolgt, festgehalten. Gerade am Brennerkorridor werden mit dem Bau des Brennerbasistunnels samt Zulaufstrecken erhebliche Investitionen getätigt, die ganz im Sinne des Verlagerungsziels stehen.

Um das Verlagerungsziel zu erreichen, sind faire Wettbewerbungsbedingungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern erforderlich. Die Herstellung der Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern und das Verursacherprinzip sind zentrale Grundsätze, an denen sich die österreichische Verkehrspolitik orientiert. Diese Grundsätze werden auch im europäischen und internationalen Kontext – und insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Bau des Brennerbasistunnels – konsequent verfolgt.

Dementsprechend hat sich Österreich auch im Rahmen der Diskussionen um die Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie für Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr eingesetzt. Österreich nutzt die unionsrechtlichen Möglichkeiten bei der Höhe der LKW-Maut auf dem österreichischen Streckenabschnitt des Brennerkorridors bereits heute weitgehend aus. Um das Verlagerungsziel zu erreichen, müssen aber auch Deutschland und Italien einen entsprechenden Beitrag dazu leisten, die Alpenquerung auf der Straße über den Brenner im gesamten Korridor durch eine Anhebung der Mauttarife zu verteuern und damit Verlagerungseffekte zu erzielen. Österreich setzt sich für die Notwendigkeit von Mauterhöhungen auf dem deutschen und dem italienischen Abschnitt des Brennerkorridors ein und forderte Deutschland und Italien zuletzt etwa im Rahmen der trilateralen Gespräche auf hoher Beamtenebene unter Vermittlung

der Europäischen Kommission dazu auf, eine wirksame Erhöhung der LKW-Maut am Brennerkorridor vorzunehmen.

Um bereits vor der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels eine Verlagerung auf die Schiene zu erreichen, gibt es zudem weitreichende – von der Europäischen Kommission genehmigte – Förderungsprogramme für den Schienengüterverkehr, um bestehende Wettbewerbsnachteile gegenüber der Straße zu verringern. Zudem gibt es Bestrebungen, die bestehenden Hemmnisse für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr abzubauen und die Terminalinfrastruktur entlang des Brennerkorridors auszubauen.

Ebenfalls gibt es in Tirol bereits heute mehrere Maßnahmen zur Entlastung der Verkehrssituation am Brenner und der damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit (u.a. Euroklassenfahrverbot, Sektorales Fahrverbot, Nachtfahrverbot, Dosiersystem), die ebenfalls eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene bewirken. Darüber hinaus setzt sich Österreich für höhere Sozialstandards im Straßengüterverkehr ein, um Wettbewerbsverzerrungen aufgrund von Sozialdumping zu unterbinden und dadurch auch den bestehenden Wettbewerbsvorteil der Straße zu verringern.

Zu den Fragen 7 und 10:

- *Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass weder nördliche noch südliche Zulaufstrecken Stand heute geplant oder rechtzeitig umgesetzt sind?*
- *Wie laufen die Verhandlungen mit italienischer sowie deutscher Seite über ein tragfähiges Gesamtkonzept?*

Im Rahmen der Brenner Corridor Platform ist mein Ressort laufend in die Planungen und Zeitpläne unserer Nachbarstaaten involviert und stimmt sich insbesondere hinsichtlich infrastruktureller und betrieblicher Themen eng und kollegial mit diesen ab. Selbiges gilt für den bilateralen Austausch mit Deutschland im Lenkungskreis Brenner Nordzulauf. In beiden Gremien setzt sich mein Ressort für einen sinnvollen, kapazitätsorientierten Ausbau ein. Basierend auf den trilateral abgestimmten Korridorstudien ist der Ausbau der Zulaufstrecken zum Inbetriebnahmezeitpunkt des BBT kapazitär nicht unmittelbar notwendig. Für das weitere Wachstum der (Güter-)Verkehrsvolumina über 2040 hinaus werden die Zulaufstrecken gebraucht, diese liegen nach jetzigem Stand aber ebenfalls im Plan.

Ich werde mich jedenfalls weiterhin dafür einsetzen, dass alles dafür getan wird, dass die derzeitigen Terminpläne halten.

Zu Frage 8:

- *Wann ist mit der Fertigstellung der nördlichen Zulaufstrecke zu rechnen?*

Die fahrplanmäßige Inbetriebnahme im Abschnitt Schaftenu - Knoten Radfeld ist derzeit mit 2034 geplant, jene des angrenzenden Projektes Staatsgrenze nächst Kufstein - Schaftenu (Grenztunnel gemeinsamer Planungsraum ÖBB - DB) ist im Anschluss vorgesehen. Die fahrplanmäßige Inbetriebnahme des deutschen Teils der nördlichen Zulaufstrecke ist nach den im Rahmen der Brenner Corridor Plattform ausgetauschten Informationen derzeit je nach Abschnitt zwischen 2038 und 2040 geplant.

Zu Frage 9:

➤ *Wann ist mit der Fertigstellung der südlichen Zulaufstrecke zu rechnen?*

Derzeit ergeben sich auf den südlichen Zulaufstrecken nach den im Rahmen der Brenner Corridor Plattform ausgetauschten Informationen folgende fahrplanmäßige Inbetriebnahmezeitpunkte:

- Franzensfeste – Waidbruck (Los 1): 2030
- Waidbruck – Blumau (Los 7): 2040
- Umfahrung Bozen (Los 2): 2040
- Branzoll – Trento Nord (Los 5): 2040
- Umfahrung Trento (Los 3a): 2032
- Rovereto – Pescantina (Los 6): 2040
- Nordeinfahrt Verona (Los 4): 2031

Leonore Gewessler, BA