

# „Kostenprognosen waren von Anfang an zu optimistisch“

Inflation treibt Kosten für Brenner-Tunnel auf 10,5 Mrd. Euro. Experten kritisieren Schwachstellen bei Zulaufstrecken und Konzepte für Verlagerung

Von Peter Nindler

**Innsbruck** - Der seit 2009 in Bau befindliche 55 Kilometer lange Brennerbasistunnel schließt nahtlos an den 2016 eröffneten Gotthard-Basistunnel in der Schweiz an. „Lang. Tief. Teuer“ hieß es bei den Eidgenossen. Von der ersten Kostenprognose 1998 erhöhten sich die Aufwendungen für den Gotthard-Tunnel nach Fertigstellung um 93 Prozent auf 12,2 Mrd. Franken.

Bereits mehrmals haben der Bundesrechnungshof sowie das gleichlautende Organ der EU die Kostenentwicklung beim Brenner-Tunnel gerügt. Schließlich lag die erste Schätzung 2002 bei 4,5 Mrd. Euro. Jetzt hat der Aufsichtsrat der Basistunnelgesellschaft BBT SE die Gesamtkosten auf 10,5 Mrd. Euro hinaufgeschraubt. Die letzte Prognose stammte aus dem Jahr 2021 und lautete auf 9,6 Mrd. Euro.

Die vorliegende Gesamtkostenschätzung sei auf Basis einer gemeinsamen österreichisch-italienischen Inflationsentwicklung speziell für das Projekt berechnet worden, hieß es am Mittwoch

**„Wir haben bereits eingefordert, dass eine Fertigstellung und Inbetriebnahme ab dem Jahr 2032 garantiert ist.“**

**Anton Mattle/ÖVP (Landeshauptmann)**

von der BBT SE. Am Zeitplan soll sich aktuell nichts ändern, der Tunnel im Dezember 2032 in Betrieb gehen. Bisher hat die EU eine Kofinanzierung von 1,6 Milliarden Euro zugesichert, für die nächste EU-Finanzierungsperiode mit weiteren EU-Geldern bis 2027 hofft die BBT SE auf grünes Licht bis zum Sommer.

Die neuerliche Kostensteigerung überrascht den Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien, Sebastian Kummer, nicht. „Bereits 2006 habe ich erklärt, dass die Prognosen von Anfang an zu optimistisch waren.“ Außerdem werde der Nutzen des Brennerbasistunnels überschätzt. „Deshalb habe ich stets einen reinen Güterverkehrstunnel vorgeschlagen, da hätte man sich zumindest die Kosten für die Rettungstollen gespart.“ Als Schwachstellen bezeichnet Kummer die Zulaufstrecken in Italien und in Bayern sowie fehlende Konzepte für die Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene.

Südlich des Brenners geht es vor allem um die Strecke zwischen Waidbruck und Verona, in Bayern wird nach wie vor über eine Neubaustrecke (8,7 Milliarden Euro) diskutiert. Dort ist vor 2040 nicht mit dem Nordzulauf für den Brennerbasistunnel zu rechnen.

„Die hohe Inflation schlägt sich derzeit auch auf große Infrastrukturprojekte wie den Brennerbasistunnel nieder. Für uns hat die rasche Fertigstellung dieses Entlastungsprojekts oberste Priorität“, bedauert LH Anton Mattle

**„Es fehlen die langfristigen Perspektiven: Gibt es Konzepte, die Transporte auf die Schiene zu bringen?“**

**Sebastian Kummer (Wirtschaftsuniversität Wien)**

(VP) und macht Druck. Es dürfe keine unnötigen Verzögerungen oder falsche Zurück-

haltung beim Bau geben. „Ich habe von der BBT SE bei eingefordert, das Großprojekt so aufzustellen, dass die Fertigstellung und Inbetriebnahme ab dem Jahr 2032 garantiert ist“, erklärt der I des Hauptmann. Jeder Tag dem durch den Brennerbasistunnel Züge fahren würden sei ein gewonnener Tag für die Lebensqualität der Menschen entlang der Transitstrecke

## Der Brennerbasistunnel

| Länge  | Finanzierung   | Kostenschätzung   |
|--|--|---|
| Portal Innsbruck bis Franzensfeste 55 km, Portal Tulfes bis Franzensfeste 63 km (längster Eisenbahntunnel der Welt). | Gesamtkosten derzeit 10,5 Milliarden Euro.<br><br>Geplante Aufteilung der Finanzierung:  | 2002: 4,5 Mrd. €<br>2006: 6 Mrd. €<br>2010: 7,460 Mrd. €<br>2013: 8,861 Mrd. €<br>2019: 9,3 Mrd. €<br>2021: 9,6 Mrd. €<br>2023: 10,5 Mrd. € |
| <b>Bauzeit</b>   |  <p>EU 1/3 Österreich 1/3 Italien 1/3</p> <p>(davon jeweils die Hälfte aus Bundesbudget und Sondermaut).</p> | <b>Tunnelsystem: insgesamt 230 Kilometer.</b>   |
| Baubeginn 2009, geplante Fertigstellung des Basistunnels voraussichtlich 2031; Inbetriebnahme im Dezember 2032.      |  | Bisher ausgebrochen 157 km Tunnel<br>60 km Haupttunnel<br>55 km Erkundungstollen<br>42 km sonstige Tunnel                                   |



157 von 230 Kilometern Tunnel sind derzeit ausgebrochen, 2032 soll die Inbetriebnahme erfolgen. Foto: Böhm