

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: 2026-0.276.941

27. Mai 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ranzmaier und weiter Abgeordnete haben am 27. März 2026 unter der **Nr. 5458/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Projektfortschritt und Kosten beim Brenner-Basistunnel“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 3, 6 und 7:

- *Welcher verbindliche Zeitplan gilt derzeit für die Fertigstellung des Brenner-Basistunnels einschließlich der nördlichen Zulaufstrecke?*
 - a. *Welche wesentlichen Arbeitsschritte bzw. Meilensteine sind bis zur geplanten Inbetriebnahme noch ausständig?*
- *Wie bewertet Ihr Ressort die beim Brenner-Basistunnel festgestellten Verzögerungen sowie die dafür maßgeblichen Ursachen?*
 - a. *Welche Ursachen werden dabei insbesondere den Bereichen Planung, rechtliche bzw. behördliche Verfahren, technische Umsetzung, Koordination zwischen den beteiligten Akteuren sowie externen Rahmenbedingungen zugeordnet?*
- *Welche Mehrkosten sind nach derzeitigem Stand auf bereits eingetretene Verzögerungen beim Brenner-Basistunnel oder den Zulaufstrecken zurückzuführen?*
 - a. *Welche zusätzlichen Mehrkosten wären bei weiteren Verzögerungen realistisch zu erwarten?*
- *Wie stellen sich diese Mehrkosten nach Kenntnis Ihres Ressorts im Einzelnen dar, insbesondere getrennt nach Baukosten, inflationsbedingten Kostenanpassungen, projektbedingten Zusatzkosten infolge zeitlicher Verzögerungen sowie sonstigen relevanten Kostenfaktoren?*

Das im Jahr 2024 vom Aufsichtsrat der BBT SE genehmigte Bauprogramm sieht die Inbetriebnahme des BBT Ende 2032 vor. Ein neues Bauprogramm mit einem konkreten Datum für die Inbetriebnahme wird im zweiten Halbjahr 2026 von der BBT SE Projektgesellschaft erarbeitet. In dieser Projektphase geht es darum, die Weichen für einen sicheren und

effizienten Bahnbetrieb zu stellen. Insbesondere werden derzeit optimierte Projektlösungen geprüft, die darauf abzielen, die maximale Verfügbarkeit des Brenner Basistunnels in der Betriebsphase zu gewährleisten. Nachdem es eine hohe Abhängigkeit dieser Projektphase der Planung und Ausrüstung für die Eisenbahntechnik und den prognostizierten Gesamtkosten bzw. den Fertigstellungstermin gibt, kann eine belastbare Auskunft erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse getroffen werden.

Folgende Meilensteine stehen bis zur Inbetriebnahme des BBT noch bevor:

- Abschluss der Planung für die eisenbahntechnische Ausrüstung und Einarbeitung der Ergebnisse in das Bauprogramm bzw. in die prognostizierten Gesamtkosten
- Fertigstellung sämtlicher Rohbaulose
- Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten für die eisenbahntechnische Ausrüstung
- Abschluss der Arbeiten für die eisenbahntechnische Ausrüstung
- Umsetzung- und Abschluss der Testphase für die Inbetriebnahme
- Inbetriebnahme

Die Umsetzung der Rohbaulose geht gut voran, sodass bereits 216 km von insgesamt 230 km ausgebrochen sind. In Italien ist derzeit eines von zwei großen Rohbaulosen baulich abgeschlossen, in Österreich 3 von 5 großen Rohbaulosen. Der Brenner Nordzulauf hängt kapazitiv maßgebend von den Ausbauarbeiten in Deutschland ab.

Zu den Fragen 2, 8 und 9:

- *Welche Stellen tragen jeweils die Verantwortung für Planung, Umsetzung und Koordination*
 - a. *Des Brenner-Basistunnels selbst und*
 - b. *Der nördlichen Zulaufstrecke auf österreichischem Staatsgebiet?*
 - c. *Wie ist die Abstimmung zwischen Bund, Land Tirol und den projektverantwortlichen Gesellschaften konkret organisiert?*
- *Welche Maßnahmen setzt Ihr Ressort, um weitere zeitliche Verzögerungen beim Brenner-Basistunnel und den Zulaufstrecken zu vermeiden?*
- *Wie wird sichergestellt, dass Verantwortlichkeiten für Verzögerungen klar zugeordnet und finanzielle Risiken begrenzt werden?*

Die BBT SE Projektgesellschaft trägt die Verantwortung für den Brenner Basistunnel. Die ÖBB-Infrastruktur AG trägt die Verantwortung für die nördliche Zulaufstrecke auf österreichischem Staatsgebiet. Das Land Tirol wird laufend informiert und stellt jeweils einen Vertreter im Aufsichtsrat der BBT SE sowie in der Zwischenstaatlichen Kommission zum BBT. Mein Ressort ist über die laufenden Entwicklungen zum BBT ebenfalls laufend informiert.

Maßnahmen werden im Anlassfall gesetzt. Konkrete Maßnahmen im Zusammenhang mit dem BBT, um zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, sind von den Ergebnissen der umfassenden Aktualisierung des BBT-Bauprogramms und den prognostizierten BBT-Gesamtkosten abhängig.

Zu den Fragen 4, 5, 10 und 11:

- *Wie beurteilt Ihr Ressort den aktuellen Umsetzungsstand und den Fortschritt der Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel?*
 - a. *In Südtirol,*
 - b. *Des Teilstücks im Bundesland Tirol,*

c. Des Teilstücks in Bayern?

- *Gab oder gibt es Verzögerungen bei den Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel, die auf Entscheidungen, Maßnahmen oder Verfahren der öffentlichen Hand zurückzuführen sind?*
 - a. Wenn ja, welche Verzögerungen betrafen dies konkret?*
 - b. Wenn ja, welche Stellen waren jeweils betroffen?*
 - c. Wenn ja, welche Ursachen waren maßgeblich?*
 - d. Wenn ja, welche zeitlichen Auswirkungen ergaben sich daraus?*
- *Wie stellt sich nach Kenntnis Ihres Ressorts der aktuelle Umsetzungsstand der nördlichen Zulaufstrecke auf deutschem Staatsgebiet dar?*
 - a. Welche Auswirkungen ergeben sich daraus für Zeitplan und Kostenentwicklung des Gesamtprojekts?*
- *Inwieweit sieht bzw. nutzt Ihr Ressort vor dem Hintergrund der erheblichen finanziellen Beteiligung der Europäischen Union Möglichkeiten, auf europäischer Ebene auf eine fristgerechte Umsetzung der nördlichen Zulaufstrecke auf deutschem Staatsgebiet hinzuwirken?*

Der Fortschritt beim italienischen Südzulauf wird positiv gewertet. Die Bauarbeiten an der Strecke Franzensfeste–Waidbruck, die gemeinsam mit dem BBT die durchgehende „Flachbahn“ im Korridor herstellt, laufen planmäßig.

Der Hauptabschnitt des Ausbaus des Brenner Nordzulaufs in Tirol (Baumkirchen – Knoten Radfeld) wurde bereits mit Dezember 2012 in Betrieb genommen. Die Planungen für den Abschnitt Knoten Radfeld – Knoten Schaftebau – Staatsgrenze Deutschland/Österreich laufen derzeit. Die erforderlichen finanziellen Mittel hierfür sind im ÖBB-Rahmenplan enthalten. Die konkrete Umsetzung steht jedoch auch im Zusammenhang bzw. in Abhängigkeit von den Maßnahmen auf deutschem Staatsgebiet.

Die Situation auf deutschem Staatsgebiet ist die derzeit ungewisseste im gesamten Korridor. Die Vorplanung ist zwar abgeschlossen und das Projekt wurde auf Basis der deutschen Verkehrsprognose 2040 mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 (gegenüber früher 0,9) positiv bewertet. Der entscheidende Fortschritt ist jedoch blockiert: Das parlamentarische Verfahren musste erst aufgrund der vorgezogenen Bundestagswahl vom 23. Februar 2025 und der anschließenden Regierungsbildung verschoben werden. Nach mehrfacher Verschiebung soll der Deutsche Bundestag nun im Sommer 2026 befasst werden. Zusätzlich fehlt eine gesicherte langfristige Finanzierung. Eine schrittweise Inbetriebnahme des deutschen Nordzulaufs wird frühestens ab 2040 erwartet. Dies könnte die Verlagerungswirkung des BBT in diesem Zeitraum einschränken, da sich der Kapazitätsengpass durch die neue Tunnelstrecke, von der derzeitigen Bergstrecke, nach Deutschland verlagert. Konkrete Aussagen zur Kostenentwicklung sind solange nicht möglich, bis Bundestagsbeschluss und Mittelzuweisung vorliegen.

Mein Ressort vertritt die Position, dass keine weitere Zeit verloren werden darf. Bilateral wird die Thematik regelmäßig mit dem deutschen Amtskollegen erörtert, zuletzt bei einem Arbeitstreffen mit Verkehrsminister Patrick Schnieder und den Vorstandsvorsitzenden von DB und ÖBB. Darüber hinaus fand ein Austausch mit Vertreter:innen des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags statt. Dementsprechend werden von uns alle Planungsarbeiten soweit fertig abgeschlossen, sodass der gesamte Nordzulauf auf österreichischer Seite, mit der Behebung des zukünftigen Kapazitätsengpasses auf deutscher Seite, fertig gestellt werden kann.

Auf europäischer Ebene werden im Rahmen der Brenner Corridor Platform (BCP) unter Leitung des Europäischen Koordinators für den Scan-Med Korridor, Pat Cox, gesamthafte Lösungsansätze für die Brennerachse von München bis Verona erarbeitet. Die Kapazitätsfrage – insbesondere die abgestimmten infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen bei Inbetriebnahme des BBT sowie der Zu- und Ablaufstrecken – ist dabei eines der zentralen Themen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

