

# **Identische Taktik der Politiker beim Brenner Basistunnel wie beim Transrapid**

**Zur Überprüfung durch den Österreichischen  
Rechnungshof in Wien vom 17.4.2008**

Die Taktik beim Transrapid Projekt, die Kosten ohne seriöse Berechnungsbasis ganz tief unten anzusetzen und deren Finanzierung als gesichert zu deklarieren, wird beim Brenner Basistunnel ebenfalls angewandt.

Der Österreichische Rechnungshof in Wien stellt in seinem Bericht vom 17.4.2008 fest, dass die Kostenschätzung von 4,5 Mrd. EUR auf der Preisbasis des Jahres 2002 ohne Finanzierungskosten beruht und lediglich aus Entwürfen verschiedener Finanzierungsmodelle stammt.

Weiter wird festgestellt, dass die Finanzierung des Brenner Basistunnels ausdrücklich nicht gesichert ist.

**Genauso wie beim Transrapid, wo die Politiker mit ihren  
täuschenden Behauptungen geworben und das Projekt  
betrieben haben, läuft es auch beim BBT !**

## **RECHNUNGSHOFBERICHT REIHE TIROL 2008/1**

**Vorlage vom 17. April 2008**

### **Zusammenfassung**

#### **Brenner Basistunnel BBT SE – Bauvorbereitung des Brenner Basistunnels**

**Die Finanzierung des Gesamtprojekts Brenner Basistunnel ist derzeit nicht gesichert. Die Kostenschätzungen für den Bau des Brenner Basistunnels beliefen sich im Jahr 2002 auf rd. 4,5 Mrd. EUR (Preisbasis 2002, ohne Finanzierungskosten) und wurden Mitte 2007 auf rd. 6,0 Mrd. EUR (Preisbasis 2006, ohne Finanzierungskosten) revidiert.**

**Durch den vorgezogenen Bau der Sondierstollen übernahmen die Eigentümer der BBT SE finanzielle Verpflichtungen in Höhe von rd. 430 Mill. EUR, obwohl wesentliche Grundlagen und ein Finanzierungskonzept für das Gesamtprojekt Brenner Basistunnel fehlten.**

**Diese Weichenstellung brachte für das Projekt zusätzliche Verzögerungen und machte von den Hauptbaumaßnahmen getrennte Genehmigungsverfahren notwendig.**

#### Prüfungsziel

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten für den Brenner Basistunnel. (TZ 1)

#### Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

Die zum Projekt Brenner Basistunnel vorliegenden verkehrspolitischen bzw. verkehrstechnischen Studien belegen eine unterschiedliche Mengenentwicklung der auf der Schiene und der Straße transportierten Güter. Um den sprunghaft angestiegenen LKW-Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, bedarf es zusätzlicher Steuerungs-

maßnahmen, insbesondere auch einer frühzeitigen Ausarbeitung verkehrspolitischer Strategien zur Verkehrsverlagerung. (TZ 3)

### Finanzierung

Die Mitte 2007 (nach Abschluss der Gebarungsüberprüfung) aktualisierte Kostenschätzung weist Gesamtkosten in Höhe von rd. 6,0 Mrd. EUR (Preisbasis 2006, ohne Finanzierungskosten) aus. Der von österreichischer Seite zu tragende Kostenanteil liegt derzeit bei rd. 3 Mrd. EUR und kann sich je nach Höhe der von der EU gewährten Zuschüsse reduzieren. (TZ 5 bis 7)

Über die Finanzierung des Haupttunnels lagen lediglich Entwürfe verschiedener Finanzierungsmodelle vor. Eine Entscheidung über die konkrete Projektfinanzierung wurde von den Eigentümern der Gesellschaft bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung nicht getroffen. Ebenso stand die Bestätigung der EU über die Höhe der von ihr gewährten TEN-Zuschüsse noch aus. (TZ 6)

Dessen ungeachtet gaben die Eigentümer der BBT SE (von österreichischer Seite das Land Tirol und der Bund – dieser vertreten durch das BMVIT im Einvernehmen mit dem BMF) nach dem Beschluss des Ministerrates zum Quick-Start-Programm 2005 für die Finanzierung der Sondierstollen Patronatserklärungen ab. Es fehlten allerdings Regelungen zur Tragung eventueller Mehrkosten; die von der EU in Aussicht gestellten TEN-Zuschüsse waren noch nicht bestätigt. (TZ 7)

Somit erfolgte im Jahr 2006 die Entscheidung für das Vorziehen und die Finanzierung (rd. 430 Mill. EUR) des Baus der Sondierstollen ohne Sicherstellung des Gesamtprojekts. Diese finanziellen Verpflichtungen beeinträchtigten die Entscheidungsfreiheit der Eigentümer der Gesellschaft hinsichtlich der Errichtung des Haupttunnels nachhaltig. Zudem ist das Risiko gegeben, dass bei einer Nichtrealisierbarkeit die Aufwendungen für die Sondierstollen – ähnlich wie beim ursprünglichen Projekt Semmering Basistunnel – verloren wären. (TZ 7)

Für Projektierung, Erkundung und weitere den Bau vorbereitende Maßnahmen wies die Brenner Basistunnel BBT SE in der Bilanz 2006 einen Betrag von insgesamt 84,11 Mill. EUR aus, zu denen die EU bisher einen Finanzierungsbeitrag von 42,45 Mill. EUR leistete. Insgesamt flossen der BBT SE vom Projektbeginn im Jahr 1999 bis 31. Dezember 2006 134,10 Mill. EUR zu. Der Kassabestand zum 31. Dezember 2006 in Höhe von 47,27 Mill. EUR war überhöht. (TZ 6)

### Kostenschätzung

Die Methode der Kostenschätzung aus dem Jahr 2002 war – bezogen auf den damaligen Erkundungs- und Planungsstand – geeignet, die Gesamtkosten des Brenner

Basistunnels grob abzuschätzen. Mängel traten jedoch bei der Abstimmung der Preisansätze mit den Projektunterlagen auf. Eine Plausibilitätsprüfung zeigte in den erwarteten Gesamtkosten von rd. 4,5 Mrd. EUR enthaltene Reserven auf.

Diese wurden aber durch zu niedrig bewertete Ausrüstungskosten, durch unzureichend definierte Vorsorge für Risiken aus dem Baugrund sowie durch fehlende Kostenansätze für Funktionsprüfungen und Probetrieb zur Gänze kompensiert. (TZ 5)

#### Planung und Erkundung

Ausgehend von der „Machbarkeitsstudie Brenner Basistunnel 1987“ wählte die Vorgängergesellschaft der Brenner Basistunnel BBT SE, die Brenner Basistunnel EWIV, eine Trasse für einen Basistunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste aus. Die Trassenbewertung wies auf bestehende Restrisiken hin. Der Bau von Sondierstollen und zusätzliche Untersuchungen sollten diese reduzieren. Die Sondierstollen sollten auch vorbereitende Maßnahmen für den Haupttunnel ermöglichen. (TZ 4)

In der anschließenden Projektphase wurden bis zum Jahr 2006 die Erkundungen ergänzt, um ein bau- und genehmigungsreifes Projekt erstellen zu können und vorbereitende Maßnahmen für die Sondierstollen zu treffen. Bei der aus Termingründen gewählten zeitparallelen Bearbeitung der einzelnen Themenbereiche traten Reibungsverluste und Qualitätsprobleme auf. (TZ 4)

#### Genehmigungsverfahren

Die Genehmigungsverfahren für das Gesamtprojekt lagen im Mai 2007 deutlich hinter dem im Jahr 2002 vorgegebenen Zeitplan für die Projektumsetzung.

Der mit Ministerratsbeschluss vom Juli 2005 beauftragte „Quickstart“ der Sondierstollen brachte für das Projekt zusätzliche Verzögerungen im Planungsprozess, weil durch das Vorziehen und die Abkoppelung der Aufschließungsarbeiten von den Hauptbaumaßnahmen von der Umweltverträglichkeitserklärung getrennte Genehmigungsverfahren erforderlich wurden. Diese Änderungen und Störungen im Planungsprozess begründeten Mehrkostenforderungen in Höhe von insgesamt 3,36 Mill. EUR. (TZ 9, 11)

Die erforderlichen Genehmigungen für die Ausschreibung der auf der österreichischen Seite liegenden Aufschluss- und Sondierarbeiten lagen im März 2007 noch nicht vollständig vor. Für den italienischen Abschnitt der Sondierstollen wurde das Genehmigungsverfahren im Dezember 2006 abgeschlossen. (TZ 9)

In Entsprechung der Anregung des RH hinsichtlich der notwendigen Abklärung möglicher Beeinträchtigungen für die Umwelt leitete das Amt der Tiroler

Landesregierung — allerdings erst im April 2007 — das die Sondierstollen betreffende Feststellungsverfahren zur Klärung einer etwaigen UVP-Pflicht ein. (TZ 9)

#### Projektorganisation

Die Realisierung der für eine Bauentscheidung erforderlichen Grundlagen stand zur Zeit der Gebarungsüberprüfung, obwohl diese 2006 bereits hätten vorliegen sollen, noch aus. Es wäre für die Brenner Basistunnel BBT SE bereits Mitte 2005 — bei einem Vergleich mit anderen gleichartigen Infrastrukturprojekten — erkennbar gewesen, dass der ursprüngliche im Vertrag zwischen der Republik Italien und der Republik Österreich vereinbarte Fertigstellungstermin des Projekts Brenner Basistunnel im Jahr 2015 nicht mehr zu halten war. (TZ 6)

Die innerbetriebliche Organisation war zwar für die Startphase des Projekts geeignet, erwies sich aber mit Beginn der Planungs- und Bauvorbereitungsphase (ab 2004) als wenig effizient. (TZ 10)

Die von der Brenner Basistunnel BBT SE an die Planungsgemeinschaft im Rahmen der Projektleitung und -koordination übertragenen Abstimmungsverpflichtungen bei gleichzeitiger Kompetenzeinschränkung der Planungsgemeinschaft bewertete der RH ebenso kritisch wie die zögerliche Nachtragsbehandlung durch die Gesellschaft. (TZ 11)

### Kenndaten der Brenner Basistunnel BBT SE

Rechtsgrundlagen	Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft“ BGBl. I Nr. 502/1995 i.d.F. BGBl. I Nr. 87/2004 Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft“ BGBl. I Nr. 87/2004 i.d.F. BGBl. I Nr. 125/2006					
Sitz der Gesellschaft (in der Planungsphase)	Innsbruck (Zweigniederlassung Bozen-Italien)					
Aktionäre (Eigentümer)	Republik Österreich		25 %			
	Land Tirol		25 %			
	Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazione S.p.A.		50 %			
Unternehmensgegenstand	Durchführung sämtlicher Maßnahmen zur Entwicklung und Planung eines Eisenbahntunnels unter dem Brennermassiv zwischen Innsbruck und Franzensfeste					
Projektphasen/ geplante Kosten	Projektphase I	rd. 18,50 Mill. EUR <sup>1)</sup>				
	Projektphase II	90 Mill. EUR				
	Projektphase IIa	430 Mill. EUR				
Finanzierung	Die Finanzierung erfolgt durch Kapitalzufuhr der Aktionäre. Kofinanzierung des Projekts durch die EU aus der Förderung Transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN-Mittel)					
kumulierte Projektierungskosten <sup>2)</sup>	84,11 Mill. EUR					
kumulierte Finanzzuschüsse der EU <sup>2)</sup>	42,45 Mill. EUR					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	in Mill. EUR					
Projektierungskosten	7,52	3,30	2,53	3,57	36,09	26,58
Personalaufwand	1,80	1,79	1,03	2,51	3,22	3,73
sonstiger betrieblicher Aufwand	0,34	0,47	0,29	1,22	1,26	1,66
	Anzahl					
Mitarbeiter <sup>3)</sup>	18 <sup>4)</sup>	18 <sup>4)</sup>	14	29	39	48

<sup>1)</sup> inklusive Restarbeiten bis 2004

<sup>2)</sup> ab Gründung der Brenner Basistunnel EWIV

<sup>3)</sup> Jahresdurchschnitt in Vollbeschäftigungsäquivalenten; gerundet auf ganze Zahlen

<sup>4)</sup> inklusive freie Mitarbeiter

Chronologie	
11. November 1999	Gründung der Brenner Basistunnel EWIV (BBT EWIV)
Dezember 1999 bis Juli 2002	Projektphase I
1. April 2003	Beginn der Projektphase II; laut gemeinsamer Erklärung der Infrastruktur- und Verkehrsminister Österreichs und Italiens ist diese innerhalb von drei Jahren abzuschließen.
10. September 2003	Memorandum der Infrastrukturminister Österreichs und Italiens
30. April 2004	Abkommen zwischen Österreich und Italien (Staatsvertrag)
27. Juli 2004	Gründung der Brenner Basistunnel Aktiengesellschaft (Vorgesellschaft der BBT SE)
2. Dezember 2004	Verschmelzung der Galleria di Base del Brennero – BBT S.p.A und der Brenner Basistunnel AG zur Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE; Anwachsen des Vermögens der BBT EWIV sowie Auflösung der BBT EWIV
8. April 2005	Konstituierung des Finanzausschusses
12. Juli 2005	Ministerratsbeschluss über die Errichtung der Erkundungsstollen „Quick-Start-Programm“ – Beginn der Projektphase IIa
10. April 2006	Genehmigung des Sondierstollenabschnittes Aicha (Italien) bis Pfitschtal (Italien)
13. April 2006	Patronatserklärung des Bundeslandes Tirol
5. Mai 2006	Patronatserklärung der Republik Österreich und der Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni S.p.A.
30. Juni 2006	Spatenstichfeier
18. Dezember 2006	Genehmigung des Sondierstollenabschnittes Pfitschtal (Italien) bis Staatsgrenze
1. März 2007	Angebotseröffnung für den Erkundungsstollen Aicha (Italien) bis Mauls (Italien)
2. April 2007	Einrichtung des Bauausschusses der BBT SE

### **Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:**

*(1) Durch das BMVIT wären die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zu schaffen, um damit eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu forcieren. (TZ 3)*

*(2) Die Finanzierung des Gesamtprojekts Brenner Basistunnel ist durch die Eigentümer der BBT SE sicherzustellen, damit durch die im Zusammenhang mit dem Vorziehen des Baus der Sondierstollen eingegangenen finanziellen Verpflichtungen kein verlorener Aufwand entsteht. (TZ 6)*

*(3) Die für eine positive Entscheidung zum Bau der Haupttunnel weiters erforderlichen Grundlagen (technische Projektaufbereitung und Einreichprojekt für die erforderlichen Genehmigungen und Basis für das Finanzierungskonzept) wären umgehend beizubringen, um zeitgerecht klare und eindeutige Vorgaben zu schaffen und behördliche Genehmigungen zu ermöglichen. (TZ 6)*

*(4) Für die weitere Projektumsetzung wäre den Aufträgen bzw. ihren einzelnen Bearbeitungsschritten wegen des gegebenen inhaltlichen Zusammenhangs ein möglichst abgeschlossener Informations-, Erkenntnis- und Entscheidungsstand zugrunde zu legen. (TZ 4)*

*(5) Es wäre eine möglichst umfassende Auswertung und eine Übernahme der vertieften Erkundungsergebnisse aus den Sondierstollen bereits in die Ausschreibungen der Haupttunnelröhren anzustreben. (TZ 4)*

*(6) Die Aufbau- und Ablauforganisation der Gesellschaft wäre im Sinne einer Bündelung der Kompetenzen und Straffung der Projektorganisation neu zu ordnen. (TZ 10)*

*(7) Die Projektstrukturen wären nachhaltig zu verbessern; ein offener Informationsfluss innerhalb des Projekts wäre herbeizuführen. (TZ 11)*

*(8) Das Treasury-Management wäre zu verbessern. (TZ 6)*