

Peter Hanke
 Bundesminister

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

ministerbuero@bmimi.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.990.089

30. Jänner 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ranzmaier und weitere Abgeordnete haben am 01. Dezember 2025 unter der **Nr. 4080/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Politische Gespräche rund um BBT-Durchschlagsfeierlichkeiten und Status quo in Sachen Brenner-Basis-Tunnel (BBT)“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4 und 14:

- *Welche konkreten Gesprächsinhalte haben Sie als Bundesminister im Rahmen der Feierlichkeiten zum Durchschlag des Erkundungstollens mit den anwesenden internationalen Partnern sowie mit den Vertretern der Tiroler und Südtiroler Landesregierungen behandelt?*
- *Wurden bei dieser Gelegenheit verbindliche Vereinbarungen oder Absichtserklärungen zwischen Österreich, Italien, Deutschland und der EU getroffen?*
- *Welche Ergebnisse haben diese Gespräche gebracht, insbesondere in Hinblick auf die Fertigstellung der Zulaufstrecken?*
- *Welche Rolle spielte die EU-Verkehrskommission im Rahmen der Gespräche und wurden zusätzliche Förderungen oder Koordinierungsmechanismen zugesagt?*
- *Inwiefern nutzt das Ressort dieses historische Ereignis zur Stärkung der österreichischen Position in den laufenden Verhandlungen über Transitmaßnahmen auf EU-Ebene?*

Die Anwesenheit hoher Vertreter:innen Österreichs, Italiens und der Europäischen Kommission bei den Feierlichkeiten zum Durchschlag des Erkundungstunnels des Brennerbasistunnels (BBT) am Brenner am 18. September 2025 unterstreicht die herausragende Bedeutung, die dem BBT und seinen Zulaufstrecken zukommt. Dieses Jahrhundertprojekt dient der Verbesserung der Transitproblematik am Brennerkorridor, der

Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sowie der Stärkung der Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit im zentralen Alpenraum und weit darüber hinaus.

Die Durchschlagsfeier, die direkt an der vielbefahrenen Brennerautobahn stattfand, und die gemeinsame Zugfahrt von Innsbruck zum Brenner (u.a. mit Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas) boten auch einen unmittelbaren Eindruck von der hohen Belastung und den Herausforderungen aufgrund der topografischen Gegebenheiten entlang des Brennerkorridors. Zudem wurde insbesondere durch die Präsentationen und Liveschaltungen in den Tunnel auch das beeindruckende Ausmaß dieses Projekts, das ein Paradebeispiel für erfolgreiche grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Europäischen Union ist, mehr als deutlich. All dies stärkt die österreichische Position, da einmal mehr augenscheinlich wurde, dass es entlang des Brennerkorridors jedenfalls wirksame Maßnahmen braucht, um die negativen Auswirkungen der massiven Transitverkehrsbelastung auf die Gesundheit der Menschen, die Umwelt und die Infrastruktur abzufedern.

Am Rande der Durchschlagsfeier habe ich mich kurz mit den anwesenden politischen Vertreter:innen ausgetauscht, unter anderem auch mit dem italienischen Verkehrsminister Matteo Salvini. Dabei habe ich vor allem die gemeinsamen österreichisch-italienischen Anstrengungen beim Bau des BBT samt Zulaufstrecken positiv hervorgehoben und die Notwendigkeit einer nachhaltigen Verbesserung der Transitproblematik am Brennerkorridor und eines entsprechenden Dialogs zwischen Österreich und Italien, auch unter Einbeziehung der Europäischen Kommission, betont.

Konkrete Vereinbarungen oder Absichtserklärungen zwischen den anwesenden Vertreter:innen Österreichs, Italiens und der EU wurden nicht getroffen. Diese sind aktuell im Hinblick auf die Zulaufstrecken in Österreich und Italien aber auch nicht erforderlich, da der Bau bzw. die Planung des BBT und seiner Zulaufstrecken in beiden Staaten gut voranschreitet und diesbezüglich auch eine enge Abstimmung insbesondere im Rahmen der Brenner Corridor Platform (BCP), unter Einbindung des Europäischen Koordinators für den ScanMed-Korridor Pat Cox und der Europäischen Kommission, stattfindet.

Zu Frage 5:

- *Wie reagiert das Ressort auf die jüngste Absage einer verbindlichen Verlagerungsgarantie durch Regierungsvertreter?*
 - a. *Plant das Ressort eine Anpassung oder Neuorientierung der bisherigen Verlagerungsstrategie?*

Die Verlagerung von der Straße auf klimafreundliche und energieeffiziente Verkehrsträger, allen voran der Schiene, ist weiterhin ein zentraler Schwerpunkt der österreichischen Güterverkehrspolitik und dient zugleich dem Schutz von Gesundheit und Lebensqualität der lokalen Bevölkerung. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt mein Ministerium ein Bündel an unterschiedlichsten Maßnahmen. Darin enthalten sind u.a. finanzielle Förderungen für den Betrieb, für die Anschlussbahn- und die Terminalinfrastruktur wie auch für Equipment des Kombinierten Verkehrs. Daneben besteht mit dem „Verlagerungsscoach“, der bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) angesiedelt ist, ein niederschwelliges Angebot zur Unterstützung von Unternehmen und Gemeinden, die im Bereich Verlagerung aktiv werden möchten. Maßnahmen im regulatorischen Bereich unterstützen die Verlagerung zusätzlich.

Zu den Fragen 6 bis 9:

- *Wie beurteilt das Ressort die aktuelle Terminplanung für die Fertigstellung des Brennerbasistunnels und seiner Zulaufstrecken?*
- *Mit welchen Herausforderungen rechnet Ihr Ressort im Hinblick auf den Baufortschritt in Österreich, Italien und Bayern?*
- *Wie hoch sind nach aktuellem Stand die Gesamtkostenprognosen für den Brennerbasistunnel?*
 - a. *Wie verteilen sich diese Kosten auf Österreich, Italien, Deutschland und die Europäische Union?*
- *Rechnet Ihr Ressort mit weiteren Kostensteigerungen?*
 - a. *Falls ja, in welcher Größenordnung?*

Die Inbetriebnahme des BBT ist laut dem von der Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE im Jahr 2024 erstellten Bauzeitplan für Ende 2032 geplant. Mit Stand 31. Oktober 2025 wurden 206 der insgesamt 230 km des im Rahmen des BBT zu errichtenden Tunnelsystems vorgetrieben (rund 90 %). Die Gesamtkostenprognose für das Projekt BBT beläuft sich aufgrund der geltenden, im Jahr 2024 von der BBT SE erstellten Kostenkalkulation auf rund € 9,73 Mrd. (inkl. Risikovorsorgen). Werden diese bis zum Projektende vorausvalorisiert, ergibt sich ein Gesamtbetrag von rund € 10,5 Mrd. (inkl. Risikovorsorgen).

Der BBT wird je zur Hälfte von der österreichischen und der italienischen Seite finanziert, wobei die Europäische Union Zuschüsse leistet. Die Finanzierung des österreichischen Anteils erfolgt durch EU-Zuschüsse, Querfinanzierungsmittel, einen Kostenbeitrag Tirols und Zuschüssen des Bundes. Um das volle Potenzial des BBT entfalten zu können, müssen jedoch auch die Zulaufstrecken entsprechend ausgebaut, technisch harmonisiert und betrieblich aufeinander abgestimmt werden. Die Fortschritte beim Ausbau des BBT-Südzulaufs in Italien sind aus österreichischer Sicht zufriedenstellend.

Was den deutschen Brenner-Nordzulauf angeht, nutze ich jedenfalls jede Gelegenheit, zuletzt am Rande des Verkehrsministerrats am 4. Dezember 2025 in Brüssel, um gegenüber meinem deutschen Amtskollegen die große Bedeutung des Brenner-Nordzulaufs zu unterstreichen und auf möglichst rasche Fortschritte hinzuwirken.

Zu den Fragen 10, 13 und 15:

- *Welche konkreten Pläne und Maßnahmen verfolgt das Ressort, um sicherzustellen, dass eine signifikante Verlagerung des Lkw-Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene im Zusammenhang mit dem BBT tatsächlich eintritt?*
- *In welchem Ausmaß ist das Ressort bereit, flankierende nationale Maßnahmen (z.B. Mautpolitik, Slot-Systeme) einzusetzen, um den BBT verkehrspolitisch wirksam zu machen?*
- *Wie stellt das Ressort sicher, dass die von Österreich getätigten Milliardeninvestitionen in den Brennerbasistunnel nicht über Jahrzehnte hinweg zu einem „Milliardengrab“ mit massiver Unterauslastung werden, falls die notwendigen Zulaufstrecken in Italien und Bayern nicht rechtzeitig fertiggestellt werden?*

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträger:innen durch die Herstellung von Kostenwahrheit sind zentrale Ziele der österreichischen Verkehrspolitik. Diese Ziele sind auch im aktuellen Regierungsprogramm verankert. Erforderlich ist eine Steigerung

der Attraktivität des Schienenverkehrs und die Schaffung von vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen mit der Straße.

Um den Schienenverkehr attraktiver zu machen, ist am Brennerkorridor einerseits ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur entlang des gesamten Korridors erforderlich, andererseits müssen die betrieblichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für einen effizienten grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr geschaffen werden. Mein Ressort bringt sich hierzu, insbesondere im Rahmen der BCP, intensiv ein.

Ich setze mich auch für Maßnahmen ein, die die Bedingungen für den Straßenverkehr an jene des Schienenverkehrs angleichen, beispielsweise durch die Einführung eines intelligenten Verkehrsmanagementsystems am Brennerkorridor, was jedoch idealerweise in Abstimmung mit den Nachbarländern und der Europäischen Kommission erfolgen sollte.

Auch die Höhe der Mauttarife spielt bei der Erreichung des Ziels der Verkehrsverlagerung eine wichtige Rolle. Die Mauttarife auf dem österreichischen Abschnitt des Brennerkorridors sind bekanntlich deutlich höher als in Italien und Deutschland. Für eine Anhebung des allgemeinen Mautniveaus im Brennerkorridor müssten daher vor allem Deutschland und insbesondere auch Italien einen entsprechenden Beitrag leisten. Auf der A 13 Brenner Autobahn und der A 12 im Unterinntal werden bei der fahrleistungsabhängigen Maut neben dem Querfinanzierungszuschlag für den BBT seit 2024 auch Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen parallel angelastet.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Auf welche jährliche Reduktion von Lkw-Fahrten wird ab Inbetriebnahme des BBT abgezielt?*
- *Wie hoch wird der Anteil des sogenannten Umwegverkehrs geschätzt, der künftig durch den BBT abgebaut werden kann?*

Die BCP-Güterverkehrsstudie von 2021 nennt keine explizite Zielzahl zur jährlichen Reduktion von LKW-Fahrten ab Inbetriebnahme des BBT. Die Studie modelliert jedoch die langfristige Entwicklung der Verkehrsströme entlang des Brennerkorridors im Szenario „BCP Central Case“. Für den Zeitraum 2016 bis 2030 weist die Studie am Brennerkorridor, bei einer Zunahme des prognostizierten Gesamtvolumens an Gütern (Straße und Schiene) in Jahrestonnen um 21,4 %, nur einen minimalen Anstieg des straßenseitigen Verkehrs (Straße und Rollende Landstraße (RoLa)) von plus 0,3 % bei einem Bahnanteil am Modal Split von 36 % aus.

Für den Zeitraum 2016 bis 2040 (laut Szenario mit dem BBT und sämtlichen Zulaufstrecken) weist die Studie dagegen, trotz einer Zunahme des modellierten Gesamtvolumens an Gütern (Straße und Schiene) in Jahrestonnen um 39,5 %, bereits eine deutliche Reduktion des straßenseitigen Verkehrs (Straße und RoLa) von minus 10,7 % bei einem Bahnanteil am Modal Split von knapp mehr als 50 % aus.

Was den potenziellen Anteil des Umwegverkehrs betrifft, der künftig den BBT nutzen wird, so kann dieser zum derzeitigen Zeitpunkt nicht belastbar quantifiziert werden. Unter Umwegverkehr werden jene Transitrelationen verstanden, für die – je nach Ausgangs- und Zielregion – die Achsen durch die Schweiz (insbesondere über den Gotthard) gegenüber der Brennerroute eine kürzere Verbindung darstellen. Für diese Verkehrsrelationen ist daher nicht

davon auszugehen, dass sie in nennenswertem Umfang von der Straße am Brenner in den BBT verlagert werden, wenn gleichzeitig bereits heute eine hochwertige, leistungsfähige und kürzere Schweizer Nord-Süd-Achse auf der Schiene zur Verfügung steht, die auch weiterhin eine Option für eine Verlagerung auf die Schiene bietet.

Der primäre Verlagerungseffekt des BBT wird daher, wie auch verkehrsplanerisch vorgesehen, im Bereich der „brenneraffinen“ Verkehrsrelationen erwartet, also bei jenen Transporten, deren kürzeste oder wirtschaftlich attraktivste Route bereits heute über den Brenner verläuft. Gleichzeitig wird mit der Fertigstellung des BBT und den zugehörigen Zulaufstrecken ein attraktives, leistungsfähiges und wettbewerbsfähiges Angebot für den gesamten Schienengüterverkehr entlang der Brennerachse geschaffen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

