

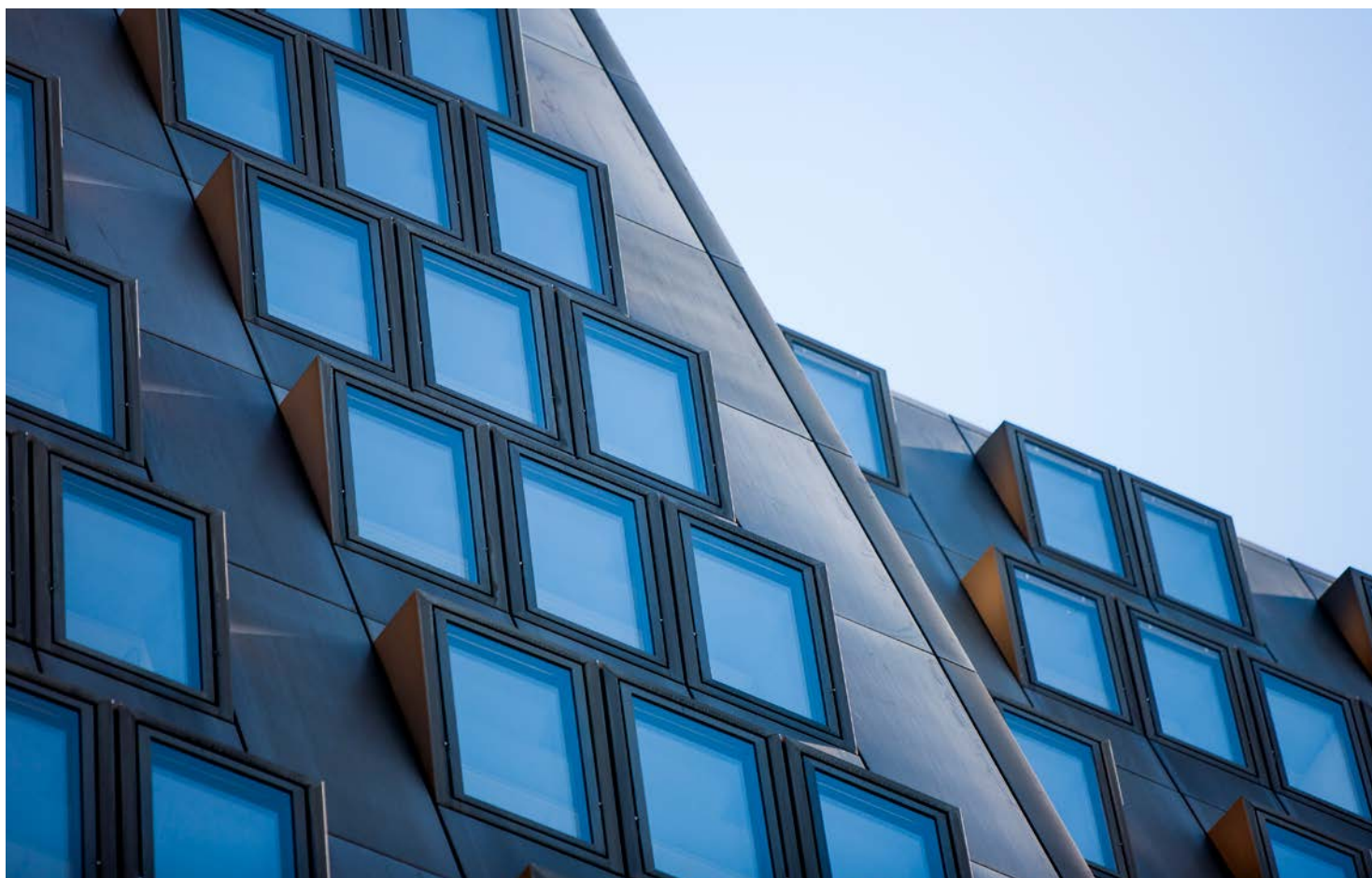


## **Bahnprojekt: Brenner Basistunnel; Follow-up-Überprüfung**

Reihe BUND 2020/17

Report des Rechnungshofes

---





Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

---

## Vorbemerkungen

### Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

### Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes [www.rechnungshof.gv.at](http://www.rechnungshof.gv.at) verfügbar.

### IMPRESSUM

Herausgeber:  
Rechnungshof Österreich  
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2  
[www.rechnungshof.gv.at](http://www.rechnungshof.gv.at)  
Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich  
Herausgegeben: Wien, im Mai 2020

### AUSKÜNFTE

Rechnungshof  
Telefon (+43 1) 711 71 – 8946  
E-Mail [info@rechnungshof.gv.at](mailto:info@rechnungshof.gv.at)  
[facebook/RechnungshofAT](https://www.facebook.com/RechnungshofAT)  
Twitter: @RHSprecher

FOTOS

Cover: Rechnungshof/Achim Bieniek



## Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis _____	2
Prüfungsziel _____	3
Kurzfassung _____	3
Empfehlungen _____	5
Zahlen und Fakten zur Prüfung _____	7
Prüfungsablauf und –gegenstand _____	9
Finanzierung _____	10
EU-Kofinanzierung _____	10
Finanzplanung _____	13
Kosten und Termine _____	15
Kostenprognosen _____	15
Rohbaukosten _____	17
Ausrüstungskosten _____	18
Managementkosten _____	20
Risikovorsorge _____	20
Entwicklung der Risikokosten _____	21
Quartalsberichte _____	22
Dokumentation der Auftragsvergaben _____	23
Bauprogramm _____	25
Bauzeitbezogene Risiken _____	27
Baulos Mauts–Brenner _____	27
Schlussempfehlungen _____	29
Anhang _____	34
Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger _____	34



## Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
BBT SE	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE
BGBI.	Bundesgesetzblatt
bzw.	beziehungsweise
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung in der Italienischen Republik)
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
INEA	Innovation and Networks Executive Agency (Exekutivagentur für Innovation und Netze)
IT	Informationstechnologie
km	Kilometer
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
SE	Societas Europaea (Europäische Aktiengesellschaft)
S.p.A.	società per azioni (Aktiengesellschaft)
TEN-T	Trans-European Networks – Transport (Transeuropäische Netze – Transport)
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem



Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

#### WIRKUNGSBEREICH

- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

## Bahnprojekt: Brenner Basistunnel; Follow-up-Überprüfung

### Prüfungsziel



Der RH überprüfte im Juli 2019 die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, um den Stand der Umsetzung von Empfehlungen aus dem Vorbericht „Bahnprojekt: Brenner Basistunnel“ (Reihe Bund 2017/4) zu beurteilen.

### Kurzfassung

Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (**BBT SE**) setzte von 15 Empfehlungen neun um, eine teilweise und fünf nicht um. (TZ 16)

Die BBT SE ist eine italienisch-österreichische Projektgesellschaft, die den Brenner Basistunnel plant und baut. Das 56 km lange Tunnelprojekt zwischen Innsbruck und Franzensfeste ist Kernstück des Brenner-Korridors von München nach Verona. Das Projekt ist Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes und wird von der EU kofinanziert. (TZ 1)

Die BBT SE erhielt von der Europäischen Kommission die Zusage, Zuschüsse für Arbeiten und Studien von 390,28 Mio. EUR auch für das Jahr 2020 zu gewähren. Die BBT SE kontaktierte im Hinblick auf die EU-Kofinanzierung der Grundstücks- und Enteignungskosten Anfang 2016 die Exekutivagentur für Innovation und Netze (**INEA**), die u.a. die Verkehrs-Programme der EU verwaltet. Allerdings stellte die INEA im November 2015 diese Förderungen ein. (TZ 2, TZ 3)

Entgegen der Empfehlung des RH erstellte die BBT SE weiterhin nur einjährige Finanzpläne und legte diese dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vor. Die Finanzpläne zeigten die Herkunft der Mittel getrennt nach Italien, Österreich und EU. Längerfristige Finanzplanungen lagen nicht vor, obwohl diese für die nötige Finanzierungssicherheit des Brenner Basistunnels wichtig wären. Weiters legte die BBT SE nicht – wie vom RH empfohlen – dem Aufsichtsrat jährlich eine Kostenprognose vor. Im



Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

---

überprüften Zeitraum 2015 bis 2019 erfolgte dies nur einmal, nämlich 2017. (TZ 4, TZ 5)

Probleme gab es bei den Kostenprognosen auch wegen Verzögerungen beim Bauprogramm. Ausschlaggebend für die Verzögerungen waren unterschiedliche Positionen der italienischen und der österreichischen Eisenbahn zur bahntechnischen Ausrüstung. Daher war Mitte 2019 auch der Generalplaner für die bahntechnische Ausrüstung noch nicht ausgeschrieben. Damit nahm die BBT SE das Risiko weiterer Verzögerungen im Bauablauf, einer verspäteten Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels und von Mehrkosten in Kauf. (TZ 5)

Wie vom RH empfohlen, erreichte die BBT SE durch Wissens- und Personaltransfer sowie Erfahrungsaustausch eine Reduktion der geplanten Rohbaukosten. Diese konnten von 5,355 Mrd. EUR um 0,609 Mrd. EUR auf 4,746 Mrd. EUR gesenkt werden. Bei den mit 1,299 Mrd. EUR prognostizierten Ausrüstungskosten erreichte die BBT SE jedoch keine Kostensenkung. (TZ 6, TZ 7)

Risikoanalysen führte die BBT SE nur für die Jahre 2015, 2016 und 2017 durch, nicht jedoch für die Jahre 2018 und 2019. Für die Aktualisierung der prognostizierten Gesamtkosten und für eine Risikovorsorge wären jedoch jährliche Risikoanalysen notwendig. Positiv zu vermerken war, dass die BBT SE die Risikokosten in die Quartalsberichterstattung aufnahm. (TZ 9, TZ 10, TZ 11)

Für die Bauprogramme der Jahre 2016 und 2018 fehlten die Genehmigungen durch den Aufsichtsrat. Beim genehmigten Bauprogramm 2019 fiel auf, dass die BBT SE die geplante Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels von Ende 2027 auf Ende 2028 verschob. Sollten Risiken beim Rohbau, bei der Ausrüstung und der Inbetriebsetzung schlagend werden, könnte sich der Termin für die Inbetriebnahme auch auf Anfang 2030 verschieben. Ursprünglich war die Inbetriebnahme für Ende 2026 geplant. (TZ 13)



Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen an die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE hervor:

### EMPFEHLUNGEN

- In Bezug auf die Finanzplanung wäre die Anpassung der Rahmenbedingungen unternehmensrechtlich abgesichert durchzuführen und die Betrachtungsdauer der Mittelabflüsse vorerst bis zur Inbetriebnahme zu begrenzen. Ab Inbetriebnahme wäre eine neue, den Betriebserfordernissen angepasste Regelung hinsichtlich des Zeithorizonts der Finanzpläne zu treffen, um die Gesamtübersicht des Einsatzes öffentlicher Mittel für die gesamte Lebensdauer des Projekts sicherzustellen. (TZ 4)
- Zwischen den Aktionären wäre zügig eine Einigung hinsichtlich der wesentlichen Anforderungen der bahntechnischen Ausrüstung zu schaffen, um mögliche weitere Verzögerungen des Fertigstellungstermins und mögliche Mehrkosten zu vermeiden. (TZ 5)
- Im Zuge der weiteren Abwicklung wären die Ansätze für die Risikovorsorge zumindest jährlich vor Beginn des Jahres, auf das sie sich beziehen, zu evaluieren und das Ergebnis wäre in der Fortschreibung der Kostenprognosen zu berücksichtigen. (TZ 9)



Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

---





## Zahlen und Fakten zur Prüfung

Brenner Basistunnel	
Umfang der Arbeiten	64 km Tunnel von Tulfes bis Franzensfeste bzw. 56 km Tunnel vom Bahnhof Innsbruck bis Franzensfeste
Finanzierung	Finanzierung durch Kapitalzufuhr der Aktionäre, Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG und ÖBB-Infrastruktur AG; Kofinanzierung des Projekts durch die EU aus der Förderung Transeuropäischer Projekte (Transeuro- päische Netze/Connecting Europe Facility-Mittel)
Projektdurchführung	Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE
Projektvolumen <sup>1</sup>	9,301 Mrd. EUR (vorausvalorisiert auf die Fertig- stellung 2028; Stand 1. Jänner 2017)
abgerechnete Kosten bis 31. Dezember 2018	1.947,96 Mio. EUR
Gesamtlänge Tunnelsystem nach Fertigstellung <i>davon bis Ende Dezember 2018 errichtet</i>	rd. 230 km  <i>rd. 94,36 km (rd. 41 %)</i>
Planungs- und Baudauer gesamt	1999 (Vorprojekt bis 2002); Einreich- und UVP-Projekt (Jänner 2005 bis Februar 2008); Vorarbeiten ab 2007; Bauphase (Phase III) ab 18. April 2011 bis Dezember 2027; Inbetriebnahmephase bis Dezember 2028
Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	
Eigentümer	Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG und ÖBB-Infrastruktur AG zu je 50 %
Unternehmensgegenstand	Durchführung sämtlicher Tätigkeiten zur Errichtung des Brenner Basistunnels
Rechtsgrundlagen	Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Eisen- bahn GmbH“, BGBl. 502/1995 i.d.F. BGBl. I 87/2004 Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Basis- tunnel Aktiengesellschaft“, BGBl. I 87/2004 i.d.F. BGBl. I 125/2006 Verschmelzungsvertrag der Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft mit der Galleria di Base del Brennero – BBT S.p.A., Verschmelzungstichtag 15. Oktober 2004



Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

Gebarung	2015	2016	2017	2018	Veränderung 2015 bis 2018
	in Mio. EUR				
Eigenkapital <sup>2</sup>	618,21	941,21	1.058,21	1.238,21	620,00
Projektierung Brenner Basistunnel <sup>3</sup>	901,43	1.094,26	1.494,29	1.935,19	1.033,76
Gesamtbetrag des Anlagevermögens <sup>4</sup>	914,42	1.108,13	1.507,47	1.947,96	1.033,54
EU-Zuschüsse <sup>5</sup>	434,54	469,38	515,36	708,75	274,21
Ergebnis vor Steuern	0,09	-0,22	0,08	-0,09	-0,18
	Anzahl Vollzeitäquivalente				
Beschäftigtenstand <sup>6</sup> zum Stichtag 31. Dezember	126	131	140	167	41

SE = Societas Europaea (Europäische Aktiengesellschaft)

S.p.A. = società per azioni (Aktiengesellschaft)

UVP = Umweltverträglichkeitsprüfung

<sup>1</sup> inklusive nicht identifizierbarer Risiken und 2,5 % Vorausvalorisierung pro Jahr

<sup>2</sup> Grundkapital (10,24 Mio. EUR) und die von den Gesellschaftern ausbezahlten Rücklagen (Beiträge)

<sup>3</sup> Leistungen, die aufgrund ihrer direkten betriebswirtschaftlichen Zurechenbarkeit zum 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.

<sup>4</sup> Aufwendungen für die Errichtung der Bauwerke, Grundstücke und Bauten, Anlagen und Maschinen sowie die Beteiligungen an verbundenen Unternehmen (Umweltbeobachtungsstelle)

<sup>5</sup> kumulierte EU-Zuschüsse

<sup>6</sup> Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter inklusive zwei Vorstände

Quelle: BBT SE



## Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 (1) Der RH überprüfte im Juli 2019 bei der Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE (**BBT SE**) die Umsetzung ausgewählter Empfehlungen, die er bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung zum Thema „Bahnprojekt: Brenner Basistunnel“ (Reihe Bund 2017/4; in der Folge: **Vorbericht**) abgegeben hatte.

Die BBT SE ist eine italienisch–österreichische Projektgesellschaft, die für den Bau des Brenner Basistunnels verantwortlich zeichnet. Das 56 km lange Tunnelprojekt zwischen Innsbruck und Franzensfeste ist Kernstück des Brenner–Korridors von München nach Verona und soll Güter– und Personenzügen ermöglichen, zwischen Italien und Österreich im Brenner Basistunnel unterirdisch zu fahren. Das Projekt ist Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes und wird von der EU kofinanziert.

(2) Zur Verstärkung der Wirkung seiner Empfehlungen hatte der RH deren Umsetzungsstand bei der BBT SE nachgefragt. Das Ergebnis dieses Nachfrageverfahrens findet sich auf der Website des RH ([www.rechnungshof.gv.at](http://www.rechnungshof.gv.at)).

Der RH wies auf seine geübte Vorgehensweise und standardisierte Berichtsstruktur für Follow-up-Überprüfungen hin. Diese haben das Ziel, den Umsetzungsstand von ausgewählten Empfehlungen des Vorberichts unter Berücksichtigung der Angaben aus der Nachfrage zum Umsetzungsstand der Empfehlungen zu beurteilen und die Einstufung in „umgesetzt“, „teilweise umgesetzt“ und „nicht umgesetzt“ zu begründen.

Der RH wählte für die Follow-up-Überprüfung Empfehlungen aus den Bereichen Finanzierung sowie Kosten-, Termin- und Risikomanagement aus. Weitere Empfehlungen des Vorberichts betrafen insbesondere die Themenfelder europäische Vorgaben, internationale Koordinierungsgremien und Stand der Zulaufstrecken in Deutschland und Italien. Die Umsetzung dieser Empfehlungen überprüfte der RH nicht, weil sich zwei Wirtschaftlichkeitsprüfungen des Europäischen Rechnungshofs mit dem Brenner–Korridor von München nach Verona aus europäischer Sicht befassten. Das Ergebnis seiner ersten Prüfung, „A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork“, veröffentlichte der Europäische Rechnungshof 2018.<sup>1</sup> Das Ergebnis der zweiten Prüfung „EU Transport Flagship infrastructure investments“ lag bis Mai 2020 noch nicht vor.

Der überprüfte Zeitraum der nunmehrigen Follow-up-Überprüfung umfasste im Wesentlichen die Jahre 2015 bis 2019.

<sup>1</sup> EN 2018 NO 19 (<https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/de/>); abgerufen am 10. Februar 2020



(3) Zu dem im Oktober 2019 übermittelten Prüfungsergebnis nahm der Vorstand der BBT SE im November 2019 Stellung. Ergänzend zur Stellungnahme des Vorstands der BBT SE legte der Aufsichtsrat der BBT SE, den der RH über die Übermittlung des Prüfungsergebnisses an die BBT SE im Oktober 2019 informierte, seine Sichtweise im Dezember 2019 dar. Der Stellungnahme des Aufsichtsrats war eine Information des Vorstands der BBT SE zu seiner Stellungnahme Anfang Dezember 2019 vorausgegangen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nahm im Jänner 2020 Stellung. Die Angelegenheiten der Österreichischen Bundesbahnen<sup>2</sup> waren bis 28. Jänner 2020 im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angesiedelt. Mit Inkrafttreten der Bundesministeriengesetz–Novelle 2020<sup>3</sup> ressortieren diese Angelegenheiten zum Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (beide in der Folge: **Ministerium**). Der RH erstattete seine Gegenäußerung an das Ministerium und die BBT SE im Mai 2020.

Die im Bericht angeführten Beträge beinhalten – sofern nicht ausdrücklich anders angegeben – keine Umsatzsteuer und keine Preisgleitung.

## Finanzierung

### EU–Kofinanzierung

- 2.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 8) empfohlen, 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 Jahrest tranche 2020 von 411,42 Mio. EUR, welche die Europäische Kommission aus budgetären Gründen zur Gänze kürzte, und auch die für die Jahre 2021 folgenden EU–Zuschüsse für Arbeiten und Studien zu bekommen.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die Europäische Kommission die Finanzierung mittlerweile auch auf das Jahr 2020 ausgeweitet habe.

<sup>2</sup> einschließlich der Errichtung und Verwaltung von Bauten und Liegenschaften des Bundes, die Zwecken der Österreichischen Bundesbahnen gewidmet sind (Bundesministeriengesetz 1986, BGBl. 76/1986 i.d.F. BGBl. I 164/2017)

<sup>3</sup> Bundesministeriengesetz–Novelle 2020, BGBl. I 8/2020 vom 28. Jänner 2020, in Kraft getreten am 29. Jänner 2020



(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Europäische Kommission ihre Zusagen für Zuschüsse für die Periode 2014 bis 2020 ergänzte und der BBT SE auch für das Jahr 2020 Mittel von insgesamt 390,28 Mio. EUR für Arbeiten und Studien zusagte. Aufgrund von Verzögerungen in der Projektumsetzung blieben die Zusagen für Zuschüsse der Europäischen Kommission für die gesamte Periode 2014 bis 2020 im Vergleich zum Stand des Vorberichts (zugesagte Zuschüsse für die Jahre 2014 bis 2019) unverändert hoch (1,181 Mrd. EUR).

Die BBT SE erwartete, dass die Europäische Kommission erst im zweiten Halbjahr 2020 zu Einreichungen von Vorschlägen im Hinblick auf die Gewährung von Zuschüssen für die Periode 2021 bis 2027 aufrufen werde.

- 2.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung insofern um, als sie für die Jahrestanche 2020 die Zusage für EU-Zuschüsse für Arbeiten und Studien in der Höhe von 390,28 Mio. EUR erhielt. Der RH wies jedoch kritisch darauf hin, dass der Umfang der Zuschüsse über die gesamte Periode 2014 bis 2020 durch die Verzögerung in der Projektabwicklung und die damit verbundene Leistungsverdünnung unverändert war. Er verwies im Zusammenhang mit der Verzögerung der Projektabwicklung auf seine Feststellungen in TZ 13.

Nachdem bis zum Ende der Follow-up-Überprüfung keine Aufrufe der Europäischen Kommission für die Periode 2021 bis 2027 erfolgten, konnte die BBT SE folglich daran weder teilnehmen noch konnten Zusagen an Begünstigte erfolgen.

Der RH hielt daher hinsichtlich der Periode 2021 bis 2027 seine Empfehlung aufrecht und empfahl der BBT SE, an künftigen Aufrufen der Europäischen Kommission für die Gewährung von EU-Zuschüssen für sämtliche kommende Perioden bis zur Fertigstellung des Brenner Basistunnels teilzunehmen.

- 2.3 Laut den Stellungnahmen des Vorstands der BBT SE und des Ministeriums habe das Mid Term Review der Europäischen Kommission die Fortschreibung der EU-Zuschussvereinbarungen (Grant Agreements) zu Studien (studies) und Bauarbeiten (works) für den Zeitraum 2016 bis 2020 sehr positiv bewertet. Das bedeute, dass für beide Maßnahmen (studies und works) der Förderzeitraum auch über das Jahr 2020 hinaus verlängert werden könne.

Entsprechend der zur Zeit der Stellungnahme aktuellen Schätzungen des Finanzmittelbedarfs der BBT SE habe sich herausgestellt, dass es vorteilhaft erscheine, den Durchführungszeitraum über das Jahr 2020 hinaus auszudehnen, um die zugesicherten EU-Kofinanzierungen zu realisieren. Das Ministerium und das italienische Verkehrsministerium, welche die Förderempfänger der Beiträge seien, seien bereits über diese Überlegungen informiert.



Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

---

Die BBT SE werde demnächst die notwendige Dokumentation zur Änderung der gültigen Grant Agreements vorbereiten, mit welcher um Ausdehnung der Förderperiode bis zum Jahresende 2021 angesucht werde. Der Vorstand der BBT SE ergänzte in seiner Stellungnahme, dass das Ministerium und das italienische Verkehrsministerium sowie die Innovation and Networks Executive Agency (**INEA**) der Ausdehnung des Durchführungszeitraums für die Realisierung der zugesicherten EU-Kofinanzierungen über 2020 hinaus zugestimmt hätten.

Am 16. Oktober 2019 habe die Europäische Kommission eine Ausschreibung zur Gewährung von Beiträgen für Infrastrukturprojekte wie jenes des Brenner Basistunnels veröffentlicht. In Abstimmung mit dem Ministerium und dem italienischen Verkehrsministerium überlege die BBT SE, ob es vorteilhaft sei, an dieser Ausschreibung teilzunehmen oder die nächste Ausschreibung abzuwarten. Die BBT SE sagte zu, sich auch in der Zukunft bei den EU-Ausschreibungen zu bewerben, mit dem Ziel, Gemeinschaftszuschüsse im höchstmöglichen Ausmaß zu beantragen.

Laut Stellungnahme des Ministeriums würden – nach Abstimmung mit dem italienischen Verkehrsministerium und der BBT SE – Anträge auf weitere Zuschüsse gestellt. Dies mit dem Ziel, Gemeinschaftszuschüsse im höchstmöglichen Ausmaß zu beantragen.

- 3.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 8) empfohlen, die EU-rechtlichen Vorschriften bei der Antragstellung für die EU-Kofinanzierung insbesondere hinsichtlich der Abgrenzung der Kosten für die Grundeinlösen grundsätzlich einzuhalten und für hinkünftige EU-Zuschüsse auf eine nachweisliche Berücksichtigung der Grundstücks- und Enteignungskosten als förderfähige Kosten hinzuwirken.
- (2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie das Thema Förderfähigkeit der Grundstücks- und Enteignungskosten auch bereits mit der INEA, welche die Europäische Kommission zur technischen und finanziellen Umsetzung der TEN-T-Programme (Trans-European Networks – Transport) schuf, besprochen habe. Die EU gewähre jedoch keine Zuschüsse für Grundstücks- und Enteignungskosten mehr.
- (3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die BBT SE die INEA Anfang 2016 kontaktierte und auf die Berücksichtigung der Grundstücks- und Enteignungskosten als förderfähige Kosten hinwirkte. Die EU förderte Grundstücks- und Enteignungskosten jedoch seit November 2015 nicht mehr.
- 3.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung insofern um, als sie mit der zuständigen Agentur Kontakt aufnahm, um auf die Förderfähigkeit der Grundstücks- und Enteignungskosten hinzuwirken. Die INEA anerkannte jedoch die Förderfähigkeit der Grundstücks- und Enteignungskosten für zukünftige EU-Zuschüsse nicht mehr.



## Finanzplanung

4.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 11) empfohlen, Mittelabflusspläne – zwecks Vereinfachung des Arbeitsablaufs in Abstimmung mit der Annuitätenplanung der ÖBB-Infrastruktur AG – auf Basis der in der außerordentlichen Hauptversammlung am 18. April 2011 beschlossenen Rahmenbedingungen zur Realisierung der Phase III (Bau des Haupttunnels und Probetrieb) des Projekts Brenner Basistunnel (in der Folge: **Rahmenbedingungen**) zu erstellen und vom Aufsichtsrat bzw. von 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 Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG berücksichtigt werden.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass im Rahmen ihrer jährlichen Budgetplanung die Mittelabflüsse der Aktionäre vierteljährlich angegeben würden. Die projektübergreifenden Mittelabflusspläne würden in Abstimmung mit der Annuitätenplanung der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß den beschlossenen Rahmenbedingungen erstellt und zur Genehmigung vorgelegt.

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 Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG berücksichtigt werden. Die BBT SE habe dazu keine näheren Kenntnisse, da die Mittelzuweisung nur über Gesellschafterzuschüsse durch die ÖBB-Infrastruktur AG und die Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG erfolge. Die Annuitätenplanung der ÖBB-Infrastruktur AG zur Erstellung des Rahmenplans zur Finanzierung des österreichischen Anteils erfolge sowohl unterschiedlich zur italienischen Finanzierung (Einteilung in konstruktive Baulose, die durch CIPE-Beschlüsse<sup>4</sup> genehmigt werden) als auch unterschiedlich zur EU-Finanzierung (Unterteilung in „studies“ – 50 % Kofinanzierung der EU und „works“ – 40 % Kofinanzierung der EU).

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die BBT SE die Rahmenbedingungen 2017 änderte; die Bestimmung hinsichtlich der Mittelabflusspläne war davon jedoch nicht betroffen.

Die BBT SE erstellte weiterhin nur einjährige Finanzpläne und legte diese jährlich dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vor. Die Finanzpläne zeigten die Mittelherkunft getrennt nach Italien, Österreich und der EU. Längerfristige Finanzplanungen lagen nicht vor; auch fehlten detailliertere Angaben über die Mittelherkunft (beispiels-

<sup>4</sup> Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung in der Italienischen Republik)



weise Mauteinkünfte in Österreich), weil der BBT SE dafür die Datengrundlage fehlte.

Die Aktionäre der BBT SE genehmigten in der Hauptversammlung vom 2. August 2019 eine neue Satzung, wonach das jährliche Budget und der Finanzplan vom Aufsichtsrat zu genehmigen sind. Für die Sitzung des Aufsichtsrats am 17. September 2019 (nach dem Ende der Follow-up-Überprüfung durch den RH) beabsichtigte die BBT SE, die Geschäftsordnungen des Aufsichtsrats und des Vorstands an die neue Satzung anzupassen. Die Rahmenbedingungen 2017 blieben bis Anfang August 2019 unverändert. Die BBT SE erkannte jedoch die Notwendigkeit, dass die Rahmenbedingungen an die neue Satzung angepasst und aktualisiert werden sollten.

- 4.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung nicht um, weil sie weiterhin nur einjährige Finanzpläne erstellte sowie vom Aufsichtsrat genehmigen ließ und somit nicht die Rahmenbedingungen einhielt. Im Hinblick auf die nötige Finanzierungssicherheit des Brenner Basistunnels beurteilte der RH die bisher lediglich einjährige Finanzplanung als unzureichend.

Die geplante Anpassung der Rahmenbedingungen betrachtete der RH als zweckmäßig. Dabei wäre – insbesondere wegen der üblicherweise äußerst langen Lebensdauer von Eisenbahntunneln – die Betrachtungsdauer der Mittelabflüsse auf Lebensdauer zu hinterfragen.

Der RH empfahl der BBT SE, die Anpassung der Rahmenbedingungen unternehmensrechtlich abgesichert durchzuführen und die Betrachtungsdauer der Mittelabflüsse vorerst bis zur Inbetriebnahme zu begrenzen. Ab Inbetriebnahme wäre eine neue, den Betriebserfordernissen angepasste Regelung hinsichtlich des Zeithorizonts der Finanzpläne zu treffen, um die Gesamtübersicht des Einsatzes öffentlicher Mittel für die gesamte Lebensdauer des Projekts sicherzustellen.

- 4.3 Laut den Stellungnahmen des Vorstands der BBT SE und des Ministeriums habe die Erfahrung der letzten Jahre gezeigt, dass eine zuverlässige und realistische Mittelabfluss-Mittelzuflussplanung unter Berücksichtigung der Mittelherkunft nur für die Folgejahre und bestenfalls bis zum Jahr des Auslaufens der EU-Förderperiode möglich sei. Was die EU-Kofinanzierung betreffe, sei es zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich, die Höhe der Förderungen des mehrjährigen Förderprogramms der EU-Connecting Europe Facility 2021–2027 einzuschätzen, da die Finanzierungsbedingungen dieses Programms noch vom Rat der Europäischen Union und vom Europäischen Parlament festzulegen seien.

Der Vorstand der BBT SE ergänzte, dass er in den Finanzplänen auch nur die direkten Mittelgeber (ÖBB Infrastruktur AG, Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG, EU) berücksichtigen könne, weil der BBT SE keine genaueren Angaben zur Mittelherkunft





(Mauteinkünfte etc.) vorlägen. Mittel- bzw. langfristig könne nur die Darstellung der Projektkosten erfolgen.

- 4.4 Der RH wies sowohl gegenüber dem Vorstand der BBT SE als auch gegenüber dem Ministerium auf die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer langfristigen Planung der Finanzmittelströme zur effektiven und wirtschaftlichen Errichtung des Brenner Basistunnels hin. Die mehrmaligen, von der BBT SE durchgeführten Änderungen des zeitlichen Ablaufs – insbesondere aufgrund von Verzögerungen in der Projektumsetzung – bei der Realisierung des Brenner Basistunnels und die damit verbundenen Änderungen im Finanzmittelbedarf (siehe TZ 2 und Vorbericht TZ 7) unterstrichen diese Notwendigkeit.

Zur Unsicherheit in der Prognose der EU-Kofinanzierung verwies der RH auf die Planungen des Ministeriums für die Erstellung des Rahmenplans zur Finanzierung des österreichischen Anteils am Bau des Brenner Basistunnels (Vorbericht TZ 9). Das Ministerium traf darin bereits Annahmen für die EU-Kofinanzierung bis 2028.

## Kosten und Termine

### Kostenprognosen

- 5.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 13 und TZ 25) empfohlen, die Prognosekosten für den Brenner Basistunnel, wie in den Rahmenbedingungen festgelegt, dem Aufsichtsrat der BBT SE jährlich zur Genehmigung vorzulegen.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die letzte Aktualisierung der Kosten im Aufsichtsrat der BBT SE am 9. Jänner 2018 mit Preisbasis 1. Jänner 2017 erfolgt sei. Sie werde zukünftig das Bauprogramm und die Gesamtkosten sowie die Risikovorsorge jährlich aktualisieren.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass gemäß den neuen Rahmenbedingungen aus dem Jahr 2017 (TZ 4) die Prognosekosten für den Brenner Basistunnel weiterhin dem Aufsichtsrat der BBT SE jährlich zur Genehmigung vorzulegen waren. Im überprüften Zeitraum genehmigte der Aufsichtsrat die Prognosekosten 2017 (6. Juli 2017).

Für die Jahre 2015, 2016, 2018 und 2019<sup>5</sup> genehmigte der Aufsichtsrat keine Kostenprognosen. Laut Auskunft der BBT SE habe sie dem Aufsichtsrat noch 2019 – auf Basis des genehmigten Bauprogramms (10. Jänner 2019) – aktualisierte Gesamtkosten zur Genehmigung vorlegen wollen (voraussichtlich im September 2019).

<sup>5</sup> keine Vorlage der Kostenprognose 2019 bis Mitte 2019



Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

---

Im Jahr 2018 legte die BBT SE die Kostenprognose dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vor; infolge von Diskussionen im Planungsausschuss musste die BBT SE das Bauprogramm jedoch überarbeiten, wodurch der Aufsichtsrat die Kostenprognose erst 2019 genehmigen hätte können. Ausschlaggebend für die Verzögerungen waren unterschiedliche Positionen der ÖBB-Infrastruktur AG (österreichischer Aktionär der BBT SE) und der Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (Hauptaktionär der Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG, italienischer Aktionär der BBT SE) zur bahntechnischen Ausrüstung. Das führte u.a. bei der Ausschreibung der Ingenieurdienstleistungen für die bahntechnische Ausrüstung zu einer Verzögerung von 16 Monaten gegenüber dem Bauprogramm 2017. Die wesentlichen Anforderungen der ÖBB-Infrastruktur AG, die mit Betriebsbeginn die operative und technische Betriebsführung übernehmen soll, waren ihrer Ansicht nach nicht ausreichend berücksichtigt. Bis Mitte 2019 waren die Ingenieurdienstleistungen (Generalplaner für die bahntechnische Ausrüstung) noch nicht ausgeschrieben.

Schon in seinem Vorbericht hatte der RH festgestellt, dass seit Ende 2015 drei Arbeitsgruppen (mit Vertreterinnen und Vertretern der ÖBB-Infrastruktur AG, der Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. und der BBT SE) an der detaillierten Definition der bahntechnischen Ausrüstung arbeiteten.

- 5.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung nicht um, weil im überprüften Zeitraum 2015 bis 2019 der Aufsichtsrat die Prognosekosten nur für 2017 und nicht jährlich – wie in den Rahmenbedingungen festgelegt – genehmigte.

Der RH stellte kritisch fest, dass die Arbeitsgruppen bereits seit Ende 2015 an der Definition der bahntechnischen Ausrüstung arbeiteten und bis Mitte 2019 noch nicht die wesentlichen Anforderungen dafür festgelegt hatten, um zumindest die Ingenieurdienstleistungen für die bahntechnische Ausrüstung ausschreiben zu können. Damit nahm die BBT SE das Risiko weiterer Verzögerungen im Bauablauf und einer verspäteten Inbetriebnahme sowie von Mehrkosten in Kauf.

Der RH empfahl der BBT SE, zügig eine Einigung zwischen den Aktionären hinsichtlich der wesentlichen Anforderungen der bahntechnischen Ausrüstung zu schaffen, um mögliche weitere Verzögerungen des Fertigstellungstermins und mögliche Mehrkosten zu vermeiden.

- 5.3 Laut Stellungnahme des Vorstands der BBT SE und des Ministeriums habe der scheidende Vorstand den im Jahr 2019 ausgearbeiteten Vorschlag zur Kostenfortschreibung bzw. zur Aktualisierung der Gesamtkosten nicht mehr dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorlegen können.



Für die Zukunft beabsichtige die BBT SE, entsprechend den Rahmenbedingungen die Projektkosten jährlich zu aktualisieren und dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.

Der Vorstand der BBT SE ergänzte in seiner Stellungnahme, dass der im September 2019 bestellte Vorstand die angekündigte Kostenaktualisierung derzeit ausarbeite und daher wahrscheinlich erst Anfang 2020 dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorlegen könne.

Laut Stellungnahme des Aufsichtsrats der BBT SE dränge er intensiv darauf, dass der Vorstand der BBT SE die Prognosekosten sowie das Bauprogramm für das Gesamtprojekt jährlich fortschreibe und dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorlege. Dabei habe der Vorstand den aktuellen Kenntnisstand und die aktuelle Einschätzung der künftigen Entwicklungen zum Gesamtprojekt zugrunde zu legen. Das betreffe auch die bahntechnische Ausrüstung, für welche die erforderlichen Unterlagen zur Ausschreibung der Planungsdienstleistungen vorbereitet würden. Als Grundlage dafür hätten die beiden Hauptaktionäre und Infrastrukturgesellschaften (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. und ÖBB-Infrastruktur AG) die Grundlagen und grundsätzlichen Festlegungen für die bahntechnische Ausrüstung vorgegeben. Dies im Sinne der vereinbarten Verantwortung für die künftige Betriebsführung und Instandhaltung des Brenner Basistunnels. Damit könne der Planungsprozess starten, schrittweise die weiteren inhaltlichen Festlegungen, die korrespondierenden Prognosekosten und bauzeitlichen Erfordernisse ermittelt und damit die ursprünglichen Kostenansätze sowie Ansätze für das Bauprogramm verfeinert werden.

## Rohbaukosten

6.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 15) empfohlen, 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, die Prognosen zukünftiger Baulose zu verbessern und die Gesamtprognosekosten vom 1. Jänner 2013 zu unterschreiten.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, diese Empfehlung bereits aufgenommen zu haben. Die aktuellen Rohbaukosten von abgeschlossenen Baulosen würden als Grundlage für die Kostenaktualisierung dienen. Die BBT SE würde dem Aufsichtsrat dazu anlassbezogen berichten.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass sich die aktualisierten prognostizierten Rohbaukosten<sup>6</sup> von 5,355 Mrd. EUR auf 4,746 Mrd. EUR (Preisbasis jeweils 1. Jänner 2017) reduzierten. Weiters stellte der RH fest, dass die BBT SE die Kenntnisse aus den

<sup>6</sup> genehmigt vom Aufsichtsrat am 9. Jänner 2018



vergangenen Abwicklungen von Baulosen durch Wissens- und Personaltransfer sowie durch Erfahrungsaustausch zwischen den Baulosen weitergab und in den Quartalsberichten Veränderungen von Kosten und Risiken darstellte.

- 6.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung um, weil sie einen aktiven Wissens- und Personaltransfer sowie Erfahrungsaustausch betrieb und somit eine Reduktion der geplanten Rohbaukosten um 0,609 Mrd. EUR erreichen konnte.

## Ausrüstungskosten

- 7.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 16) empfohlen, 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.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie die aktuellen Ausrüstungskosten auf der Grundlage der Erfahrungen beim Lötschbergtunnel (Inbetriebnahme Dezember 2007) und beim Unterinntaltunnel (Inbetriebnahme Dezember 2012) ermittelt habe. In die Kostenaktualisierung (genehmigt vom Aufsichtsrat am 9. Jänner 2018) habe sie auch Informationen über

- die Kosten der bereits ausgeführten Bahntechnik beim Gotthard-Basistunnel,
- die vertraglich gebundenen Kosten beim Ceneri-Basistunnel sowie
- vergleichbare Projekte in Italien

miteinbezogen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Arbeitsgruppen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ihre Arbeiten abgeschlossen und die Ergebnisse im Planungsausschuss vom 5. April 2017 präsentiert sowie im März 2018 eine Ausführungsvereinbarung unterzeichnet hatten. Weitere Arbeitsgruppen mit Bezug auf die Betriebsphase waren geplant.

Bis Mitte 2019 waren die Generalplanerleistungen für die bahntechnische Ausrüstung noch nicht ausgeschrieben (TZ 5).

Die BBT SE prognostizierte 2019 Ausrüstungskosten<sup>7</sup> von 1,299 Mrd. EUR; 2013 lagen die für die Ausrüstung prognostizierten Kosten noch bei 1,283 Mrd. EUR (jeweils Preisbasis 1. Jänner 2017).

<sup>7</sup> exklusive Planungskosten und Risikokosten für Unbekanntes



- 7.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung teilweise um, weil sie laufend Anstrengungen unternahm, unter Einbindung aller Erfahrungen – insbesondere der Arbeitsgruppen – die Ansätze für die Ausrüstungskosten weiterzuentwickeln; sie erreichte jedoch noch keine Kostensenkung im Vergleich zum Vorbericht. Der RH hielt seine Empfehlung daher aufrecht.

Er empfahl der BBT SE, die getroffenen Ansätze für die Ausrüstungskosten unter Einbindung aller Erfahrungen in den folgenden Prognoseständen weiterzuentwickeln und in der weiteren Projektabwicklung danach zu trachten, diese Kosten zu senken.

- 7.3 Laut Stellungnahme des Vorstands der BBT SE und des Ministeriums seien im Zuge der Kostenfortschreibung nur die Grundsatzentscheidungen entsprechend der Ergebnisse der Arbeitsgruppen und der Ausführungsvereinbarung zur bahntechnischen Ausrüstung vorgelegen. Im Leistungsbild des Planers der bahntechnischen Ausrüstung sei die Erstellung von Studien enthalten, auf deren Grundlage die Eigentümer und der zukünftige Betreiber kostenrelevante Entscheidungen treffen würden.

Aktuelle Kostenbetrachtungen könnten sich jedoch nur auf den reinen Vergleich mit bereits realisierten Projekten ähnlicher Beschaffenheit beschränken.

Der Vorstand der BBT SE ergänzte, dass bis zum Zeitpunkt der Stellungnahme keine neuen Kostenansätze für die Bahntechnik getroffen worden seien bzw. die Kosten dafür gesenkt hätten werden können. Dies deswegen, weil weitere Entscheidungen zur bahntechnischen Ausrüstung durch die Eigentümer notwendig seien, die erhebliche Auswirkungen auf die Kosten hätten.

Der Aufsichtsrat der BBT SE verwies auf seine Stellungnahme zu TZ 5.

- 7.4 Der RH betonte gegenüber dem Vorstand der BBT SE nochmals das Risiko einer weiteren Verschiebung des geplanten Termins für die Inbetriebnahme, insbesondere aufgrund der fehlenden Entscheidungen zur bahntechnischen Ausrüstung (TZ 13). Zusätzlich entstehen mangels Entscheidungen, die – wie der Vorstand der BBT SE selbst schreibt – „erhebliche Auswirkungen auf die Kosten hätten“, Unsicherheiten in der Kostenplanung. Der RH hielt daher seine Empfehlung aufrecht.



## Managementkosten

- 8.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 17) empfohlen, 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.
- (2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie in der Kostenaktualisierung (genehmigt vom Aufsichtsrat am 9. Jänner 2018) die Managementkosten bereits in „interne“ und „externe“ Kosten getrennt und sie damit transparenter dargestellt habe.
- (3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die BBT SE in der Aktualisierung der prognostizierten Gesamtprojektkosten zum 1. Jänner 2017 die Managementkosten in „interne“ und „externe“ trennte.<sup>8</sup> Weiters stellte er fest, dass die BBT SE die prognostizierten Managementkosten auf 942,79 Mio. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2017) aktualisierte und somit unter Berücksichtigung der Wertanpassung einen Rückgang der Managementkosten im Vergleich zum Vorbericht<sup>9</sup> erreichte (970,00 Mio. EUR).
- 8.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung um, weil sie die Managementkosten in „interne“ und „externe“ Managementkosten trennte und die Prognosen dafür weiterentwickelte (Rückgang um 27,21 Mio. EUR von 2013 auf 2017).

## Risikovorsorge

- 9.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 19) empfohlen, im Zuge der weiteren Abwicklung die Ansätze für die Risikovorsorge laufend zu evaluieren und das Ergebnis in der Fortschreibung der Kostenprognosen zu berücksichtigen.
- (2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die Aktualisierung der Risikovorsorge 2017 bereits in den Sommermonaten 2017 unter Einbindung der Projektkoordinatoren und der verschiedenen Fachbereiche erfolgt sei. Die Ergebnisse dieser Aktualisierung – sowohl der Risiken als auch der Chancen – berücksichtige sie in der nächsten Kostenaktualisierung.
- (3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die BBT SE die Risikovorsorge mittels Risikoanalysen für die Jahre 2015, 2016 und 2017 abgeschätzt hatte. Für die Jahre 2018 und 2019 lagen keine Risikoanalysen vor. Laut Angaben der BBT SE war zur Zeit der Follow-up-Überprüfung die Risikoanalyse 2019 in Ausarbeitung.

<sup>8</sup> „Interne“ Managementkosten umfassten Kosten für Personal bei der BBT SE; „externe“ Managementkosten beinhalteten Dienstleistungen für die BBT SE durch externe Auftragnehmer.

<sup>9</sup> Vorbericht: Managementkosten 936,00 Mio. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2013), Gesamtkosten ermittelt durch Wertanpassung: 970,00 Mio. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2017)



Weiters stellte der RH fest, dass die BBT SE die Ergebnisse der Risikoanalysen in der Aktualisierung der prognostizierten Gesamtprojektkosten<sup>10</sup> und in den Quartalsberichten (TZ 11) berücksichtigte.

- 9.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung nicht um, weil sie die Ansätze für die Risikovorsorge nur für die Jahre 2015 bis 2017 und nicht laufend evaluierte. Für das Jahr 2018 fehlte eine Risikoanalyse; auch für das Jahr 2019 lag im Juli 2019 noch keine Risikoanalyse vor. Hinsichtlich der fehlenden Evaluierung der Risikovorsorge 2019 vertrat der RH die Ansicht, Risikovorsorgen vor Beginn jenes Jahres zu planen, auf das sie sich beziehen.

Der RH empfahl der BBT SE, im Zuge der weiteren Abwicklung die Ansätze für die Risikovorsorge zumindest jährlich vor Beginn des Jahres, auf das sie sich beziehen, zu evaluieren und das Ergebnis in der Fortschreibung der Kostenprognosen zu berücksichtigen.

- 9.3 Laut Stellungnahme des Vorstands der BBT SE und des Ministeriums seien die Ansätze zur Risikovorsorge im Jahr 2019 überarbeitet und dabei die Erfahrungen aus den vergangenen Jahren berücksichtigt worden. Die Ergebnisse seien in den Vorschlag zur Risikoanalyse 2019 eingeflossen.

Dieser Vorschlag zur Risikoanalyse werde aktuell nochmals überarbeitet, damit die Ergebnisse mit aktuellem Stand in die nächste Fortschreibung der Gesamtprojektkosten Anfang 2020 einfließen können.

## Entwicklung der Risikokosten

- 10.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 20) empfohlen, die Berechnung der Risikovorsorgen jährlich zeitnah dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die Risikovorsorge in die Kostenaktualisierung einfließe. Die Risikovorsorge werde jährlich aktualisiert, jedoch nicht gesondert dem Aufsichtsrat vorgelegt. Diese Vorgangsweise werde künftig im Jahresrhythmus beibehalten.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die BBT SE Risikoanalysen für die Jahre 2015, 2016 und 2017 durchführte (TZ 9).

<sup>10</sup> Die Aktualisierung der prognostizierten Gesamtprojektkosten zum 1. Jänner 2017 genehmigte der Aufsichtsrat am 9. Jänner 2018.



Weiters stellte der RH fest, dass der Aufsichtsrat die Risikoanalyse 2014 am 6. Mai 2014 und die Risikoanalyse 2017 im Zuge der Aktualisierung der prognostizierten Gesamtprojektkosten<sup>11</sup> am 9. Jänner 2018 genehmigte. Die Risikoanalysen 2015 und 2016 legte die BBT SE dem Aufsichtsrat nicht zur Genehmigung vor. In die Quartalsberichte flossen die Erkenntnisse aller Risikoanalysen ein.

- 10.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung nicht um, weil sie dem Aufsichtsrat die aktualisierten Risikoanalysen nicht zeitnah zur Genehmigung vorlegte bzw. für die Jahre 2018 und 2019 keine Risikoanalysen erstellte.

[Der RH empfahl der BBT SE, die Berechnung der Risikovorsorgen jährlich zeitnah dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.](#)

- 10.3 Laut Stellungnahme des Vorstands der BBT SE und des Ministeriums habe der scheidende Vorstand im Jahr 2019 die Risikoanalyse 2019 nicht mehr dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorlegen können.

Für die Zukunft beabsichtige die BBT SE, entsprechend den Rahmenbedingungen sowohl die Risikovorsorge als auch die Projektgesamtkosten jährlich zu aktualisieren und dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.

## Quartalsberichte

- 11.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 23) empfohlen, zur transparenten Darstellung der Kostenentwicklung eines Bauloses – aber auch von dessen Einfluss 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.

Weiters hatte der RH der BBT SE empfohlen, 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.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie die beiden Empfehlungen bereits während der vorangegangenen Gebarungsüberprüfung des RH umgesetzt und die Kosten der Risikovorsorge in die Quartalsberichte aufgenommen habe. Ferner würden die aktuellen Quartalsberichte das gesamte Projektgebiet von

<sup>11</sup> Aktualisierung der prognostizierten Gesamtprojektkosten zum 1. Jänner 2017





Tulfes bis Franzensfeste umfassen und somit einen Überblick über die Baulose geben.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die BBT SE die Risikokosten in die Quartalsberichterstattung aufnahm und diese zum Prognosezeitpunkt auf die Basiskosten aufschlug, um sie dann laufend – entsprechend dem Leistungsfortschritt und der neu gewonnenen Erkenntnisse – abzuschmelzen. Die Quartalsberichte bildeten das gesamte Projektgebiet ab und stellten auch abgeschlossene Baulose dar. Die Vorlage der Berichte erfolgte durchschnittlich innerhalb von rd. 45 Tagen nach Quartalsende. Die Anzahl der Tage zwischen Quartalsende und Vorlage zeigte seit 2015 eine abnehmende Tendenz.

- 11.2 Die BBT SE setzte die beiden Empfehlungen um, weil sie die Risikokosten in die Quartalsberichterstattung aufnahm, auf die Basiskosten aufschlug und sie laufend abschmolz. Die Quartalsberichte bildeten das gesamte Projektgebiet ab und stellten die Kostenentwicklung der abgeschlossenen Baulose dar. Auch legte die BBT SE die Quartalsberichte zeitnah zum Berichtszeitraum vor und war seit 2015 bemüht, die Vorlagezeit zu verkürzen.

## Dokumentation der Auftragsvergaben

- 12.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 24) im Zusammenhang mit der Datengrundlage der Bau- bzw. Dienstleistungsaufträge empfohlen, verstärkt auf eine lückenlose Dokumentation zu achten.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie sämtliche Dokumente in einer Datenbank erfasse und alle Dokumente von abgeschlossenen Baulosen in einer weiteren Datenbank digital archiviere. Weiters sei bei der BBT SE gemäß Organigramm eine entsprechende Stabsstelle für die Archivierung geschaffen worden. Die vergangenen Bau- und Dienstleistungsaufträge würden zukünftig im BBT SE-internen Intranet-Portal erfasst.

(3) Der RH stellte nunmehr bei einer stichprobenartigen Überprüfung der Daten der fünf größten Baulose fest, dass die BBT SE sämtliche erforderliche Daten auf Nachfrage des RH umgehend bereitstellen konnte.

Zur elektronischen Dokumentation der für die Projektabwicklung wesentlichen Daten stellte der RH fest, dass die BBT SE am Zweigsitz in Innsbruck seit Herbst 2016 eine elektronische Vergabeplattform verwendete, die sämtliche vergaberelevante Daten von der Ausschreibung bis zur Vergabe automatisch elektronisch erfasste.



Am Unternehmenssitz in Italien verwendete die BBT SE für die Abwicklung der elektronischen Vergaben seit Oktober 2018 die digitale Plattform der Autonomen Provinz Bozen, um die italienischen vergaberechtlichen Vorschriften einhalten zu können.

Zusätzlich zu den beiden elektronischen Vergabepattformen archivierte die BBT SE systematisch Daten in zwei unterschiedlichen Dokumentenmanagementsystemen, eines aus dem Jahr 2009 und eines aus dem Jahr 2015. Die im Dokumentenmanagementsystem 2009 erfassten Daten übertrug sie anschließend – nach Adaptierung des Systems – automatisch in das Dokumentenmanagementsystem 2015. Dieses konnte im Gegensatz zum System von 2009 auch das in Italien verpflichtend zu verwendende, zertifizierte E-Mail „Posta Elettronica Certificata“ erfassen und archivieren. Die Kosten für das Dokumentenmanagementsystem 2009 (Anschaffung und laufende Kosten) beliefen sich bis zum 31. Juli 2019 auf rd. 536.000 EUR, davon rd. 63.000 EUR für Beratung, Adaptierung und Wartung zur Synchronisierung mit dem Dokumentenmanagementsystem 2015. Die Kosten für das Dokumentenmanagementsystem 2015 betragen rd. 310.000 EUR.

- 12.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung um, weil das Ergebnis der Stichprobe zeigte, dass sie sämtliche erforderliche Daten auf Nachfrage des RH umgehend bereitstellen konnte.

Die beiden unterschiedlichen Plattformen für die elektronische Vergabe waren nach Ansicht des RH aufgrund der unterschiedlichen Rechtslagen in Italien und Österreich erforderlich. Jedoch waren seiner Auffassung nach die zwei nebeneinander bestehenden Dokumentenmanagementsysteme, die mit Ausnahme des zertifizierten E-Mails dieselben Funktionen erfüllten, unzweckmäßig. Die Doppelgleisigkeit beinhaltete das Risiko von ineffizienten Abläufen, Datenabweichungen und von erhöhten Kosten für Wartung, Service, Schulungen oder Sicherungsmaßnahmen. Dies zeigte sich bereits an den Kosten von rd. 63.000 EUR für die Synchronisierung des Dokumentenmanagementsystems 2009 mit jenem aus 2015.

Der RH empfahl der BBT SE, anhand konkreter Bewertungsparameter zu prüfen, ob mit einer Vereinheitlichung und Zusammenführung der beiden Dokumentenmanagementsysteme die IT-Infrastruktur vereinfacht und effizienter gestaltet werden kann.



## Bauprogramm

13.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 26) empfohlen, das Bauprogramm 2016 zügig zu planen und vom Aufsichtsrat genehmigen zu lassen; 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 einhalten zu können.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass der Planungsausschuss das Bauprogramm 2016 am 30. August 2016 diskutiert habe. Alle Termine der Bauarbeiten seien positiv bewertet worden; auch die Ergebnisse der Bauausschreibung Mauls–Brenner seien in die Diskussion eingeflossen.

Der Aufsichtsrat habe das Bauprogramm 2017 in seiner Sitzung am 6. Juli 2017 genehmigt. Dort sei als Termin für die Inbetriebnahme Ende 2027 festgelegt worden. Das Bauprogramm 2018 habe der Planungsausschuss am 26. September 2018 diskutiert. Aufgrund einiger Unsicherheiten in der Ausschreibung des Generalplaners der bahntechnischen Ausrüstung und des effektiven Bauendes des Bauloses Tulfes–Pferschke werde die BBT SE das Bauprogramm 2018 dem Planungsausschuss und dem Aufsichtsrat zu einem späteren Zeitpunkt nochmals vorlegen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass der Planungsausschuss das Bauprogramm 2016 am 30. August 2016 diskutierte und dabei auch das Ausschreibungsergebnis des Bauloses Mauls–Brenner miteinbezog. Der Planungsausschuss beurteilte jedoch das Bauprogramm 2016 als halb fertig und hielt Präzisierungen für erforderlich. Er ging auch davon aus, dass das Vorhaben voraussichtlich nicht 2026 fertiggestellt werde. Der RH wies dabei auf die bereits aufgetretenen Verzögerungen bei der bahntechnischen Ausrüstung hin (TZ 5).

Der Aufsichtsrat genehmigte das nächste Bauprogramm am 6. Juli 2017. Im Jahr 2018 genehmigte der Aufsichtsrat wie im Jahr 2016 kein Bauprogramm, um einerseits aktuelle Risiken genauer zu analysieren und andererseits Sicherheit über die Fertigstellung von Baulosen sowie Klarheit über die zeitliche Abfolge der Planung der bahntechnischen Ausrüstung zu erhalten.

Am 10. Jänner 2019 genehmigte der Aufsichtsrat das Bauprogramm 2019. Geplanter Termin für die Inbetriebnahme war Dezember 2028. Sollten Risiken des Rohbaus, der Ausrüstung und der Inbetriebsetzung schlagend werden, würde der fahrplanmäßige Betrieb erst Anfang 2030 beginnen können.



- 13.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung nicht um, weil der Planungsausschuss das Bauprogramm 2016 zwar diskutierte, die BBT SE das Bauprogramm jedoch aufgrund der Bedenken des Planungsausschusses überarbeitete und nicht dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorlegte. Auch 2018 genehmigte der Aufsichtsrat kein Bauprogramm.

Der RH wies kritisch darauf hin, dass sich laut Bauprogramm 2019 die geplante Inbetriebnahme im Vergleich zum Vorbericht von Ende 2027 auf Ende 2028 verschob bzw. sich bei Eintritt der Risiken (wie des Rohbaus oder der Ausrüstung) auf Anfang 2030 verschieben könnte. Insbesondere aufgrund der Problematik bei der bahntechnischen Ausrüstung (fehlende Definition der Anforderungen) war für den RH das Risiko einer weiteren Verschiebung des Termins für die Inbetriebnahme über Dezember 2028 hinaus gegeben. Er verwies auf seine Empfehlung in TZ 5.

- 13.3 Laut Stellungnahme des Vorstands der BBT SE und des Ministeriums beabsichtige die BBT SE für die Zukunft, das Bauprogramm entsprechend den Rahmenbedingungen und den Empfehlungen des RH jährlich zu aktualisieren, dabei alternative Maßnahmen zur Einhaltung des Inbetriebnahmetermins zu analysieren sowie gegebenenfalls zu ergreifen und das Bauprogramm dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.

Der Vorstand der BBT SE ergänzte in seiner Stellungnahme, dass die Wertigkeit der Rahmenbedingungen, wonach die jährliche Aktualisierung des Bauprogramms, der Kosten und der Risiken vorgesehen ist, garantiert sei, da diese in der Satzung verankert sei.

Die zwischen dem Bauprogramm 2017 und 2019 eingetretene Verzögerung des Inbetriebnahmetermins sei auf Verzögerungen beim Vergabeverfahren des Bauloses H51 Pfon-Brenner, auf die Verschiebung des Ausschreibungszeitpunktes des Bauloses H41 Sillschlucht-Pfon und auf die derzeit laufende Festlegung der grundsätzlichen Anforderungen für die Planung und die Ausführung der bahntechnischen Ausrüstung zurückzuführen.

Laut Stellungnahme des Aufsichtsrats der BBT SE dränge er intensiv darauf, dass der Vorstand der BBT SE das Bauprogramm für das Gesamtprojekt jährlich fortschreibt und dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorlegt. Dabei habe der Vorstand den aktuellen Kenntnisstand und die aktuelle Einschätzung der künftigen Entwicklungen zum Gesamtprojekt zugrunde zu legen.



## Bauzeitbezogene Risiken

14.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 27) empfohlen, die in der Aufsichtsratssitzung vom 19. Juli 2013 vorgegebenen Ziele umzusetzen und je Baulos die Risikoerfassung, insbesondere der bauzeitbezogenen Risiken, regelmäßig durchzuführen und in den Bauprogrammen und in den Kostenprognosen zu berücksichtigen.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie in den Quartalsberichten für jedes Baulos die Risikovorsorge aufgenommen und diese sowohl in Bezug auf die Bauzeiten als auch in Bezug auf die Kosten berücksichtigt habe. Weiters teilte die BBT SE mit, diese Empfehlung aufzunehmen und die bauzeitbezogenen Risiken bei allen einzelnen Baulosen auch im aktualisierten Bauprogramm 2017 zu berücksichtigen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die BBT SE die Risikoerfassung je Baulos – insbesondere der bauzeitbezogenen Risiken – im Bauprogramm 2019 umsetzte und in den Kostenprognosen berücksichtigte.

14.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung um, weil sie die Risikoerfassung je Baulos – insbesondere für die bauzeitbezogenen Risiken – durchführte und in den Kostenprognosen berücksichtigte.

## Baulos Mauts–Brenner

15.1 (1) Der RH hatte der BBT SE in seinem Vorbericht (TZ 28) empfohlen, im Zuge der Abwicklung insbesondere die Einhaltung der Vergabekriterien und die Kontrolle der Vertragserfüllung beim Baulos Mauts–Brenner zu evaluieren, um Erkenntnisse daraus in die weitere Projektumsetzung einfließen lassen zu können.

(2) Die BBT SE hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass sie diese Empfehlung durch das baulosbezogene Projektmanagement beim Baulos Mauts–Brenner beachten und entsprechend dokumentieren werde. Die Erkenntnisse daraus würden in die weitere Projektumsetzung übernommen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die BBT SE die Ergebnisse der Vergabe und die Bauabwicklung des Bauloses Mauts–Brenner u.a. im Planungsausschuss und in den Aufsichtsratssitzungen ausführlich besprach, in den Quartalsberichten wesentliche Parameter wie Termine und Kosten überwachte sowie gewonnene Erkenntnisse bei der weiteren Umsetzung berücksichtigte.



Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

---

Der ursprünglich geplante Fertigstellungstermin April 2023 verschob sich wegen eines Bieteranspruchs um fünf Monate; der Vertragsterminplan sah folglich September 2023 als Bauende vor. Anfang 2019 ging die BBT SE von einer weiteren Verlängerung der Bauzeit um lediglich einen Monat aus; geplantes Bauende war demnach Oktober 2023. Die Gesamtkosten von 973,51 Mio. EUR für dieses Bauwerk plante die BBT SE einzuhalten.

Die Umsetzung der Baumaßnahmen adaptierte die BBT SE in Übereinkunft mit dem Auftragnehmer, um Einsparungen bei Zeit und Kosten zu realisieren. So wurden u.a.

- Maßnahmen betreffend die Ausführung oder Nicht-Ausführung der Innenschale, je nach Situation im Hinblick auf Geomechanik, Wassereintritte etc., sowie
- eine Vorverlegung der Startpunkte der kontinuierlichen Vortriebe

umgesetzt.

- 15.2 Die BBT SE setzte die Empfehlung um, weil sie die Vertragsumsetzung beim Bauwerk Mauts-Brenner evaluierte und daraus gewonnene Erkenntnisse umsetzte.



## Schlussempfehlungen

- 16 Der RH stellte fest, dass die BBT SE von 15 überprüften Empfehlungen des Vorberichts neun umsetzte, eine teilweise und fünf nicht umsetzte.

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts		Reihe Bund 2017/4		
Vorbericht		Nachfrageverfahren	Follow-up-Überprüfung	
TZ	Empfehlungsinhalt	Status	TZ	Umsetzungsgrad
8	Teilnahme auch an künftigen Aufrufen der Europäischen Kommission zur Einreichung von Vorschlägen im Hinblick auf die Gewährung weiterer EU-Zuschüsse	zugesagt	2	umgesetzt
8	Einhaltung der EU-rechtlichen Vorschriften bei Antragstellung für die EU-Kofinanzierung insbesondere hinsichtlich der Abgrenzung der Kosten für die Grundeinlösen	umgesetzt	3	umgesetzt
11	Erstellung der Mittelabflusspläne auf Basis der in der außerordentlichen Hauptversammlung am 18. April 2011 beschlossenen Rahmenbedingungen und Genehmigung vom Aufsichtsrat bzw. von den Aktionären; Berücksichtigung der finanziellen Abdeckung von Seiten der EU, des Landes Tirol, der Mauteinnahmen und eventuell weiterer Einnahmen sowie der verbleibenden Anteile der Aktionäre ÖBB-Infrastruktur AG und Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG	offen	4	nicht umgesetzt
13, 25	jährliche Vorlage der Prognosekosten für den Brenner Basistunnel an den Aufsichtsrat zur Genehmigung	zugesagt	5	nicht umgesetzt
15	Beobachtung der getroffenen Ansätze der Prognosen für die Rohbaukosten in der weiteren Abwicklung, um Kenntnisse aus den vergangenen und aktuellen Abwicklungen von Baulosen zu gewinnen, die Prognosen zukünftiger Baulose zu verbessern und die Gesamtprognosekosten vom 1. Jänner 2013 zu unterschreiten	umgesetzt	6	umgesetzt
16	Weiterentwicklung der zum 1. Jänner 2013 getroffenen Ansätze für die Ausrüstungskosten unter Einbindung aller Erfahrungen in den folgenden Prognoseständen; achten auf Kostensenkung in der weiteren Projektabwicklung	offen	7	teilweise umgesetzt
17	Weiterentwicklung der zum 1. Jänner 2013 getroffenen Ansätze für die Managementkosten unter Einbindung sämtlicher bisheriger Erfahrungen in den folgenden Prognosen; entsprechende Anpassung der Managementkosten	umgesetzt	8	umgesetzt
19	laufende Evaluierung der Ansätze für die Risikovorsorge und Berücksichtigung in der Fortschreibung der Kostenprognosen	zugesagt	9	nicht umgesetzt
20	jährliche Vorlage der Berechnung der Risikovorsorgen an den Aufsichtsrat zur Genehmigung	zugesagt	10	nicht umgesetzt
23	Aufnahme der Risikokosten in die Quartalsberichterstattung; diese den Basiskosten aufschlagen und laufend abschmelzen	umgesetzt	11	umgesetzt
23	Quartalsberichte über gesamtes Projektgebiet und Gestaltung mit übersichtlichen grafischen Darstellungen der Kostenentwicklung aller abgeschlossenen Baulose zwischen Prognose und Abrechnung; zeitnahe Vorlage	umgesetzt	11	umgesetzt
24	Achten auf eine lückenlose Dokumentation	umgesetzt	12	umgesetzt



Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts		Reihe Bund 2017/4		
Vorbericht		Nachfrageverfahren	Follow-up-Überprüfung	
TZ	Empfehlungsinhalt	Status	TZ	Umsetzungsgrad
26	zügige Planung des Bauprogramms 2016 und Genehmigung vom Aufsichtsrat; Prüfung alternativer Maßnahmen zur Einhaltung des Termins der Inbetriebnahme Ende 2026	offen	13	nicht umgesetzt
27	Umsetzung der in der Aufsichtsratssitzung am 19. Juli 2013 vorgegebenen Ziele; regelmäßige Risikoerfassung je Baulos; Berücksichtigung in Bauprogrammen und in Kostenprognosen	zugesagt	14	umgesetzt
28	Evaluierung der Einhaltung der Vergabekriterien und der Kontrolle der Vertragserfüllung beim Baulos Mauts-Brenner	zugesagt	15	umgesetzt

Anknüpfend an den Vorbericht hob der RH folgende teilweise oder nicht umgesetzte Empfehlungen an die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE hervor:

- (1) Die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE sollte an künftigen Aufrufen der Europäischen Kommission für die Gewährung von EU-Zuschüssen für sämtliche kommende Perioden bis zur Fertigstellung des Brenner Basistunnels teilnehmen. (TZ 2)
- (2) In Bezug auf die Finanzplanung wäre die Anpassung der Rahmenbedingungen unternehmensrechtlich abgesichert durchzuführen und die Betrachtungsdauer der Mittelabflüsse vorerst bis zur Inbetriebnahme zu begrenzen. Ab Inbetriebnahme wäre eine neue, den Betriebserfordernissen angepasste Regelung hinsichtlich des Zeithorizonts der Finanzpläne zu treffen, um die Gesamtübersicht des Einsatzes öffentlicher Mittel für die gesamte Lebensdauer des Projekts sicherzustellen. (TZ 4)
- (3) Zwischen den Aktionären wäre zügig eine Einigung hinsichtlich der wesentlichen Anforderungen der bahntechnischen Ausrüstung zu schaffen, um mögliche weitere Verzögerungen des Fertigstellungstermins und mögliche Mehrkosten zu vermeiden. (TZ 5)
- (4) Die getroffenen Ansätze für die Ausrüstungskosten wären unter Einbindung aller Erfahrungen in den folgenden Prognoseständen weiterzuentwickeln und in der weiteren Projektabwicklung wäre danach zu trachten, diese Kosten zu senken. (TZ 7)





- (5) Im Zuge der weiteren Abwicklung wären die Ansätze für die Risikoversorge zumindest jährlich vor Beginn des Jahres, auf das sie sich beziehen, zu evaluieren und das Ergebnis wäre in der Fortschreibung der Kostenprognosen zu berücksichtigen. (TZ 9)
- (6) Die Berechnung der Risikoversorgen wäre jährlich zeitnah dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen. (TZ 10)
- (7) Anhand konkreter Bewertungsparameter wäre zu prüfen, ob mit einer Vereinheitlichung und Zusammenführung der beiden Dokumentenmanagementsysteme die IT-Infrastruktur vereinfacht und effizienter gestaltet werden kann. (TZ 12)



Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

---



Bahnprojekt: Brenner Basistunnel;  
Follow-up-Überprüfung

---



**Rechnungshof  
Österreich**

Wien, im Mai 2020

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker



## Anhang

### Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: Im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in **Fettdruck**

#### Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE

##### Aufsichtsrat

###### Vorsitz

Prof. Lamberto Cardia	(1. Januar 2015 bis 31. Dezember 2015)
Dipl.–Ing. Herbert Kasser	(1. Januar 2016 bis 19. April 2017)
Prof. Lamberto Cardia	(20. April 2017 bis 21. Mai 2018)
Dipl.–Ing. Herbert Kasser	(22. Mai 2018 bis 29. April 2019)
<b>Prof. Lamberto Cardia</b>	(seit 30. April 2019)

###### Stellvertretung

Dipl.–Ing. Herbert Kasser	(1. Januar 2015 bis 31. Dezember 2015)
Prof. Lamberto Cardia	(1. Januar 2016 bis 19. April 2017)
Dipl.–Ing. Herbert Kasser	(20. April 2017 bis 21. Mai 2018)
Prof. Lamberto Cardia	(22. Mai 2018 bis 29. April 2019)
<b>Dipl.–Ing. Herbert Kasser</b>	(seit 30. April 2019)

##### Vorstand

Dott. Ing. Raffaele Zurlo	(3. Mai 2010 bis 17. September 2019)
o. Univ.–Prof. Dipl.–Ing. DDr. Konrad Bergmeister, MSc, PhD	(1. August 2006 bis 17. September 2019)
<b>Dott. Ing. Gilberto Cardola</b>	(seit 18. September 2019)
<b>Dipl.–Ing. Martin Gradnitzer</b>	(seit 18. September 2019)



# R - H

