

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2021-0.122.857

. April 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Gahr, Kolleginnen und Kollegen haben am 16. Februar 2021 unter der **Nr. 5398/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verzögerung und Verunsicherung bei der Realisierung des Brenner Basistunnels gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 3 und 4:

- *Wann wird die neue Ausschreibung für das Baulos Pfons-Brenner veröffentlicht?*
- *Werden die Bauarbeiten im Bereich Pfons-Brenner tatsächlich erst im Herbst 2021 fortgesetzt werden?*
- *Wenn ja, hätte dazu nicht schon eine Ausschreibung erfolgen müssen, um diesen Termin zu halten?*

Die BBT SE arbeitet an verschiedenen Maßnahmen, um die Arbeiten im ehemaligen Baulos H51 Pfons-Brenner wieder aufnehmen zu können. Ein ca. 3 km langer Abschnitt im Norden wurde bereits in das vor Kurzem ausgeschriebene Baulos H41 Siltschlucht-Pfons integriert. Der verbleibende Bereich des ehemaligen Bauloses H51 Pfons-Brenner wird in mehrere Bauabschnitte aufgeteilt. Für den relativ kurzen, aber als geologisch schwierig klassifizierten und damit als zeitkritisch eingestuften Abschnitt „Hochstegen“ (Projekt km 25,7 bis 30,8) werden derzeit die Ausschreibungsunterlagen erstellt. Diese Ausschreibung soll im April bekannt gemacht werden.

Der verbleibende, größere Teil wird in einer weiteren Ausschreibung bekannt gemacht. Die Bekanntmachung der Ausschreibung wird innerhalb 2021 erfolgen.

Außerdem wird derzeit geprüft, ob es möglich ist, das italienische Baulos H61 (Mauls 2-3) über die Staatsgrenze am Brenner hinaus zu verlängern.

Somit wird mit Hochdruck an den Neuausschreibungen gearbeitet. Aus Sicht der BBT SE Projektgesellschaft stellen die diesbezüglich für die Ausschreibungserstellung vorgesehenen Zeitansätze in Anbetracht der umfangreichen Ausschreibungsunterlagen jedoch eine große Herausforderung dar. Bei Berücksichtigung eines üblichen Zeitraums für die Angebotslegung und -prüfung wird der Baubeginn im Herbst 2021 erfolgen.

Zu Frage 2:

- *Warum kam es zur Vertragsauflösung mit der Arbeitsgemeinschaft PORR & Co. über das Baulos Pfons-Brenner?*

Die Managemententscheidung der BBT SE Projektgesellschaft basierte auf einer umfassenden Analyse der technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Aspekte, die für die Fortführung des Auftrages erforderlich gewesen wären. Diese Analyse hat zum Ergebnis geführt, dass die Auflösung des Vertrages aus technischer, rechtlich und wirtschaftliche Sicht die vorteilhafteste Variante darstellt.

Zu Frage 5:

- *Wird sich die Fertigstellung des Brenner Basistunnels aufgrund dieser Vertragsauflösung generell verzögern?*
 - a. *Wenn ja, wie lange glauben sie, wird sich das Projekt verzögern? (bitte in Jahren und Monaten)*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die Vertragsauflösung wirkt sich kritisch auf die Bauzeit des Projektes aus. Es ist jedoch zu betonen, dass die BBT SE Projektgesellschaft derzeit an diversen Optimierungsmaßnahmen arbeitet, um die Auswirkungen auf die Bauabläufe möglichst gering zu halten. Auch die andauernde Pandemie Covid-19 hat Auswirkungen auf den Zeitplan der Bauarbeiten. Allerdings kann erst nach Gesamtfertigstellung des Brenner Basistunnels beurteilt werden, ob die Vertragsauflösung im Bauabschnitt Pfons - Brenner am zeitbestimmenden Weg für das Gesamtprojekt gelegen ist.

Derzeit ist von Seiten der BBT SE Projektgesellschaft eine ausführliche Evaluierung der Optimierungsmaßnahmen des Bauzeitplans im Laufen.

Gemäß Mitteilung der BBT SE Projektgesellschaft wurde noch kein aktuelles Bauprogramm beschlossen.

Zu Frage 6:

- *Laut einem Medienbericht in der Tiroler Tageszeitung (Quelle: <https://www.tt.com/artikel/17454477/brennerbasistunnel-droht-naechste-jahrelangeverzoegerung>) sollen sich die Mehrkosten auf 100 Millionen Euro belaufen. Welche Kosten - auch in Hinblick auf die volkswirtschaftlichen Auswirkungen – entstehen tatsächlich der Republik Österreich aufgrund dieser Verzögerung?*

Die im genannten Medium berichtete Zahl kann von der der BBT SE Projektgesellschaft nicht nachvollzogen werden.

Auf dieses Baulos bezogene Mehrkosten können noch nicht abschließend beurteilt werden, da noch nicht geklärt ist, ob es zu einer Auseinandersetzung vor Gericht kommt bzw. in welcher Höhe die gegenseitigen Forderungen aus diesem Streit bewertet werden.

Außerdem ist die Evaluierung der Gesamtkosten (Kostenaktualisierung) des BBT, die auf dem neuen Bauzeitplan aufsetzen muss, noch nicht abgeschlossen. Bei dieser Bewertung werden

diverse Faktoren wie nicht vorhersehbare geologische Risiken oder Wert- und Inflationsanpassung berücksichtigt werden.

Wie bekannt, werden Kosten des BBT zu gleichen Teilen von der Republik Österreich und von Italien getragen. Dementsprechend besteht das Risiko für die Republik Österreich in einem Anteil von 50% der allfälligen Kosten, die durch die Vertragsauflösung entstehen könnten. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Finanzierung des österreichischen Anteils des BBT neben den Zuschüssen des Bundes zum Rahmenplan (Zuschüsse gemäß Bundesbahngesetz) auch durch Querfinanzierungsmittel und EU-Zuschüsse erfolgt.

Zu Frage 7:

- *Wie hoch ist der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr über den Brenner? Bitte um genaue Auflistung der Entwicklung der Jahre 2015 bis 2020.*

Der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr am Brenner betrug im Jahr 2020 **27%**.

	Straße	Schiene				Modal Split
	Belad. ges. (in Mio. t)	WLV (in Mio. t)	UKV (in Mio. t)	ROLA (in Mio. t)	GESAMT (in Mio. t)	Schiene
2015	31,8	2,5	7,3	3,5	13,2	29%
2016	34,2	3,1	7,7	3,4	14,3	29%
2017	36,3	3,7	7,6	3,5	14,8	29%
2018	38,8	3,4	7,5	3,1	14,0	27%
2019	39,9	3,2	7,8	2,7	13,8	26%
2020*	37,4	3,0	7,9	2,7	13,6	27%

Tabelle 1: Güterverkehrsentwicklung am Brenner auf Straße und Schiene und Modal Split. Gewichtsangaben in Netto-Netto Tonnen
* vorläufige Werte

Bei der Beurteilung der rückläufigen Entwicklung des prozentuellen Anteils der Schiene bei stagnierenden bis steigenden Absolutmengen in den vergangenen Jahren sind insbesondere folgende Faktoren zu berücksichtigen:

Der Straßenverkehr weist zwischen 2016 und 2018 ein relativ gleichmäßiges Wachstum – allerdings auf hohem Niveau auf. 2018 und 2019, als der Schienenanteil deutlich zurückging, lag das Wachstum in der Größenordnung der Vorjahre bzw. darunter (2019). Im Schienengüterverkehr waren sowohl 2018 als auch 2019 effektive Rückgänge zu verzeichnen. In diesen beiden Jahren haben umfangreiche Erhaltungsmaßnahmen der Schieneninfrastruktur stattgefunden, etwa im Südzulauf. Eine regelmäßige Sperre der Strecke war die Folge. Es ist damit zu rechnen, dass Teile des Schienengüterverkehrs auf andere Alpenübergänge, insbesondere auf den seit 2016 fertiggestellten Gotthard-Basistunnel ausgewichen sind.

Zu Frage 8:

- *Welche Maßnahmen setzen Sie vor allem mit Deutschland und Italien zur Attraktivierung der Brennerbahnlinie?*

In Österreich und den beiden Nachbarländern werden gezielt Maßnahmen ergriffen, um die Attraktivität der Brennerachse zu erhöhen. Diese sind sowohl nach betrieblichen und infrastrukturellen sowie nach kurzfristigen und langfristigen Horizonten zu differenzieren.

Die kurz- bis mittelfristige Optimierung von betrieblichen Aspekten zielt vor allem auf eine möglichst einheitliche Betriebsführung zwischen München und Verona ab, das heißt bei-

spielsweise, die zeit- und personalintensiven Grenzprozesse zwischen Österreich und Italien am Brenner so weit wie möglich zu vereinfachen. Dies betrifft z.B. den künftigen Einsatz von zweisprachigen Lokführer_innen mit entsprechenden Streckenkenntnissen, die berechtigt sind, den Zug beidseits der Grenze zu steuern, um damit einen Personalwechsel einzusparen. In der Vergangenheit konnten bereits die unterschiedlichen Zugendsignale harmonisiert werden, um weitere Minuten eines Endsignalwechsels einzusparen. Als Vorarbeit zur Inbetriebnahme des BBT, welcher keinen Grenzbahnhof im herkömmlichen Sinne mehr bereitstellen wird, ist die gemeinsame Lösung dieser und weiterer Aufgaben der Interoperabilität mit den Nachbarländern von höchster Priorität.

Im infrastrukturellen Bereich ist vor allem der BBT zu nennen, der für die Alpenquerung eines wichtigen Nord-Süd Korridors einen Meilenstein darstellen wird. Die Strecke zwischen Innsbruck und Franzensfeste wird dadurch kürzer und weniger steil, sodass erhebliche Produktivitäts- und Zeitgewinne für den Güterverkehr angenommen werden können (z.B. wird die kosten- und personalintensive Notwendigkeit einer Nachschiebelok entfallen). Die volle verkehrsfunktionale Wirkung entfaltet der Tunnel gemeinsam mit dem „Los 1“ in Italien, welches eine Neubaustrecke mit Flachbahncharakter zwischen Franzensfeste und Waidbruck vorsieht. Das Projekt ist bereits in Ausschreibung, mit dem Start der Baumaßnahmen wird noch 2021 gerechnet, die Inbetriebnahme ist gemeinsam mit dem BBT geplant. Alle weiteren Projekte des Nord- und Südzulaufs sind als kapazitative Maßnahmen einzuordnen, die bedarfsorientiert umgesetzt werden. Es finden dazu regelmäßige Abstimmungen mit Italien und Deutschland statt.

In Summe tragen alle diese Maßnahmen, betrieblich und infrastrukturell, zur Erhöhung der Attraktivität der Brennerachse bei, die Produktivität des Schienengüterverkehrs wird in absehbarer Zeit deutliche Zugewinne machen können. Diese Produktivitätssteigerung wird zu niedrigeren Stückkosten führen, welche die Schiene damit im Allgemeinen wettbewerbsfähiger gegenüber der Straße werden lässt und somit zur Verlagerung beiträgt.

Zu Frage 9:

- *Wie weit ist der im Regierungsübereinkommen verankerte Einsatz von intelligenten LKW-Leitsystemen entlang wichtiger Transit-Knotenpunkte (aufbauend auf laufende Bemühungen im Bereich Brenner-München)?*

Im Rahmen des im Juli 2019 unterzeichneten 10-Punkte-Planes wurde unter anderem eine Arbeitsgruppe mit Vertreter_innen des Landes Tirol, des Freistaats Bayern, des deutschen Bundesverkehrsministeriums, der ASFINAG, der Autobahndirektion Südbayern und der bayrischen Zentralstelle Verkehrsmanagement eingerichtet. Diese Arbeitsgruppe untersucht aktuell Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen der Blockabfertigung im Grenzbe- reich DE/AT, zur Optimierung der Blockabfertigungszeiten, zu Verbesserungen der Information an der Straße bzw. über Internet, Apps, den sogenannten „klassischen Medien“ sowie Mög- lichkeiten zur Erweiterung der Verkehrslage-/Stauerfassung und zur Optimierung der Inter- netportale zur Verkehrsinfo.

Weitere Bereiche, die im Rahmen dieser Arbeitsgruppe untersucht werden, sind der Bau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen im Zulauf zur Grenze DE/AT, der Einsatz von Parkleitsystemen im Zulauf an der Grenze DE/AT, die Verbesserung der Informationsaufbereitung sowie des Datenaustausches zur Verkehrslage sowie ganz allgemein eine bessere Vernetzung der Ver- kehrsträger Straße/Schiene.

An konkreten Maßnahmen erfolgte bzw. erfolgt laufend der Austausch von defekten opti- schen Anzeigen, die Errichtung von Bluetooth-Systemen, die Errichtung von Verkehrskameras

an sechs zusätzlichen Standorten, die Optimierung der Vernetzung des Datenaustausches hinsichtlich Verkehrsmeldungen, die Darstellung von ROLA Abfahrts- und Auslastungsdaten auch auf <https://asfinag.at/rola> oder die Arbeiten an neuen Apps mit integrierten Reisezeitdaten, Verkehrsmeldungen und Baustelleninformationen. Weitere Treffen dieser Arbeitsgruppe sind laufend geplant.

Zu Frage 10:

- *Wurde bereits die Bekämpfung des Tanktourismus sowie der Ausweich- und Umwegverkehre im internationalen Schwerverkehr durch Beseitigung von wettbewerbsverzerrenden Privilegien und Berücksichtigung externer Kosten zur Angleichung der Preiskonditionen entlang der Transit-Routen in Angriff genommen?*

Die Verringerung des Tanktourismus ist einer von mehreren Bausteinen der im Regierungsübereinkommen vorgesehenen klimapolitischen Reformvorhaben. Die österreichische Bundesregierung beabsichtigt, auch im Bereich der Steuern für die Herstellung von Kostenwahrheit bei klimaschädlichen Emissionen Sorge zu tragen. Dementsprechend sind Maßnahmen gegen den Tanktourismus und betreffend den LKW-Schwerverkehr Gegenstand auch steuerlicher Reformansätze, wobei die soziale Verträglichkeit, regionale Besonderheiten und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Österreich zu berücksichtigen sind.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass im Jänner 2021 die Änderung der Verordnung des Bundesministers für Finanzen, mit der ein eigenes Verfahren für die Erstattung der abziehbaren Vorsteuern an ausländische Unternehmer geschaffen wird, in Kraft getreten ist (siehe <https://www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2021/16>). Durch die Streichung der Möglichkeit der Vorsteuererstattung würden sich für Frächter aus Drittstaaten entsprechend die Kosten aus der Betankung von LKW in Österreich erhöhen. Laut Einschätzung des Umweltbundesamtes soll die Maßnahme österreichweit eine Wirkung von (bis zu) 400.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten haben.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Wie setzen Sie sich auf EU-Ebene für die Ermöglichung wirksamer Maßnahmen für weniger Transitfahrten bzw. zu deren Verlagerung auf die Bahn (z. B. Alpentransitbörse, um Lizenzen für eine umweltverträgliche Obergrenze an LKW-Transitfahrten zu handeln, sektorales Fahrverbot) ein?*
- *Haben Sie dazu schon Gesprächen mit der EU-Kommission und der Schweiz aufgenommen?*

Österreich ergreift seit Jahren eine Vielzahl an Maßnahmen, die darauf abzielen, insbesondere den Straßengüterschwerverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dazu sind neben umfangreichen Investitionen in die Ausweitung von Kapazitäten auch Millionen an Förderbeträgen direkt an die Unternehmen zu nennen, um den alpenquerenden Verkehr auf die Schiene zu verlagern und dafür auch attraktive Angebote vorzuhalten.

Zum sektoralen Fahrverbot im Speziellen ist festzuhalten, dass dieses seit nunmehr mehr als einem Jahr in seiner geänderten Form – die im Wesentlichen die Einschränkung auf die nur mehr für die LKW-Klasse EURO VI d geltende Ausnahme sowie eine erweiterte Produktpalette umfasst – in Kraft ist. Nicht zuletzt dank des intensiven Informationsaustausches mit der Europäischen Kommission und der regelmäßigen Berichterstattung über die aktuellen Verkehrszahlen wurden seitens der Europäischen Kommission zu dieser sensiblen Maßnahme bis dato keine rechtlichen Schritte eingeleitet. Ich werde mich in diesem Sinne auch weiterhin in Ge-

sprächen mit meinen Amtskollegen_innen – in erster Linie natürlich jenen aus Deutschland und Italien – sowie der Europäischen Kommission mit Nachdruck dafür einsetzen, das Verständnis für diese Maßnahme zu erhöhen.

Österreich setzt große Erwartungen in den nunmehr seit 2021 neuen Schweizer Vorsitz der Erklärung von Zürich, da die Schweiz mit großem Engagement eine optimierte Fokussierung der Aktivitäten dieses Gremiums verfolgt, die eine noch stärkere Betonung der Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene und in diesem Zusammenhang die Entwicklung von konkreten, rasch wirksamen Maßnahmen anstrebt. In dieser Hinsicht bestehen im Sinne des Regierungsprogrammes auch bereits Kontakte mit der Schweiz, um gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln, die eine Reduktion der LKW-Fahrten bewirken und vor allem auch die über Tirol geführten Umwegverkehre wieder in die Schweiz zurück verlagern, und zwar auf die Schiene. Auch gemeinsame Initiativen zur weiteren Förderung des Kombinierten Verkehrs sollen dabei untersucht werden, um durch Pilotprojekte konkrete, realisierbare Maßnahmen zu entwickeln, die darauf abzielen, zeitnah echte Verlagerungsmaßnahmen auch in der Praxis umsetzen zu können.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Wie steht es um die Realisierung der im Regierungsprogramm vorgesehenen Korridormaut?*
- *Gibt es dazu bereits Verhandlungen mit der EU und Ihren Deutschen sowie italienischen Amtskolleg/innen?*

Österreich nützt die Möglichkeiten der geltenden EU-Wegekostenrichtlinie bereits dahingehend aus, dass auf dem gesamten österreichischen Streckenabschnitt des Brenner-Korridors zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein bis zur Staatsgrenze am Brennerpass ein Aufschlag in Höhe von 25% gemäß Artikel 7f der Richtlinie zur Querfinanzierung des Brenner-Basistunnels eingehoben wird. Jene Möglichkeiten, die zur Entlastung des Brenners wirksam und derzeit europarechtskonform sind, werden somit auf dem österreichischen Streckenabschnitt des Brenner-Korridors bereits angewandt.

Es liegt somit an Deutschland und Italien, auch auf ihren jeweiligen Streckenabschnitten des Brenner-Korridors entsprechende Maßnahmen zu setzen. Ich habe diese Maßnahmen in allen Gesprächen, die ich mit meinen Amtskolleg_innen geführt habe, auch stets eingefordert, leider war aber insbesondere Italien nicht bereit, an einer gemeinsamen Lösung im Hinblick auf eine Brenner-Korridormaut mitzuwirken bzw. weitergehenden Lösungen zuzustimmen, wie der Möglichkeit einer Verdoppelung des Querfinanzierungszuschlags auf 50%, wie sie im Rahmen der neuen EU-Wegekostenrichtlinie vorgesehen werden soll.

Was diese Bestimmung betrifft, steht aus österreichischer Sicht zu hoffen, dass sich das Europäische Parlament in den weiteren Verhandlungen zwischen Rat, Kommission und Europäischem Parlament im Rahmen des Trilogs mit seinem Vorschlag durchsetzt, dass die Verdoppelung des Querfinanzierungszuschlags auf 50% nicht, wie im Ratstext der neuen Richtlinie vorgesehen, an die Zustimmung aller Nachbarstaaten im Korridor geknüpft und damit auf dem Brenner-Korridor – wegen der fehlenden Zustimmung Italiens – praktisch unanwendbar wird.

Leonore Gewessler, BA

