

Brenner Basistunnel

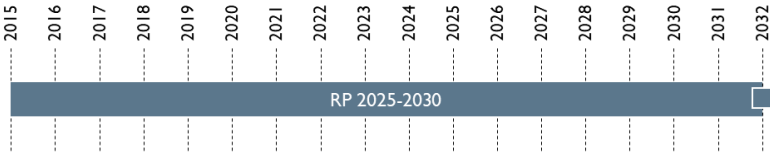
(österreichischer Teil)

Der Brenner Basistunnel verbindet Innsbruck auf österreichischer Seite und Franzensfeste auf italienischer Seite. Der Eisenbahntunnel weist eine Länge von 55 km bzw. inklusive Umfahrung Innsbruck von 64 km auf und besteht aus zwei eingleisigen Haupttunnelröhren.

Prüfergebnis SCHIG mbH
Veröffentlichung: Oktober 2026

TERMINE (Stand Oktober 2025)

- 206 km Tunnel von insgesamt 230 km des zu errichtenden Tunnelsystems vorge-trieben (rund 89,6 %)
- Durchschlag Erkundungsstollen an der Staatsgrenze im Jahr 2025 erfolgt – erste durchgehend unterirdische Verbindung zwischen Österreich und Italien geschaffen
- Vortriebe der Haupttunnelröhren in Bau-losen H4I und H6I abgeschlossen
- Abschluss der noch offenen Vortriebe der Haupttunnelröhren im Baulos H53 voraus-sichtlich im Laufe des Jahres 2026
- Innenausbauarbeiten in den Baulosen H4I, H53 und H6I gestartet
- Baulos H52 schlussgerechnet, Baulose H2I und H7I stehen kurz davor
- Planung bahntechnische Ausrüstung im Laufen



Das vom Aufsichtsrat der BBT SE genehmigte aktuell gültige Bauprogramm sieht bei günstiger Bauumsetzung ohne Eintritt von Risiken und bei Zutreffen der Ansätze für die Ausrüstung eine mögliche Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels im Dezember 2032 vor.

Hauptbaulose	Baufortschritt (Stand Oktober 2025)
H2I "Sillschlucht"	100 %
H33 "Tulfes - Pfons"	100 %
H4I "Sillschlucht - Pfons"	61 %
H52 "Hochstegen"	100 %
H53 "Pfons - Brenner"	25 %
H6I "Mauls 2-3"	98 %
H7I "Eisackunterquerung"	100 %
Bauumsetzung Ausrüstung	0 %

FAZIT – TERMINE (Stand Prüfergebnis Oktober 2025)

In Zusammenhang mit dem Inbetriebnahmetermi

Im Dezember 2032 bestehen hohe zeitliche Risiken. Im aktuell gültigen Bauprogramm sind nur mehr geringe Zeitreserven vorhanden. Sollten sich bei der Umsetzung der Bahntechnik aus dem an den aktuellen Planungsstand angepassten neuen Zeitplan keine zeitlichen Vorteile gegenüber den bisherigen Ansätzen ergeben, ist eine Inbetriebnahme im Dezember 2032 nur mehr schwer haltbar.

KOSTEN (AT)

Brenner Basistunnel, Prüfergebnis SCHIG mbH: Veröffentlichung 2026

Rahmenplan 2024-2029

EUR 5.267,8 Mio.

Rahmenplan 2025-2030

EUR 5.262,1 Mio.

PLAN-WERT 2024

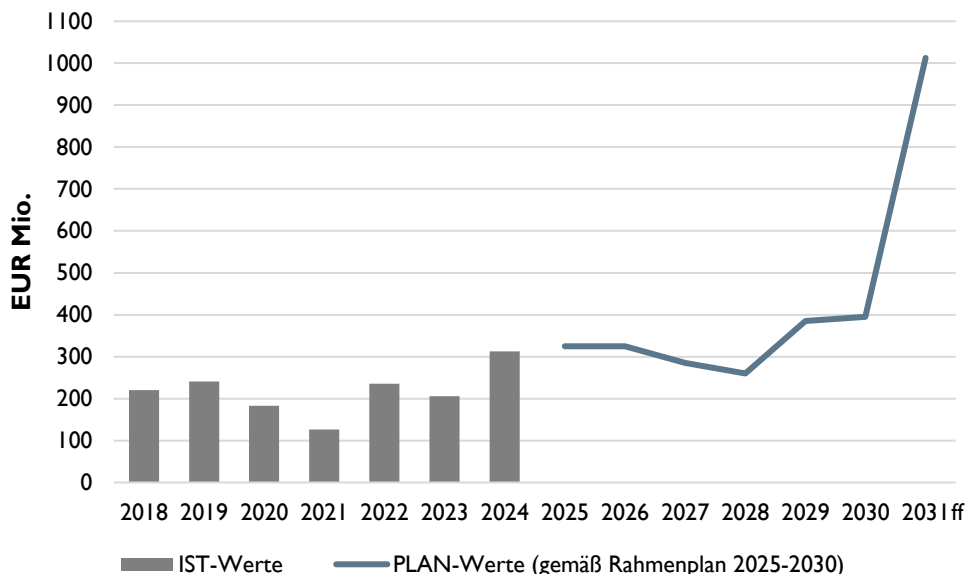
EUR 373,2 Mio.

IST-WERT 2024

EUR 312,5 Mio.

Σ IST-WERT bis 2024

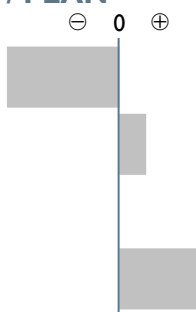
EUR 2.274,5 Mio.



Anmerkung: Kostenanteil AT sind 50 % der Gesamtkosten des BBT

KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN / PLAN

- Vorausvalorisierung
- Wert- & Gleitungsanpassung
- Inhaltsänderung
- Projektkostenänderung



Die Plankosten basieren auf den Kostenaktualisierungen 2023 und 2024 der BBT SE. Die Vorausvalorisierung reduzierte sich durch die Verringerung des Valorisierungszeitraums (gleichgebliebener Umsetzungszeitraum des Projekts). Die Kostenänderung resultiert fast ausschließlich aus der Anpassung der Risikoversorgen.

KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN / IST (2024)

Die wesentlichen Gründe dafür, dass der Planwert 2024 für die Investitionen nicht erreicht wurde, sind:

- Verschiebung von Leistungen in das Jahr 2025
- geringere Endabrechnungssumme beim Baulos H52
- geringere deponierte Mengen und damit verbunden geringere Kosten beim Deponielos infolge von Verzögerungen beim Baulos H53
- Verschiebung der Abwicklung offener Mehrkostenforderungen ins Jahr 2025 beim Baulos H71 infolge Verzögerungen bei der Abnahme der Bauwerke

FAZIT – KOSTEN (Stand Prüfergebnis Oktober 2025)

Es gelten die vom Aufsichtsrat der BBT SE genehmigten Plankosten gemäß der aktuell gültigen Kostenaktualisierung. Die zukünftige Entwicklung der Gesamtkosten wird maßgeblich von der weiteren Preisentwicklung, den Erkenntnissen aus der Planung der bahntechnischen Ausrüstung, der Entwicklung der Baulose sowie der terminlichen Entwicklung des Gesamtprojekts im Hinblick auf die Inbetriebnahme abhängen.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Erkenntnisse aus laufenden Planungen werden in das nächste Bauprogramm einfließen, welches voraussichtlich im Jahr 2026 vorliegen wird. Die Ergebnisse der Planung der Bahntechnik werden die weitere Bauabwicklung beeinflussen mit Auswirkungen auf die Kosten und Termine.