

## Anlage 4: Zuschüsse des Bundes zur Errichtung des Brennerbasistunnels (BBT)

zum Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz zur  
Rahmenplanperiode 2022–2027

1. Mit dem am 1. Juli 2006 in Kraft getretenen „Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik zur Verwirklichung eines Eisenbahntunnels auf der Brennerachse“ vom 30. April 2004, BGBl. III Nr. 177/2006, nachfolgend kurz „Staatsvertrag“ genannt, bekennen sich die Republik Österreich und die Italienische Republik dazu, den „Ausbau des Schienenverkehrs auf der Brennerachse, der auch den Bau des Brennerbasistunnels als unverzichtbares Kernelement einer Verkehrspolitik vorsieht, die Umwelt und Bevölkerung in diesem Gebiet in den Vordergrund stellt, voranzutreiben“. Es handelt sich beim Brennerbasistunnel also um ein im öffentlichen Interesse gelegenes Projekt, welches insbesondere nach volkswirtschaftlichen und umweltpolitischen Kriterien beurteilt werden muss.
2. Nach der Unterzeichnung des Staatsvertrages wurde die Galleria di Base del Brennero – Brenner Basis Tunnel BBT SE, nachfolgend kurz „BBT SE“ genannt, mit Sitz in Innsbruck errichtet. Die Aufgaben der BBT SE bestimmen sich unter Berücksichtigung von Artikel 4 und 6 des Staatsvertrages insbesondere nach § 2 der Satzung der BBT SE. Die BBT SE verfügt über ein Kapital von EUR 10.240.000,00, welches in 10.240.000 Stückaktien zerlegt ist. Die Republik Österreich hat mit den Kaufverträgen vom 6. August 2008 und vom 30. September 2009 sämtliche Anteile an der BBT SE an die ÖBB-Infrastruktur AG übertragen. Der Kaufvertrag vom 6. August 2008 hält hierzu fest, dass „im Falle einer direkten oder mittelbaren Beteiligung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG an den Kosten der Errichtung des Brenner Basis Tunnel die Republik Österreich (Bund) die hierfür notwendigen Finanzmittel der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zusätzlich zum jeweils geltenden Rahmenplan gemäß § 43 Bundesbahngesetz (nunmehr § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz) zur Verfügung stellen wird.“
3. Auf Grundlage der Kostenermittlung 2021 der BBT SE und unter Berücksichtigung einer angemessenen Risikovorsorge ergeben sich für die Planung, Errichtung und Inbetriebnahme (exkl. laufender Betrieb) des Brennerbasistunnel Gesamtkosten in der Höhe von rd. EUR 8,7 Mrd. (Preisbasis 1.1.2021). Einschließlich Vorausvalorisierung

mit 2,5 % per anno betragen die Gesamtkosten auf Basis der Kostenaktualisierung 2017 EUR 9,57 Mrd.

4. In Artikel 9 des Staatsvertrages kommen die Republik Österreich und die Italienische Republik überein, zur Finanzierung der Errichtungsphase des Brennerbasistunnels Gemeinschaftszuschüsse in höchstmöglichem Ausmaß zu beantragen, weiters private Mittel anzusprechen und den sodann verbleibenden Rest zu gleichen Teilen zu tragen. Sie kommen weiters überein, nach der Inbetriebnahme des Tunnels (Betriebsphase) die Kosten für den Betrieb des Tunnels zu gleichen Teilen zu tragen, sofern hierüber keine andere Vereinbarung getroffen wird.
5. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im April 2011 gemeinsam mit dem italienischen Projektauftraggeber, der Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA, die BBT SE als Projekt-Errichter beauftragt. Die BBT SE führt die Realisierung des Projekts „Brennerbasistunnel“ in eigenem Namen und auf eigene Rechnung durch. Die hierzu notwendigen Finanzmittel werden der BBT SE von den Projektauftraggebern als Kostenbeiträge gewährt, wobei sich die Höhe der zu leistenden Kostenbeiträge nach den jeweils an der BBT SE gehaltenen Anteilen bemisst.
6. Der Bund wird die von der österreichischen Seite für die Realisierung des Projekts „Brennerbasistunnel“ aufzuwendenden Mittel gemäß Ziffer 7 bereitstellen. Er hat sohin der ÖBB-Infrastruktur AG die benötigten Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, damit diese den auf den österreichischen Anteil entfallenden Investitionsmittelabfluss rechtzeitig in jenem Umfang bedienen kann, als er nicht in Gemeinschaftszuschüssen, der Querfinanzierung oder Kostenbeiträgen Dritter Deckung findet.
7. Aus heutiger Sicht betragen die notwendigen, vom Bund der ÖBB-Infrastruktur AG als 50-jährige Annuität zu gewährenden Zuschüsse 100 % der von österreichischer Seite zu tragenden jährlichen Investitionsausgaben der BBT SE. Die von der Europäischen Gemeinschaft für den Brennerbasistunnel gewährten TEN-Zuschüsse werden in Höhe des auf Österreich entfallenden diesbezüglichen Anteils in Höhe von 50 % des an Österreich und Italien gewährten Zuschusses vom Investitionsbedarf abgezogen. Die Querfinanzierungsmittel aus in Österreich gemäß EU-Wegekostenrichtlinie eingehobenen Querfinanzierungszuschlägen, die der BBT SE zur Verfügung gestellt werden, werden während der Bauphase ebenfalls vom Investitionsbedarf abgezogen. Der Prozentsatz des der ÖBB-Infrastruktur AG vom Bund zu gewährenden Zuschusses wird jährlich überprüft und gegebenenfalls für zukünftige Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst. Die Ermittlung des ab 2021 zu leistenden Zuschusses erfolgt in Abhängigkeit der in den einzelnen Jahren getätigten Investitionen unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Nutzungsdauer in Form einer auf 50 Jahren umgelegten Annuität. Bei Änderung der Parameter im Hinblick auf die Annahmen, die

der Annuitätenrechnung für den Brennerbasistunnel zugrunde liegen, werden die Annuitätenzuschüsse des Bundes angepasst.

Für die Jahre 2022 bis 2027 des Rahmenplans ergibt sich auf Grundlage der in der nachstehenden Tabelle im Zusammenhang mit der Kostenaktualisierung angeführten Prognosezahlen ein rechtsverbindlicher Anspruch der ÖBB-Infrastruktur AG auf Zuschüsse des Bundes zum Brennerbasistunnel gemäß folgender Tabelle:

Tabelle 1 Zuschüsse des Bundes von 2022 bis 2027 in Millionen Euro

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Investitionsvolumen BBT (österreichischer Anteil)	443,7	394,3	248,6	255,8	250,7	501,4
TEN-Mittel*	114,0	100,5	48,0	74,4	67,3	92,4
Querfinanzierung (A12 und A13) <sup>†</sup>	38,7	39,5	40,2	41,0	41,9	42,7
Kostenbeitrag Land Tirol	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Zuschüsse des Bundes gemäß § 42 BBG	21,2	26,8	30,5	33,7	36,9	46,8

8. Im Zusammenhang mit den TEN-Mitteln und den Querfinanzierungsmitteln ist eine transparente Abwicklung hinsichtlich deren ausschließlicher Verwendung für den Brennerbasistunnel sicherzustellen.
9. Die sich aus dem Anspruch der ÖBB-Infrastruktur AG auf Zuschüsse des Bundes ergebenden Zahlungen sind jeweils am 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November in Höhe eines Viertels des in der vorstehenden Tabelle ausgewiesenen Zuschusses für das betreffende Kalenderjahr fällig. Im Falle einer verspäteten Entrichtung wird der offene Saldo mit dem Langfristzinssatz der ÖBB-Infrastruktur AG verzinst.

\* Abschätzung der voraussichtlichen Zahlungen im jeweiligen Kalenderjahr

<sup>†</sup> Modell: Kostenbeitrag während Bauphase, dann Annuität; Querfinanzierung A12 auf Basis stufenweiser Einführung berechnet. Querfinanzierungszuschläge A12 seit 2016: 25 %; Querfinanzierungszuschlag A13: 25 %.

10. Das in Anlage 3 dargestellte ausgabenwirksame Investitionsvolumen beruht auf einer fach- und sachgerechten Kostenermittlung der BBT SE auf Preisbasis 01.01.2021. Die Werte berücksichtigen ausgehend von der Preisbasis 01.01.2021 eine Vorausvalorisierung der Projektkosten mit 2,5 % per anno sowie eine Risikovorsorge. Die Zuschüsse des Bundes gemäß Ziffer 7 werden bei der jährlichen Fortschreibung des Rahmenplans den jeweils aktuellen Kostenermittlungen angepasst.
11. Für den Betrieb des Brennerbasistunnels ist gemäß den Festlegungen der Eigentümer der BBT SE die ÖBB-Infrastruktur AG zuständig. Die ÖBB-Infrastruktur AG erarbeitet gemeinsam mit der Rete Ferroviaria Italiana (RFI) einen Vorschlag für ein Betriebskonzept für den Brennerbasistunnel. Der Bund wird zusätzlich zu den Zuschüssen für die Errichtungskosten auch die durch den Betrieb des Brennerbasistunnels der ÖBB-Infrastruktur AG entstehenden Kosten über deren Ersuchen insoweit und solange tragen, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzern des Brennerbasistunnels zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Betriebsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.
12. Der Bund trägt für eine entsprechende Mittelbedeckung für den in Bau befindlichen Brennerbasistunnel über die Rahmenplanperiode hinaus Sorge.

#### **Rückfragehinweis**

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Abteilung II/2 Infrastrukturfinanzierung – ökonomische Angelegenheiten der Eisenbahn

E-Mail: [ii2@bmk.gv.at](mailto:ii2@bmk.gv.at)

Stand: 3. November 2022