

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: 2026-0.556.925

28. August 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ranzmaier und weitere Abgeordnete haben am 30. Juni 2026 unter der **Nr. 6445/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Verzögerungen beim Ausbau der Bahninfrastruktur im Brennerkorridor und deren Auswirkungen auf die Verlagerungspolitik“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Ist beabsichtigt, den Ausbau des zweiten Abschnitts der Unterinntalbahn zwischen Radfeld und Kufstein/Schaftenau weiter zu verschieben bzw. an den Fortschritt des deutschen Brenner-Nordzulaufs zu koppeln?*
- *Seit wann bestehen innerhalb Ihres Ressorts Überlegungen, den Ausbau der Unterinntalbahn an den Fortschritt des Brenner-Nordzulaufs in Bayern zu koppeln?*
- *Welche Gründe liegen den Überlegungen einer weiteren Verschiebung beziehungsweise Streckung des Projekts zugrunde?*
 - a. *Welche budgetären Gründe liegen vor?*
 - b. *Welche sonstigen Gründe liegen vor?*
- *Wurde bereits eine Überarbeitung des ÖBB-Rahmenplans hinsichtlich des Ausbaus der Unterinntalbahn beauftragt, vorbereitet und durchgeführt?*
 - a. *Wenn ja, mit welchem Inhalt?*
 - b. *Welche zeitlichen Änderungen sind vorgesehen?*

Mit dem am 17. Juni 2026 vom Ministerrat beschlossenen ÖBB-Rahmenplan 2027–2032 hat sich die Bundesregierung klar zur Fortführung des Ausbaus des zweiten Abschnitts der Unterinntalbahn zwischen Radfeld und Kufstein/Schaftenau bekannt. Das Projekt bleibt mit Baubeginn 2030 und geplanter Inbetriebnahme 2039 unverändert im Rahmenplan verankert; für die laufende Rahmenplanperiode sind dafür rd. € 619,5 Mio. vorgesehen. Da die

grenzüberschreitende Wirksamkeit des Gesamtprojekts von einer engen Abstimmung mit Deutschland abhängt, werden künftige Rahmenpläne mit den Entwicklungen in Deutschland entsprechend synchronisiert, um die eingesetzten nationalen Mittel möglichst wirksam und zielgerichtet auszurichten.

Zu den Fragen 5 bis 7 sowie 12 und 13:

- *Welche konkreten Auswirkungen hätte eine weitere Verzögerung des Ausbaus der Unterinntalbahn auf die geplante Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene im Brennerkorridor?*
- *Welche Auswirkungen hätten Verzögerungen der österreichischen und deutschen Zulaufstrecken beziehungsweise eine mögliche Verschiebung der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels auf dessen tatsächliche Nutzbarkeit, Kapazität sowie die Verkehrs- und Verlagerungsstrategien der Bundesregierung?*
 - a. *Liegen dem Ressort hierzu Berechnungen oder Szenarien vor?*
 - i. *Wenn ja, wie sehen diese aus?*
 - ii. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Hält die Bundesregierung weiterhin an einer Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Jahr 2032 fest?*
 - a. *Wenn nein, von welchem aktuellen Zeithorizont gehen Sie derzeit aus?*
 - b. *Welche Gründe liegen einer möglichen Verzögerung zugrunde?*
- *Welche Auswirkungen hätte eine Fertigstellung der deutschen Zulaufstrecken erst nach 2050 auf die österreichische Transit- und Verlagerungspolitik?*
- *Wie rechtfertigen Sie Investitionen in Milliardenhöhe in den Brennerbasistunnel, wenn gleichzeitig zentrale Zulaufstrecken auf unbestimmte Zeit verschoben werden?*

Da der Ausbau der Unterinntalbahn laut aktuellem Rahmenplan 2027–2032 nicht verzögert wird, stellt sich die Frage in dieser Form nicht. Die volle verkehrliche Wirkung des Brennerbasistunnels (BBT) erfordert jedoch einen durchgängigen Ausbau der Infrastruktur entlang der Achse München–Verona; insbesondere im Abschnitt Rosenheim–München sind zusätzliche Kapazitäten für die Leistungsfähigkeit des Gesamtkorridors von wesentlicher Bedeutung.

Berechnungen bzw. Szenarien liegen insbesondere in Form der im Rahmen der Brenner Corridor Platform (BCP) erstellten Güterverkehrsstudie vor. Diese zeigt, dass die verkehrliche Wirkung des BBT maßgeblich vom Ausbaustand der Zulaufstrecken abhängt: Im Szenario mit BBT und nur teilweise ausgebauten Zulaufstrecken ist eine Verlagerungswirkung in Höhe von rd. 21 % zu erwarten; im Szenario mit vollständig ausgebauten Zulaufstrecken zeigt sich eine deutliche stärkere Reduktion des Straßenverkehrs. Bezogen auf den deutschen Nordzulauf ergibt sich nach derzeitigem Kenntnisstand des Ressorts zwischen der BBT-Fertigstellung (2032) und der vollen Leistungsfähigkeit des deutschen Nordzulaufs (nicht vor 2040) eine Lücke von mindestens acht Jahren.

Eine weitreichende Verzögerung bis nach 2050 liegt nach dem derzeitigen Kenntnisstand des Ressorts nicht nahe. Träte sie dennoch ein, wäre mit einer erheblichen und langanhaltenden Einschränkung der Verlagerungswirkung des Gesamtprojekts zu rechnen, da der Kapazitätsgewinn durch den BBT ohne durchgängigen Ausbau der Zulaufachse München–Verona nicht zur Gänze ausgeschöpft werden kann. Dem wirkt das Ressort durch verstärkte politische Begleitung und laufende Abstimmung mit Deutschland entgegen, um Planungssicherheit zu erhöhen.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Wie bewerten Sie die Auswirkungen möglicher Verzögerungen österreichischer Zulaufstrecken auf die Glaubwürdigkeit Österreichs gegenüber Deutschland hinsichtlich der Forderungen nach einem rascheren Ausbau des Brenner-Nordzulaufs?*
- *Gab es bereits Gespräche mit Vertretern Deutschlands, Bayerns, Italiens oder der Europäischen Union über mögliche Verzögerungen auf österreichischer Seite?*
 - a. *Wenn ja, wann?*
 - b. *Mit welchen Gesprächspartnern?*
 - c. *Mit welchem Inhalt?*
 - d. *Wenn nein, warum nicht?*

Österreich hat mit dem Rahmenplan-Beschluss vom 17. Juni 2026 bewusst ein klares Signal gesetzt und hält – trotz budgetär herausfordernder Rahmenbedingungen – am eigenen Zeitplan für die Zulaufstrecke fest. Damit unterstreicht Österreich sein Interesse an einem vollen Erfolg des Brennerbasistunnels und stärkt die eigene Position in den laufenden Gesprächen mit Deutschland über einen zügigen Ausbau des Brenner-Nordzulaufs.

Der Themenkomplex Brenner-Nordzulauf wird regelmäßig auf bilateraler und europäischer Ebene erörtert. Zu nennen sind insbesondere Gespräche, die ich mit dem deutschen Bundesminister für Verkehr (u. a. im Rahmen des ITF-Summit in Leipzig im Mai 2025 sowie im Rahmen eines Wien-Besuchs des deutschen Ministers im Februar 2026 gemeinsam mit den Vorstandsvorsitzenden von ÖBB und DB), sowie der Austausch mit dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags im November 2025 in Wien und Tirol hatte. Auf europäischer Ebene erfolgt die Abstimmung im Rahmen der Brenner Corridor Platform unter Leitung des Europäischen Koordinators für den Scan-Med-Korridor, Pat Cox, unter Einbindung der Verkehrsministerien Italiens, Österreichs und Deutschlands sowie der Infrastrukturbetreiber. Zusätzlich wird die ÖBB Infrastruktur AG den Austausch mit der DB InfraGO AG verstärken. Diese Gespräche dienen primär der Abstimmung der beidseitigen Ausbauschritte, nicht der Erörterung möglicher Verzögerungen auf österreichischer Seite, da eine solche derzeit nicht vorgesehen ist.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Welche Auswirkungen hätte eine verzögerte Fertigstellung der Bahninfrastruktur im Brennerkorridor auf bestehende oder geplante Maßnahmen zur Einschränkung des Transitverkehrs auf der Straße?*
- *Welche konkreten Maßnahmen planen Sie, um trotz möglicher Verzögerungen bei der Bahninfrastruktur eine Entlastung der Tiroler Bevölkerung vom Transitverkehr sicherzustellen?*

Da der Ausbau der österreichischen Zulaufstrecken laut Rahmenplan planmäßig fortgeführt wird, ist eine Schwächung bestehender oder geplanter Maßnahmen zur Einschränkung des Transitverkehrs auf der Straße dadurch nicht zu erwarten.

Bestehende Instrumente bleiben unabhängig vom Baufortschritt der Bahninfrastruktur in Kraft und werden konsequent angewendet. Mein Ressort setzt dabei ein Bündel finanzieller und regulatorischer Maßnahmen ein: Förderungen für Betrieb, Anschlussbahn- und Terminalinfrastruktur sowie Equipment des Kombinierten Verkehrs; das bei der SCHIG angesiedelte niederschwellige Beratungsangebot „Verlagerungcoach“; die konsequente Nutzung rechtlicher Spielräume wie das Sektorale Fahrverbot in Tirol sowie die verpflichtende

Bahnnutzung für bestimmte Abfalltransporte. Zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene werden auf A12 und A13 seit 2024 neben dem Querfinanzierungszuschlag für den BBT auch die Kosten von Luftverschmutzung, Lärmbelastung und CO₂-Emissionen angelastet. Zudem wird – in Abstimmung mit den Nachbarländern und der Europäischen Kommission – die Einführung eines intelligenten Verkehrsmanagementsystems oder vergleichbarer Systeme zur Entzerrung des Schwerverkehrs am Brennerkorridor angestrebt.

Zu Frage 14:

- *Welche Projekte im Bereich der Bahninfrastruktur wurden in den vergangenen drei Jahren aus budgetären Gründen verschoben, gestreckt oder reduziert?*
- a. Welche Projekte sind betroffen?*
 - b. Um welchen Zeitraum erfolgte jeweils die Verschiebung?*
 - c. Welche budgetären Einsparungen wurden dadurch jeweils erzielt?*

Für eine Übersicht der Verschiebungen und Adaptierungen von Projekten im Bereich der Bahninfrastruktur in den vergangenen drei Jahren verweise ich auf die Präsentationen der letzten beiden ÖBB-Rahmenpläne für 2025–2030 und 2027–2032, die am 14. Mai 2025 respektive 17. Juni 2026 im Ministerrat angenommen wurden.

Die Mittel des Rahmenplans lagen für die Periode 2024–2029 bei € 21,1 Mrd. In den Fortschreibungen der Rahmenpläne für die Perioden 2025–2030 respektive 2027–2032 wurden diese Investitionssummen – als Beitrag zur Budgetkonsolidierung des Bundes – abgeflacht und mit € 19,7 Mrd. respektive € 19,5 Mrd. auf hohem Niveau fixiert. Umgelegt auf die einzelnen Jahre heißt das, dass die ÖBB auf einem jährlichen Investitionsniveau von mehr als € 3,2 Mrd. in das Bahnnetz verbleiben. Damit wird der Ausbau- und Modernisierungsplan trotz Sparvorgaben auf einer hohen Basis fortgesetzt.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

