

19.15

Abgeordnete Melanie Erasim, MSc (SPÖ): Frau Präsidentin! Frau Rechnungshofpräsidentin! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher! Beim hier zu behandelnden Rechnungshofbericht zum Brennerbasistunnel handelt es sich um einen sogenannten Follow-up-Bericht zum Bericht aus dem Jahr 2017.

Eine kurze Erklärung zum Grundsätzlichen, auch wenn mein Vorredner viele Eckpunkte schon erwähnt hat: Die BBT SE ist eine italienisch-österreichische Projektgesellschaft, die den Brennerbasistunnel plant und baut. Das 56 Kilometer lange Tunnelprojekt zwischen Innsbruck und Franzensfeste ist Kernstück des Brennerkorridors von München nach Verona und Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes, es wird von der EU kofinanziert.

Was war das Ergebnis dieses Follow-up-Berichtes? – Das Ergebnis war, dass neun der 15 Empfehlungen des ursprünglichen Berichtes umgesetzt wurden, eine, wie schon erwähnt, nur zum Teil, und fünf sind eben auf taube Ohren gestoßen.

Das größte Manko wurde im Bereich der Finanzpläne erachtet, die nach wie vor nur einjährig vorgelegt wurden, obwohl diese für die nötige Finanzierungssicherheit dieses – ja, ich möchte schon fast sagen – Jahrhundertprojektes wichtig wären. Ebenso fehlten jährliche Kostenprognosen und Risikoanalysen. Beides wurde nur vereinzelt und eben nicht jährlich durchgeführt.

Das größte Problem lag aber darin, dass für die Bauprogramme der Jahre 2016 und 2018 auch die Genehmigungen des Aufsichtsrates fehlten, und so gehen die Verzögerungen der Fertigstellung voran. Der ursprüngliche finale Bau und die ursprüngliche Instandsetzung war mit 2026 geplant. Jetzt sind wir mittlerweile schon bei 2030.

Es handelt sich dabei um eine weitere Verzögerung, die durch die Auflösung des Vertrages mit einer Baufirma aufgrund technischer Differenzen zurückzuführen ist, und so steht das Baulos Pfons-Brenner bereits seit mehreren Monaten still. Bei dem fast 1 Milliarde Euro schweren Baulos handelt es sich um den größten Bauabschnitt auf österreichischem Boden.

Auch wenn im Ausschuss versichert wurde, dass das neu besetzte Management angehalten ist, die Auswirkungen auf den Zeitplan zu minimieren, möchte ich eines festhalten: Rechtliches Hickhack oder langgezogene Dispute technischer Natur dürfen nicht immer wieder zulasten der Inbetriebnahme gehen.

Als fix ist anzunehmen, dass diese bereits eingeleitete Neuausschreibung den Bauzeitplan um weitere Jahre verzögern wird. Zusagen, dass dieser Verlängerung durch optimierte Bauzeitpläne entgegengewirkt werden soll, empfinde ich ehrlich gesagt lediglich als Lippenbekenntnisse ohne Substanz. *(Zwischenruf des Abg. **Schmuckenschlager**.)*

Wir als SPÖ können auch als Schienenförderungspartei Österreichs bezeichnet werden, und so appellieren wir vehement, alles daranzusetzen, die Bauarbeiten raschest wieder aufzunehmen, um die Zukunft des internationalen Verkehrs im wahrsten Sinne des Wortes auf die Schiene zu bringen, denn die beste Umwelt- und Klimapolitik ist eine aktive Ausbaupolitik im Bahnverkehr. – Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ.)*

19.19

Präsidentin Doris Bures: Als Nächster ist Herr Abgeordneter Hermann Weratschnig zu Wort gemeldet. – Bitte.