

## **Der Europäische Rechnungshof bestätigt die grundlegende Rolle des Brenner Basistunnels im transeuropäischen Infrastrukturprogramm TEN-V**

Innsbruck/Bozen (OTS) - Die mit dem Bau des Brenner-Basistunnels beauftragte BBT SE wird ständig von den öffentlichen Stakeholdern überwacht, die ihre Arbeit und den Fortschritt der Arbeiten verfolgen. Die Eisenbahnachse München - Verona war in der Vergangenheit schon zweimal Teil einer EU-RH-Prüfung. Die letzte ist die sogenannte „Transport Flagship Infrastructures (TFI)“ Teil-Untersuchung.

Die Anmerkungen der BBT SE wurden in beiden Fällen nicht ausreichend berücksichtigt.

Die meisten Kritikpunkte und Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofes richten sich hauptsächlich an die Europäische Kommission und an die betroffenen Mitgliedstaaten und betreffen die anderen 7 großen Infrastrukturprojekte, die von der EU kofinanziert werden. Im Hinblick auf die bereits in der Vergangenheit erklärten Anmerkungen, die sich direkt an die Projektgesellschaft BBT SE richten, ist es notwendig, einige Klarstellungen zu dem, was berichtet wurde, vorzunehmen, um die angegebenen Daten mit der zeitlichen Entwicklung des in Ausführung befindlichen Bauwerks, dem Brenner Basistunnel, in Einklang zu bringen.

Zwtl.: Zeiten und Kosten des Projekts

Die im Bericht des Europäischen Rechnungshofes angegebenen Baukosten (4,5 Mrd. Euro) beziehen sich auf eine Bewertung des Vorprojektes aus dem Jahr 2002, das auf einigen wenigen Erkundungsarbeiten basiert, ohne die Kosten für Maßnahmen aus den Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie für die Einhaltung der Rechtsvorschriften einzubeziehen; sie umfassten auch weder die Kosten für die bahntechnische Ausrüstung und die Inbetriebnahme noch die Risikoprognose.

Das auf Preisbasis 2006 bewertete genehmigte Projekt bzw. Einreichprojekt des BBT wurde der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sowie der Genehmigung der zuständigen nationalen Behörden unterzogen und wies im Jahr 2009 Gesamtkosten in Höhe von rund 6,9 Mrd. Euro auf.

Die BBT SE hat letztmalig 2018 die gesamten Bauwerkskosten

überarbeitet. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen nationalen Vorgaben für die Berechnung der Risikovorsorge und der zukünftigen Inflation wurden in Österreich 9,3 Mrd. Euro und in Italien 8,3 Mrd. Euro in den nationalen Finanzplänen berücksichtigt (siehe Rahmenplan bzw CIPE-Beschlüsse).

Der EURH hat die Sachlage in diesem Zusammenhang nicht umfassend betrachtet und diese unterschiedlichen nationalen Vorgaben im Bericht nicht berücksichtigt.

Was den Zeitplan anbelangt, verweist der Bericht des Europäischen Rechnungshofs erneut auf die Phase der Machbarkeitsanalyse des Vorprojektes, die, wie bereits erwähnt, vernünftigerweise nicht als verbindlich betrachtet werden kann. Als Grundlage für den Vergleich der Bauzeiten sollte nur das genehmigte Projekt und die entsprechende, im Jahr 2011 erwirkte Genehmigung für die Einleitung der Ausschreibungen der Haupttunnelarbeiten herangezogen werden. Unter Berücksichtigung dieses korrekten Zeitrahmens wäre die Fertigstellung des Bauwerks im Jahr 2026 geplant; die Einhaltung sämtlicher Verfahren sowie die unvorhergesehenen Schwierigkeiten haben jedoch Verzögerungen herbeigeführt; die BBT SE arbeitet, daran, die Bauzeiten soweit wie möglich zu optimieren.

„Wir werden unser herausforderndes und ehrgeiziges Infrastrukturprojekt in technischer, ökologischer, baulicher und finanzieller Hinsicht mit Entschlossenheit weiterführen, um das Bauwerk fertigzustellen und es der Gemeinschaft zur Verfügung stellen zu können. Wir arbeiten daran, den Zeit- und Kostenaufwand des Projektes zu überprüfen und eine sichere und technologisch fortschrittliche Infrastruktur fertigzustellen, eine Verbindung für Europa“, so die beiden Vorstandsmitglieder der BBT SE, Gilberto Cardola (Italien) und Martin Gradnitzer (Österreich).

Zwtl.: Baufortschritt

Zum Stand Juni 2020 sind vier Hauptbaulose in Bau: Mauls 2-3, Eisackunterquerung (in Italien); Tulfes-Pfons, Pfons-Brenner (in Österreich). Der wöchentliche Baufortschritt der vier erwähnten Baulose beträgt insgesamt fast 500 Meter. Anfang August werden die Arbeiten des Bauloses Sillschlucht in der Nähe von Innsbruck übergeben.

Bis dato wurden 127 km der insgesamt im Projekt vorgesehenen 230 km errichtet, was 55% entspricht; im Detail handelt es sich um

- 41,5 km (von 120 km) Haupttunnel
- 48,5 km (von 61 km) Erkundungsstollen
- 37 km (von 49 km) sonstige Tunnelbauwerke wie Zufahrtstunnel oder Logistikstollen.

~

Rückfragehinweis:

Brenner Basistunnel BBT SE / Galleria di Base del Brennero

Pressereferent

Mag. Andreas Ambrosi

Mobil +43 664 8216728

Email: andreas.ambrosi@bbt-se.com

<https://www.bbt-se.com/>

~

Digitale Pressemappe: <http://www.ots.at/pressemappe/1931/aom>

\*\*\* OTS-ORIGINALTEXT PRESSEAUSSENDUNG UNTER AUSSCHLISSLICHER  
INHALTLICHER VERANTWORTUNG DES AUSENDERS - WWW.OTS.AT \*\*\*

OTS0185 2020-06-19/17:10

191710 Jun 20

Link zur Aussendung:

[https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20200619\\_OTS0185](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200619_OTS0185)