

**Peter Hanke**  
 Bundesminister

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Walter Rosenkranz  
 Parlament  
 1017 Wien

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
 +43 1 711 62-658000  
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.378.104

11. Juli 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ranzmaier und weitere Abgeordnete haben am 13. Mai 2025 unter der **Nr. 2373/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Deutschlands Blockadehaltung beim Brennerbasistunnel und dem Nordzulauf an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Welche offiziellen Informationen liegen der Bundesregierung über den aktuellen Stand der Planungen und Umsetzungen der nördlichen Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel auf deutscher Seite vor?*
- *Wie bewertet das Ministerium die Auswirkungen des fehlenden Bekenntnisses der neuen deutschen Bundesregierung zum Brenner-Nordzulauf auf das Gesamtprojekt Brennerbasistunnel?*

Der Bundesregierung liegen folgende Informationen über den Stand der Planungen der nördlichen Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel (BBT) auf deutscher Seite vor:

Aufgrund der vorgezogenen Bundestagswahl am 23. Februar 2025 und der anschließenden Regierungsbildung konnte das parlamentarische Verfahren zur ABS/NBS München–Grenze D/A bislang nicht begonnen werden. Mit der Wahl des neuen Bundeskanzlers und der Ernennung des Bundesministers für Verkehr am 06. Mai 2025 bestehen nun die Voraussetzungen, um das Verfahren zügig zu starten. Sowohl die Deutsche Bahn AG als auch das Bundesministerium für Verkehr haben in der Arbeitsgruppe Infrastruktur der Brenner Corridor Plattform – entgegen jüngsten Medienberichten – betont, weiterhin das Projekt entsprechend voranzutreiben.

Im Vorfeld der Genehmigungsplanung wurden mehrere Maßnahmen zur Projektvorbereitung gesetzt, darunter das Scoping-Verfahren des Eisenbahn-Bundesamtes zur Umweltverträglichkeitsprüfung, die Entwicklung eines Umweltkartierungskonzepts, geologische Erkundungsbohrungen sowie ein umfassendes Tunnellogistikkonzept.

Die im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans des Verkehrsträgers Schiene aktualisierte Nutzen-Kosten-Analyse für den Brenner-Nordzulauf weist nun gegenüber früheren Berechnungen eine deutlich positive volkswirtschaftliche Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 auf (zuvor 0,9). Damit hat das Projekt eine wichtige formale Hürde genommen. Insbesondere im Personen- und Güterverkehr haben sich die erwarteten Effekte erheblich verstärkt, da die nun vorliegende deutsche Verkehrsprognose 2040 gegenüber früheren Prognosen eine stärkere Verkehrszunahme auf der Schiene sieht.

Auch im Rahmen der Fortschreibung des Deutschlandtakts nimmt der Brenner-Nordzulauf eine integrale Rolle in der überregionalen und grenzüberschreitenden Verkehrsplanung ein. Der aktualisierte Zielfahrplan sieht sowohl für den grenzüberschreitenden Fernverkehr als auch für den Güterverkehr gegenüber früheren Ansätzen eine deutliche Ausweitung des Angebots vor.

Diese Entwicklungen sind für mein Ministerium Indiz dafür, dass das Projekt sowohl auf technischer als auch auf politischer Ebene in Deutschland weiter vorangetrieben wird. Wichtige Entscheidungspunkte für die tatsächliche Umsetzung und Priorisierung des Projektes sind die Befassung im Bundestag und die zeitliche Zuweisung von Finanzmitteln für das Projekt, die dieses Jahr anstehen.

Für die Beantwortung einiger nachfolgender Fragen ist es sinnvoll, die Bedeutung des Brenner Nordzulaufes für die Achse auch aus folgender Sicht zu beleuchten:

Der Ausbau des Brenner Nordzulaufs dient in erster Linie zur Schaffung von Kapazitäten besonders in Hinblick auf die Inbetriebnahme des BBT und nicht zur Erhöhung der Interoperabilität.

Mit der Inbetriebnahme des BBT und des in Bau befindlichen LOS1 des italienischen Südzulaufs wird auf der Achse durch die Verringerungen der Steigungen ein effizienter Güterverkehr ermöglicht. Der Nordzulauf schafft hier keinen weiteren Effizienzgewinn, er dient primär zur Schaffung von Kapazitäten.

Der Abschnitt der Bestandsstrecke von München bis zur deutsch-österreichischen Landesgrenze ist als Teil des Scandinavian Mediterranean European Transport Corridors auch im Starterpaket der Digitalen Schiene Deutschland enthalten. Im Starterpaket wird mit dem Zielhorizont 2030 die Strecke mit den Technologien ETCS und DSTW ausgerüstet und so umfassend digitalisiert. Dies führt in einer ersten Stufe bereits zu mehr Kapazität und einer besseren, weil resilienteren Betriebsqualität. Auch die Generalsanierung des Abschnitts München Ost – Rosenheim mit der umfassenden Erneuerung von Gleisen, Weichen und der Leit- und Sicherungstechnik wird die Betriebsqualität merklich verbessern.

Trotz dieser Vorstufen ist aus der Sicht meines Ressorts eine strikte Weiterverfolgung der Umsetzung der Neubaustrecke des Nordzulaufs essentiell und auch möglichst keine weitere Zeit zu verlieren, um die Verlagerungsmöglichkeiten des BBT voll ausschöpfen zu können. Dies findet auch Ausdruck in den unter den Fragen 3 und 4 dargelegten Aktivitäten.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Welche diplomatischen Initiativen hat Österreich bislang gesetzt, um auf die Bundesregierung in Berlin einzuwirken, ihren Verpflichtungen aus der Rahmenvereinbarung von 2012 nachzukommen?*
- *Wurde seitens des Ministeriums in offiziellen Gesprächen mit deutschen Vertretern auf die möglichen Konsequenzen der Verzögerungen hingewiesen?*
  - a. *Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?*

Österreich misst dem Brenner Nordzulauf auf deutscher Seite große verkehrs- und europapolitische Bedeutung bei und bringt die Notwendigkeit seiner raschen Umsetzung regelmäßig und auf allen relevanten Ebenen zur Sprache. In zahlreichen bilateralen Gesprächen wurde die Bedeutung dieses Projekts für die volle Wirksamkeit des BBT, die verkehrliche Entlastung Tirols sowie die Verlagerungsziele der europäischen Verkehrspolitik betont. Auch in der Vergangenheit wurde der Brenner Nordzulauf konsequent und wiederholt von österreichischen Verkehrsminister:innen mit ihren deutschen Amtskollegen thematisiert. Dabei wurde stets hervorgehoben, dass Verzögerungen beim deutschen Zulaufstrang die Kapazitätswirkung des BBT stark einschränken.

Das erste kurze bilaterale Treffen des deutschen Bundesministers für Verkehr, Patrick Schnieder und mir, fand im Mai 2025 im Rahmen des ITF Summit in Leipzig statt. Ich habe dabei auch den Brenner Nordzulauf zur Sprache gebracht und den deutschen Minister nach Wien eingeladen, um beispielsweise diesen Themenkomplex zu vertiefen.

Zu Frage 5:

- *Welche rechtlichen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um Deutschland zur Einhaltung der Rahmenvereinbarung von 2012 zu verpflichten?*

Grundsätzlich ist die Vereinbarung des deutschen Verkehrsministeriums und meinem Ministerium vom 15. Juni 2012 als völkerrechtlicher Vertrag zu qualifizieren. Es entspricht jedoch nicht den Usancen im Umgang zwischen (befreundeten Nachbar-)Staaten, zur Einhaltung von völkerrechtlichen Verträgen unmittelbar auf (völker-)rechtliche Instrumente zurückzugreifen oder nicht näher spezifizierte Sanktionen einzufordern. Vielmehr ist die Einleitung von derartigen Schritten grundsätzlich nur als Mittel letzter Wahl angezeigt. Davon abgesehen erscheint es im vorliegenden Fall auch wenig aussichtsreich, den Bau des Brenner-Nordzulaufs auf (völker-)rechtlichem Weg einzuklagen. Die Vereinbarung sieht nämlich im Wesentlichen die Einleitung von Schritten zur Aufnahme und Abstimmung der Planungen für den Streckenausbau vor (Art. 1); zudem sollen sich die Ministerien dafür einsetzen, dass die abgestimmten Planungen rechtzeitig und bedarfsgerecht umgesetzt werden (Art. 3). Diese Vorgaben sollen ein möglichst abgestimmtes und vorausschauendes Vorgehen sicherstellen, sehen aber keine konkreten Ausbaupflichtungen bis zu einem festgelegten Zeitpunkt vor, sondern verweisen explizit auch auf eine bedarfsgerechte Umsetzung. Es erscheint daher zweckmäßiger, weiterhin im Rahmen der bestehenden Kanäle und Gremien (u.a. im Rahmen der Brenner Corridor Platform) mit Deutschland zusammenzuarbeiten, um etwa eine möglichst weitgehende Übereinstimmung bei den Bedarfsprognosen zu erzielen.

Zu Frage 6:

- *Welche Konsequenzen sieht die Bundesregierung für die weitere Zusammenarbeit mit Deutschland in anderen Verkehrsprojekten, wenn die Verpflichtungen aus der Rahmenvereinbarung von 2012 weiterhin nicht erfüllt werden?*

Die Vereinbarung über die koordinierten Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung (Vertrag von Rosenheim) von 2012 stellt insbesondere die Basis für die derzeitige Planungstätigkeit dar und bekräftigt ein gemeinsames Einsetzen für die Finanzierung der Maßnahmen. Als Zeitpunkt wird eine „bedarfsgerechte“ Umsetzung definiert. Derzeit kann generell nicht gesagt werden, dass Deutschland dieser Vereinbarung nicht nachkommt: Die Vorplanungen sind abgeschlossen und die parlamentarische Befassung steht kurz bevor. Sobald der Deutsche Bundestag das Projekt freigibt, folgt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Hierfür laufen bereits die Vorbereitungen. Das heißt, Deutschland ist dabei, die vereinbarten Schritte zu setzen, der einzige Auslegungsbedarf besteht hier in der zeitlichen Dimension, ob eine „bedarfsgerechte“ Umsetzung erfolgt.

Zu Frage 7:

- *Welche Schritte plant die Bundesregierung, um den Bestand und die Gültigkeit der Rahmenvereinbarung von 2012 auf europäischer Ebene erneut zu bekräftigen?*

Nach Abschluss der in der Vereinbarung von 2012 vereinbarten Schritte wird ein Abkommen mit Deutschland abzuschließen sein, das die Umsetzung des grenzüberschreitenden Projektes konkretisiert.

Zu Frage 8:

- *Welche Risiken sieht das Ministerium für Tirol und die betroffene Bevölkerung, sollte Deutschland weiterhin keine funktionierende Anbindung an den Brennerbasistunnel sicherstellen, insbesondere im Hinblick auf:*
  - a. *die Umwelt- und Gesundheitsbelastung der Tiroler Bevölkerung durch zunehmenden Transitverkehr und wie bewertet das BMIMI die Entwicklungen der letzten Jahre hinsichtlich der Belastung auf Basis aktueller Luftgüte- und Lärmmessungen in Tirol?*
  - b. *die wirtschaftlichen Kosten für Österreich durch die eingeschränkte Nutzung des Tunnels,*
  - c. *die Glaubwürdigkeit europäischer Infrastrukturprojekte?*

Für eine wirksame Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene – und die damit einhergehende Entlastung der Tiroler Bevölkerung – ist ein funktionierendes Gesamtsystem erforderlich, das sowohl den BBT selbst als auch seine Zulaufstrecken umfasst.

Selbstverständlich ist es für den Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Tiroler Bevölkerung, aber auch für die Entlastung der stark belasteten Straßeninfrastruktur, vorteilhaft, wenn der BBT möglichst rasch seine volle Kapazität entfalten kann.

Was die Entwicklungen der Luftgüte und des Lärms in Tirol betrifft, wird auf das Land Tirol verwiesen, dass die betreffenden Messungen durchführt. Es darf diesbezüglich aber betont werden, dass die Entwicklung der Luftgütesituation (insbesondere Stickstoffdioxid) entlang des Inntal- und Brennerkorridors im Laufe der letzten Jahre durchaus positiv ist, was sowohl den Erfolg als auch die Notwendigkeit der auf dem IG-L beruhenden Maßnahmen zeigt.

Angesichts der in der neuen Luftqualitäts-Richtlinie (EU) 2024/2881 vorgesehenen Verschärfung der Luftgrenzwerte ab 2030 ist die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität entlang der Brennerachse jedenfalls weiterhin erforderlich.

Betreffend die wirtschaftlichen Kosten für Österreich durch die eingeschränkte Nutzung des Tunnels, beobachtet die Bundesregierung die Entwicklung der Zulaufplanungen in Deutschland sehr genau und steht mit der deutschen Seite im regelmäßigen Austausch. Aus österreichischer Sicht ist eine funktionierende Anbindung des Brennerbasistunnels (BBT) von entscheidender Bedeutung, um das volle Potenzial des Tunnels im Sinne einer nachhaltigen und leistungsfähigen Schienenverlagerung entfalten zu können.

Unmittelbare wirtschaftliche Kosten etwa für das Infrastrukturunternehmen durch eine geringere Auslastung des Tunnels sind nicht zu erwarten, da die Einnahmen aus der Benutzung (Infrastrukturbenutzungsentgelt) nur die Grenzkosten der Zugsfahrt abdecken und z.B. keinen Beitrag zu einer Tilgung der Investitionskosten leisten. Hinsichtlich volkswirtschaftlicher Kosten erlaube ich mir auf meine Ausführungen zu Frage 9 zu verweisen.

Bezüglich der Glaubwürdigkeit europäischer Infrastrukturprojekte sei angemerkt, dass Verzögerungen beim deutschen Zulaufstrang die volle Kapazitätswirkung des BBT erheblich einschränken würden. Damit wäre nicht nur die Wirksamkeit des Gesamtprojekts gefährdet, sondern auch das Vertrauen in die planvolle Umsetzung europäischer Infrastrukturvorhaben. Die vollständige Inbetriebnahme des BBT inklusive funktionierender Zulaufstrecken ist daher ein zentrales Element der europäischen Verkehrswende. Österreich ist überzeugt, dass die partnerschaftliche und koordinierte Umsetzung dieses Vorhabens im gemeinsamen Interesse aller Beteiligten liegt.

#### Zu Frage 9:

- *Welche Schätzungen liegen der Bundesregierung über die volkswirtschaftlichen Folgekosten für Tirol und Österreich vor, sollte der Güterverkehr weiterhin in hohem Ausmaß über die Brennerautobahn anstatt über den Brennerbasistunnel abgewickelt werden?*

Derzeit liegen keine belastbaren Schätzungen zu volkswirtschaftlichen Folgekosten vor, die sich aus einer fortgesetzten Abwicklung des Güterverkehrs über die Straße anstelle der Schiene ableiten lassen. Grund dafür ist, dass zu viele relevante Einflussfaktoren – etwa zur verkehrlichen Auslastung, zu Preisentwicklungen, zur betrieblichen Umsetzung oder zum Verhalten von Marktteilnehmer:innen – derzeit mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind. Eine seriöse Quantifizierung entsprechender Kosten ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Grundsätzlich bleibt jedoch festzuhalten: Der Güterverkehr über den Brenner ist bereits heute auch auf der Schiene wirtschaftlich, jedoch bestehen kapazitäts Engpässe, die mit der Inbetriebnahme des BBT maßgeblich reduziert werden sollen. Eine verzögerte Inbetriebnahme voll ausgebauter Zulaufstrecken könnte in einem solchen Szenario dazu führen, dass bei wachsender Nachfrage prioritär Trassen für den Güterverkehr vergeben werden – mit möglichen Auswirkungen auf das Angebot im Personenverkehr.

Zu Frage 10:

- *Gibt es seitens des Ministeriums Berechnungen darüber, welche Umweltschäden (z.B. CO<sub>2</sub>-Emissionen, Feinstaubbelastung, Lärmbelastung) durch die Verzögerungen beim Brenner-Nordzulauf für Tirol entstehen?*

Mein Ministerium verfügt derzeit über keine eigenen quantitativen Berechnungen zu möglichen Umweltschäden infolge zeitlicher Verzögerungen beim Zulaufprojekt.

Auf Basis vorliegender Studien – insbesondere im Rahmen der Brenner Corridor Platform – ist aber davon auszugehen, dass die Inbetriebnahme des Gesamtprojekts ein erhebliches Potenzial zur Reduktion von verkehrsbedingten Belastungen wie CO<sub>2</sub>-Emissionen, Feinstaub und Lärm bietet. Dies betrifft vor allem sensible Regionen wie das Tiroler Inntal, die heute stark vom Straßengüterverkehr geprägt sind.

Zu Frage 11:

- *Wie beurteilt die Bundesregierung die mittel- und langfristigen Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Tirol, insbesondere unter Berücksichtigung der bevorstehenden Sanierungen und Neubauten (z.B. Luegbrücke, Gschnitztalbrücke, Europabrücke)?*

Mein Ministerium und ich sind sich der Herausforderungen bewusst, die sich aus den bevorstehenden Sanierungs- und Neubauvorhaben an wesentlichen Infrastrukturelementen des hochrangigen Straßen- aber auch Schienennetzes nicht nur im Bundesland Tirol, sondern auch im Umfeld Österreichs, insbesondere in Deutschland in den nächsten Jahren ergeben. Innerhalb Österreichs wurde für die Koordination derartiger Sperren eine systematische Abstimmung zwischen der Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) etabliert um auch verkehrsträgerübergreifende Ersatzlösungen zu ermöglichen. Mein Ressort setzt sich bei den Nachbarstaaten aktiv dafür ein, eine derartige Koordinationsstruktur staaten- und verkehrsträgerübergreifend zu etablieren.

Für die Brennerachse wird der Ausbau des BBT und später der aller Zulaufstrecken in derartigen Baustellensituationen mit Sicherheit eine Erleichterung bringen, wesentliche Sanierungsmaßnahmen werden aber bereits vor Eröffnung des BBT stattfinden müssen.

Zu Frage 12:

- *Welche zusätzlichen Maßnahmen plant die Bundesregierung zum Schutz der Tiroler Bevölkerung, sollte sich der Ausbau der Nordzulaufstrecke auf deutscher Seite weiter verzögern?*

Zur Frage etwaiger zusätzlicher Schutzmaßnahmen wird betont, dass der Bund gemeinsam mit dem Land Tirol bereits seit vielen Jahren ein breites Bündel an verkehrs-, umwelt- und gesundheitspolitischen Maßnahmen verfolgt – darunter sektorale Fahrverbote, Luftreinhaltemaßnahmen sowie die Förderung des Kombinierten Verkehrs. Dieses Maßnahmenpaket wird laufend beobachtet und bedarfsgerecht weiterentwickelt, um die Bevölkerung entlang der Transitachsen bestmöglich zu entlasten.

Zu Frage 13:

- *Wie hoch wären die zusätzlichen Einsparungen an CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderen Schadstoffen, wenn der Brennerbasistunnel mit voll funktionsfähigen Zulaufstrecken auf beiden Seiten betrieben werden könnte, verglichen mit dem aktuellen Transitaufkommen über die Straße?*

Mein Ministerium verfügt derzeit über keine eigenen quantitativen Berechnungen zu zusätzlichen Einsparungen von Emissionen im Vergleich zum Status quo. Auf Basis der im Rahmen der Brenner Corridor Platform vorliegenden Studien ist jedoch davon auszugehen, dass der BBT in Verbindung mit funktionierenden Zulaufstrecken ein erhebliches Verlagerungspotenzial auf die Schiene mit entsprechenden positiven Umweltwirkungen entfalten kann.

Die vollständige Inbetriebnahme des BBT inklusive funktionierender Zulaufstrecken stellt ein zentrales Element der europäischen Verkehrswende dar. Ich bin überzeugt, dass die partnerschaftliche und koordinierte Umsetzung dieses Infrastrukturvorhabens – auch mit Blick auf Umwelt- und Gesundheitsaspekte – im gemeinsamen Interesse Österreichs, Deutschlands und der Europäischen Union liegt.

Zu Frage 14:

- *Welche konkreten Kosten sind Österreich bislang infolge der Verzögerungen auf deutscher Seite im Zusammenhang mit dem Brennerbasistunnel entstanden, inklusive etwaiger indirekter Folgekosten, die durch notwendige Maßnahmen wie Transitbeschränkungen verursacht wurden?*

Da die Kapazitätserweiterung des Nordzulaufes erst nach Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels sinnvoll genutzt werden kann, können bis jetzt (bzw. bis zur Eröffnung des BBT) allfällige Verzögerungen beim Nordzulauf keine indirekten Folgekosten auslösen.

Die Planungen auf deutscher Seite zum Brenner Nordzulauf laufen zwar in einem für die gesamte Achse abgestimmten Kontext, das Projekt ist aber technisch völlig unabhängig vom Brenner Basistunnel. Verzögerung im Nordzulauf können daher keine Auswirkungen auf die Errichtung des Brenner Basistunnels haben. Auch im Zuge des gemeinsamen grenzüberschreitenden Projekts von der DB InfraGO und der ÖBB Infrastruktur AG zum Nordzulauf laufen die Planungsschritte vereinbarungsgemäß.

Zu Frage 15:

- *Welche zusätzlichen Mehrkosten könnten entstehen, sollte sich der Betrieb des Brennerbasistunnels durch das Fehlen der Zulaufstrecken nicht wie geplant entfalten lassen?*

Hierzu erlaube ich mir auf meine Ausführungen zu den Fragen 8 und 9 zu verweisen.

Zu den Fragen 16 und 18:

- *Welche Optionen sieht das Ministerium auf europäischer Ebene, um politischen Druck auf Deutschland auszuüben, den Brenner-Nordzulauf voranzutreiben?*
- *Plant das Ministerium den Umstand der mangelnden Kooperationsbereitschaft Deutschlands in puncto Nordzulauf zum BBT in europäischen Gremien zu thematisieren?*
  - a. *Wenn ja, wann und welcher Form?*

Seitens meines Ministeriums ist geplant, insbesondere solange die in Deutschland anstehenden Entscheidungen ausstehen und in Vorbereitung sind, den derzeitigen Kurs fortzusetzen. Vorgesehen ist, über bilaterale Kontakte mit der Europäischen Kommission bzw. dem Koordinator des TEN-V Kernnetzkorridors auf die Bedeutung des Projektes hinzuweisen – die aber den europäischen Stellen ohnehin bewusst ist.

Zu Frage 17:

- *Ist die Bundesregierung bereit, den Projektstatus des Brennerbasistunnels in der EU neu zu bewerten und gegebenenfalls Sanktionen gegen säumige Mitgliedstaaten einzufordern?*

Vor dem zu Frage 5 erläuterten Hintergrund ist weder eine Neubewertung des Projektstatus des BBT erforderlich, der im Übrigen auch nicht im Rahmen der Europäischen Union zu erfolgen hätte, noch ist es aussichtsreich oder zweckmäßig, Sanktionen gegen andere EU-Mitgliedstaaten einzufordern.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

