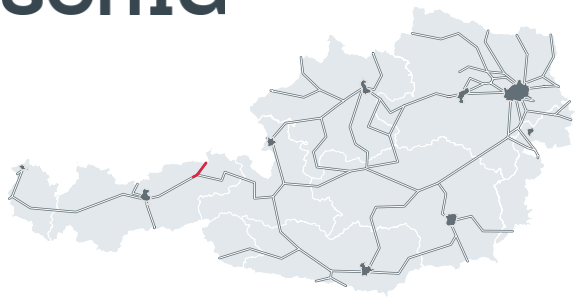
SCHIG



Knoten Radfeld – Staatsgrenze D/A (Brenner Nordzulauf)

Mit einer rund 33 km langen Neubaustrecke soll der noch zweigleisige Abschnitt des österreichischen Teils des Brenner Nordzulaufs zwischen Radfeld und der Staatsgrenze D/A viergleisig ausgebaut werden.

Veröffentlichung: Oktober 2026

PROJEKTSTATUS

Schaftenau – Knoten Radfeld

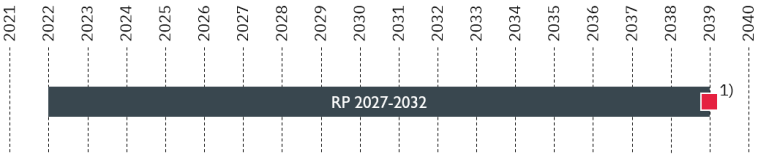
- Bescheid zur UVP-Detailgenehmigung (Bund) für das Hauptprojekt ausgestellt (Mai 2026)
- Einspruch gegen diesen Bescheid wird erwartet
- Beginn Hauptbauarbeiten im Juli 2030 geplant
- Planungen Tunnelbaulose im Laufen
- Grundeinlöse
- vorgezogene Maßnahmen (erste ökologische Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzwasserversorgung Angath) in Vorbereitung
- Rohbaustollen Angath fertiggestellt

Staatsgrenze D/A – Schaftenau

- Einreichplanung für die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zur Grundsatzgenehmigung
- Einreichung im September 2027 vorgesehen
- Tunnelbauplanungen und Kartierungen in dieser Phase abgeschlossen
- Planung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen
- Überlegungen zu Baulogistik
- Abstimmungen mit Einbautenträgern

TERMINE

Stand Juni 2026



1) Abschnitt Schaftenau – Knoten Radfeld

Die Inbetriebnahme des Abschnitts Schaftenau – Knoten Radfeld blieb im Berichtszeitraum unverändert und ist weiterhin im Dezember 2039 geplant. Der Baubeginn der Hauptbauarbeiten wurde infolge Optimierung der Bauabwicklung um vier Monate auf Juli 2030 nach hinten verschoben. Die vorgezogene Errichtung des Rohbaustollens Angath wurde plangemäß abgeschlossen.

Beim Abschnitt Staatsgrenze D/A – Schaftenau ist die ursprünglich grob anvisierte Inbetriebnahme im Jahr 2038 nicht mehr realistisch. Ein neuer baulicher Umsetzungszeitraum ist noch offen. Eine Inbetriebnahme wird sehr wahrscheinlich nicht vor dem Jahr 2043 erfolgen und hängt auch von der Umsetzung in Deutschland ab. Zudem existieren zahlreiche zeitliche Risiken.

Vorhaben/Projekt	Terminfortschritt
Schaftenau – Knoten Radfeld	20 %
Staatsgrenze D/A– Schaftenau	offen

FAZIT – TERMINE

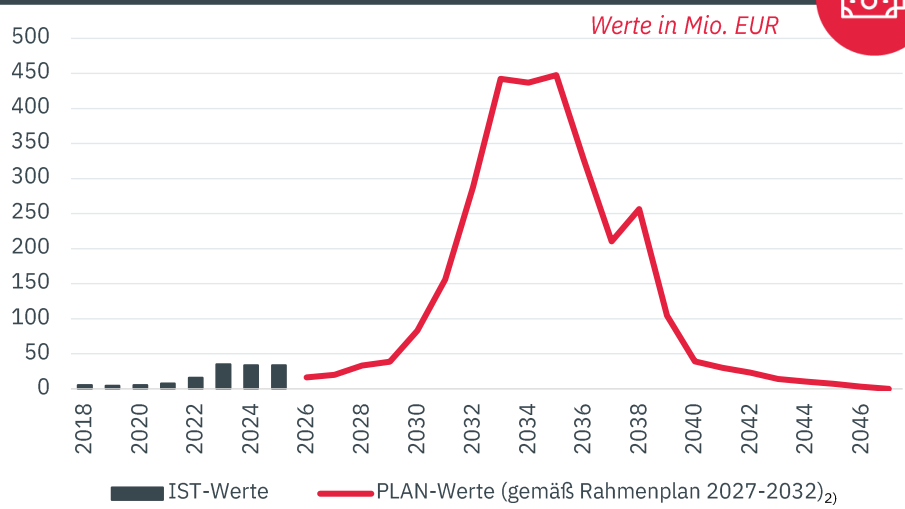
Die Inbetriebnahme des Neubaustreckenabschnitts Schaftenau – Knoten Radfeld ist im Rahmenplan 2027-2032 unverändert im Jahr 2039 vorgesehen. Der Termin ist grundsätzlich realistisch, aber mit hohen Risiken behaftet.

Im Abschnitt Staatsgrenze D/A – Schaftenau kommt es zu Verzögerungen (aufgrund Genehmigungssituation des Abschnitts Schaftenau – Knoten Radfeld) und zu zeitlichen Anpassungen (aufgrund verfügbarer Mittel im Rahmenplan) in der Planungs- und Genehmigungsphase. Eine Inbetriebnahme dieses Abschnitts wird auf Basis einer Grobeinschätzung frühestens ab 2043 erfolgen.

KOSTEN

ECKDATEN

Rahmenplan	
2025-2030	**3.510,9** [2)]
2027-2032	**3.137,6** [2)]
PLAN-Wert 2025	**46,0**
IST-Wert 2025	**33,9**
∑ IST-Wert bis 2025	**149,7**



[2)] ohne Kosten Grundeinlöse und Bauprojekt Abschnitt Staatsgrenze D/A – Schaftenau

KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN/PLAN

Die Kostenreduktion basiert weitgehend auf dem Abschnitt Schaftenau – Knoten Radfeld und ist das Ergebnis einer Projektevaluierung unter Berücksichtigung von aktuellen Preisansätzen, von Erkenntnissen aus Erkundungen, dem Rohbaustollen Angath und Großversuchen sowie von Optimierungen. Zudem entwickelte sich der Bau des Rohbaustollens kostenmäßig positiv. Die Einsparungen führten auch zu einer niedrigeren Vorausvalorisierung.

- Vorausvalorisierung
- Wert- & Gleitungsanpassung
- Bestelländerung
- Projektkostenänderung



KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN/IST (2025)

- Leistungs-/Quotenverschiebungen (u.a. Grundeinlöse, Rohbaustollen Angath)
- Mehrkosten aus Mehrleistungen (u.a. Verdichtung Bodenaufschlüsse, Großversuche Liesfeld, Planung)
- Minderkosten inklusive Mengenminderungen beim Rohbaustollen Angath
- Planungsverzögerungen bzw. längerer Planungsprozess

Die Planwerte wurden sowohl im Abschnitt Schaftenau – Knoten Radfeld (rund - 10,9 Mio. EUR) als auch im Abschnitt Staatsgrenze D/A – Schaftenau (rund - 1,2 Mio. EUR) unterschritten.

FAZIT – KOSTEN

Die Plankosten weisen für den Abschnitt Schaftenau – Knoten Radfeld im Berichtszeitraum infolge einer Projektevaluierung und sonstiger günstiger Entwicklungen eine fallende Tendenz auf. Die zukünftige Entwicklung der Gesamtkosten dieses Abschnitts wird maßgeblich von der weiteren Preisentwicklung, der terminlichen Entwicklung und Ausschreibungsergebnissen abhängen. Beim Abschnitt Staatsgrenze D/A – Schaftenau blieben die Kosten weitgehend stabil. Die Kosten für die Grundeinlöse sowie für das Bauprojekt sind allerdings noch nicht in den Rahmenplankosten enthalten.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Die SCHIG mbH weist im Hinblick auf eine hohe Verkehrswirksamkeit des Brenner Basistunnels auf eine bedarfsgerechte bzw. rechtzeitige Verfügbarkeit ausreichender Kapazitäten auf den Zulaufstrecken hin. Bezugnehmend auf die Verschiebungen auf österreichischer Seite, u.a. mit Verweis auf den Umsetzungsstand auf deutscher Seite, würde die SCHIG mbH ein Commitment auf zwischenstaatlicher Ebene zur weiteren Vorgehensweise bei der Umsetzung des Brenner Nordzulaufs als zielführend erachten.