

8722/AB**vom 03.02.2022 zu 8890/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: 2021-0.854.460

3. Februar 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.^a Greiner, Genossinnen und Genossen haben am 03. Dezember 2021 unter der **Nr. 8890/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Entwicklung des Brennerbasistunnels seit 2018 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Frage 1 bis 3:

- *Wann war die Fertigstellung des Brennerbasistunnels ursprünglich geplant?*
- *Wann wird der Brennerbasistunnel fertiggestellt werden?*
- *Wie hoch sind die durch Verzögerungen entstandenen Kosten in den Jahren 2018-2021?*
 - a) *Wie hoch im Jahr 2018?*
 - b) *Wie hoch im Jahr 2019?*
 - c) *Wie hoch im Jahr 2020?*
 - d) *Wie hoch im Jahr 2021?*

Im Hinblick auf den Brenner Basistunnel haben sich die Kostenkalkulationen in den vergangenen Jahren wie folgt entwickelt:

Entscheidend für die Analyse von Kosten- und Bauzeitentwicklung eines Verkehrsprojekts sind die Kostenkalkulation und der Bauzeitplan, die zum Zeitpunkt der Bauentscheidung vorliegen. Die Bauentscheidung zum BBT erfolgte im Frühjahr 2011. Zu diesem Zeitpunkt lag der von der österreichischen Bundesregierung am 1. Februar 2011 beschlossene Rahmenplan 2011-2016 vor.

Betreffend die Kosten des BBT legte der Ministerratsvortrag zum Rahmenplan 2011-2016 im Frühjahr 2011 entsprechend der zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Kostenkalkulation der

BBT SE vorausvalorisierte Errichtungskosten inklusive Risikovorsorgen des BBT (Ö und ITA) in Höhe von 10 Mrd. Euro zugrunde.

Im Rahmenplan 2011-2016 (aufgrund der 50 zu 50 Kostenteilung zwischen Italien und Österreich sind jeweils 50% der vorausvalorisierten Gesamtkosten im Rahmenplan abgebildet) waren daher zum Zeitpunkt der Bauentscheidung knapp über 5 Mrd. Euro (Ö-Anteil) für den BBT enthalten.

Zum Vergleich: Die vorausvalorisierten Errichtungskosten (inklusive Risikovorsorgen) des BBT (Ö und ITA) betragen gemäß aktueller Kostenkalkulation der BBT SE rd. 9,57 Mrd. Euro.

Im aktuellen am 3. November 2021 beschlossenen Rahmenplan 2022-2027 sind aufgrund der aktuell gültigen Kostenkalkulation 4,78 Mrd. Euro (Anteil Ö) für den BBT enthalten.

Seit 2011 (Zeitpunkt der Bauentscheidung) liegt daher im Zusammenhang mit dem BBT keine Kostensteigerung vor, sondern die vorausvalorisierten Prognosekosten für den BBT sind im Vergleich 2021 zu 2011 trotz Bauzeitverlängerung leicht gesunken.

Betreffend die Inbetriebnahme ging der Ministerratsvortrag zum Rahmenplan 2011-2016 im Frühjahr 2011 von einem Inbetriebnahme Termin Ende 2026 aus.

Zum Vergleich: Im aktuellen am 3. November 2021 beschlossenen Rahmenplan 2022-2027 ist aufgrund des aktuell gültigen Bauzeitprogramms ein Inbetriebnahme Termin Anfang 2032 vorgesehen.

Im Vergleich zwischen dem für den BBT zum Zeitpunkt der Bauentscheidung angenommenen Inbetriebnahme Termin Ende 2026 und dem aktuellen Inbetriebnahme Termin Anfang 2032 ergibt sich im Vergleich der Inbetriebnahme Daten zu den Betrachtungszeitpunkten 2011 (Zeitpunkt Bauentscheidung) und Anfang 2022 eine Verschiebung von 5 Jahren und 3 Monaten.

Im Vergleich zum zuletzt bis 2021 gültigen Bauprogramm, das eine Inbetriebnahme Ende 2028 vorsah, ergibt sich aufgrund des Bauzeitplanes 2021 eine Verschiebung um 3 Jahre und 3 Monate.

Damit liegt – trotz der Entwicklung im Jahr 2020, die nicht vorhersehbar war – die Verschiebung der Inbetriebnahme beim BBT im Vergleich zur Situation zum Zeitpunkt der Bauentscheidung jedenfalls deutlich unter dem vom EuRH für EU-Großprojekte betreffend Verzögerungen angenommen Durchschnittswert von 11 Jahren.

Zu den Fragen 4 bis 6:

- *Was wurde von Seiten ihres Ministeriums unternommen, um den Bau zu beschleunigen?*
- *Sind derzeit alle Baulose in Betrieb?*
- *Sind derzeit alle Baulose vergeben?*
 - a) *Wenn ja, an wen?*
 - b) *Wenn nein, warum?*

2020 war es erforderlich, den Bauvertrag für ein großes Baulos H 51 (Pfons – Brenner) durch die BBT Projektgesellschaft aufzulösen.

Wie Ihnen bekannt ist, hatte das Management der BBT Projektgesellschaft (BBT SE) die Vorgabe, ein Bündel an baulosübergreifenden Maßnahmen zu setzen, um die Auswirkungen

auf den Zeitplan des Gesamtprojekts BBT so weit als möglich auszugleichen bzw. zu minimieren. Diese Vorgabe wurde von der BBT SE umgesetzt.

In diesem Zusammenhang erfolgte eine rasche Anpassung der Projektplanung, um zügig neue Ausschreibungen in die Wege leiten zu können.

Das Baulos H 51 wird in diesem Sinne nicht als Gesamtes neu vergeben, sondern auf mehrere Portionen aufgeteilt.

Ein Teil, ein Abschnitt von rund 3 km Länge im Norden, wurde in das Baulos H 41 (Sillschlucht – Pfons) integriert. Dieses Baulos wurde bereits im November 2021 an die Bietergemeinschaft „Biege H41“ bestehend aus Implenia Österreich, Implenia Schweiz, webuild und csc costruzioni vergeben.

Ein Teil wird im Rahmen des neuen Bauloses H 52 (Hochstegenzone) umgesetzt. Dieses Baulos wurde am 15. Dezember 2021 an die Firma Swietelsky Tunnelbau GmbH & Co KG vergeben. Somit werden in allen möglichen Baubereichen des BBT in Österreich Bauaktivitäten durchgeführt.

Die verbleibenden Rohbau-Leistungen werden im Rahmen des neuen Bauloses H 53 verwirklicht, welches an die Arbeiten des Bauloses H 52 (Hochstegenzone) anschließt. Die Veröffentlichung der Ausschreibung für das Baulos H53 erfolgte am 19. Jänner 2022 und dessen Vergabe ist für Herbst 2022 geplant.

Mit Jänner 2022 sind daher auf österreichischer Seite die Rohbaulose H 21 (Sillschlucht), H 41 (Sillschlucht – Pfons) und H 52 (Hochstegenzone) in Bau. Das Baulos H 33 (Tulfes – Pfons) ist bereits baulich fertiggestellt.

Auf italienischer Seite sind die Rohbaulose H 61 (Mauls – Brenner) und H 71 (Eisackquerung) in Bau.

Leonore Gewessler, BA

