

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Markus Stotter, BA  
Parlament  
1017 Wien

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2026-0.111.637

3. April 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten des Bundesrates samt und weitere Abgeordnete haben am 5. Februar 2026 unter der **Nr. 4367/J-BR** eine parlamentarische Anfrage betreffend „Status quo beim Semmeringbasistunnel“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Wie hoch sind zum Zeitpunkt der Beantwortung, die derzeit veranschlagten Gesamtkosten für den Semmeringbasistunnel, aufgeschlüsselt nach*
  - a. *ursprünglicher Kostenschätzung,*
  - b. *genehmigtem Budget und*
  - c. *aktueller Prognose?*
- *Welche Kostensteigerungen sind seit Baubeginn eingetreten und welche konkreten Ursachen (z. B. geologische Probleme, Bauverzögerungen, Preissteigerungen etc.) liegen diesen zugrunde?*
- *Welche zusätzlichen Budgetmittel wurden seit Projektstart genehmigt und wann erfolgten diese Entscheidungen?*
- *Welche finanziellen Risiken für weitere Kostenüberschreitungen werden aktuell gesehen und wie hoch werden diese jeweils beziffert?*

Die ursprüngliche Kostenschätzung nach Investitionsbeschluss 2011 belief sich auf € 3,1 Mrd., nach aktueller Prognose des Rahmenplans 2025/30 belaufen sich die Gesamtkosten auf € 4,2 Mrd. plus rd. € 0,2 Mrd. aus Altprojekten (Begleitstollen Gloggnitz-Mürzzuschlag – Semmeringbasistunnel Pilotstollen und Planungen).

Es gab Plankostenänderungen, die zu Plankostenerhöhungen führten (BGRV = Basiskosten, Gleitung, Risiko & Valorisierung), die in folgenden Aufsichtsratssitzungen genehmigt wurden:

- € 398,0 Mio. in der 56. Aufsichtsratssitzung der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17.02.2021
- € 363,9 Mio. in der 62. Aufsichtsratssitzung der ÖBB-Infrastruktur AG vom 26.04.2022
- € 279,0 Mio. in der 67. Aufsichtsratssitzung der ÖBB-Infrastruktur AG vom 18.04.2023

Die Kostensteigerungen sind im Wesentlichen auf unerwartete geologische und hydrogeologische Herausforderungen sowie daraus resultierende Leistungsänderungen zurückzuführen, die deutlich ungünstiger ausfielen als ursprünglich prognostiziert. Dadurch kam es zu Verzögerungen und zusätzlichen, unvorhersehbaren, erforderlichen Maßnahmen. Weitere Mehrkosten entstanden durch nachträgliche Bestelländerungen aufgrund neuer technischer Standards (z. B. 5G-Mobilfunkausrüstung), Anfechtungen von Bescheiden in der frühen Projektphase sowie durch allgemeine wirtschaftliche Entwicklungen, insbesondere die hohe Inflation.

Zu den Fragen 5 bis 9:

- *Welcher ursprüngliche Fertigstellungstermin war bei Projektstart vorgesehen und welche Änderungen des Zeitplans wurden seither beschlossen?*
- *Wann ist aus heutiger Sicht mit der baulichen Fertigstellung und wann mit der kommerziellen Inbetriebnahme des Semmeringbasistunnels zu rechnen?*
- *Welche konkreten Ursachen haben zu Verzögerungen geführt und welche davon wären nach Ansicht Ihres Ministeriums vermeidbar gewesen?*
- *Welche vertraglichen Konsequenzen (z.B. Pönalen, Nachverhandlungen) hatten Verzögerungen für Auftragnehmer zur Folge?*
- *Falls es zu Pönalen kam, wie hoch waren diese?*

Zum Investitionsbeschluss im Jahr 2011 war eine Inbetriebnahme Ende 2024 vorgesehen. Durch diverse Rechtseinsprüche in den verschiedenen materienrechtlichen Genehmigungen sowie die angetroffenen geologischen und hydrogeologischen Herausforderungen im Berg, musste die Inbetriebnahme auf 2030 verschoben werden.

Aufgrund des im Tunnelbau üblichen variablen Bauzeitmodells, sind bereits zur Auftragserteilung Vertragsinstrumente vorliegend, welche zum Beispiel die Auswirkungen einer geänderten Bauzeit, deren Ursache dem Bauherrn zuzuordnen ist, regeln. In den gegenständlichen Kostenänderungen wurden die Auswirkungen aus den geologischen und hydrogeologischen Herausforderungen (Baugrundrisiko) vertraglich umgesetzt.

Auf Basis der entsprechenden Bauzeitfortschreibungen, wurden bis dato keine Pönalen fällig.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Welche internen und externen Kontrollmechanismen (z.B. Rechnungshof, Projektcontrolling, externe Gutachten) werden beim Semmeringbasistunnel angewendet?*
- *Welche wesentlichen Kritikpunkte wurden in bisherigen Prüfberichten festgestellt und welche Maßnahmen wurden daraufhin gesetzt?*
  - a. *Wie viele der gesetzten Maßnahmen konnten umgesetzt werden?*

- b. Wie viele finden sich noch in Umsetzung bzw. wurden noch nicht umgesetzt?*
- c. Falls Maßnahmen nicht umgesetzt wurden, was war der Grund hierfür?*

Ausgehend von der plankostengeprüften Kostenermittlung, die dem Investitionsbeschluss zugrunde lag, werden im Zuge der Projektumsetzung alle vorgesehenen Controllingprozesse zur Projektkostenfortschreibung gemäß ÖBB-interner Vorgaben zum Projektkostencontrolling umgesetzt. Vom gesamten Projektteam (intern und extern) werden die laufenden Erkenntnisse aus dem Baugrund sowie Mehrkostenforderungen und Massenprognosen regelmäßig bewertet und die Auswirkungen auf Kosten und Zeit berücksichtigt. Diese Ergebnisse fließen in die jährliche Fortschreibung des Rahmenplans ein und werden seit 2014 durch eine externe Kostenverfolgung plausibilisiert.

Die SCHIG mbH (SCHIG) prüft außerdem seit 2009 jährlich die Entwicklung der Projektkosten auf Grundlage des Auftrags meines Ressorts zur „Kontrolle der Mittelverwendung“ für das Projekt Semmering-Basistunnel. Seit 2014 wird im Einvernehmen mit der SCHIG eine vertiefende, projektbegleitende Überprüfung im Rahmen der begleitenden Kontrolle durchgeführt, welche in Hinblick auf eine sparsame, wirtschaftliche und zweckmäßige Projektabwicklung unter Bedachtnahme auf Kosten, Termine und Qualität halbjährlich prüft.

Weiters wurden drei Prüfungen durch den Rechnungshof durchgeführt, die auf der Webseite des Rechnungshofs abrufbar sind.

#### Zu Frage 12:

- *Wer trägt innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG und des Ministeriums die projektverantwortliche Gesamtkoordination und wie wird deren Verantwortung wahrgenommen?*

Die operative Projektverantwortung liegt bei der ÖBB-Infrastruktur AG. Weiters ist ein halbjährlich tagender Lenkungsausschuss mit den beteiligten Stakeholder:innen eingerichtet.

#### Zu den Fragen 13 und 14:

- *Welche konkreten Verbesserungen (z.B. Belebung der Wirtschaftsregion, Fahrzeitverkürzung, Kapazitätserhöhung, Güterverkehrsverlagerung etc.) sollen mit der Umsetzung der aktuellen Planungen des Semmeringbasistunnels erreicht werden?*
- *Gibt es konkrete Erhebungen zu positiven Auswirkungen auf die Wirtschaftsregion?*
  - a. Wenn ja, welche und auf welche Erhebungen sind diese zurückzuführen?*
  - b. Wenn nein, warum nicht?*

Mit der Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnel wird eine infrastrukturelle Engstelle des Baltisch-Adriatischen Korridors im TEN-T-Netz der Vergangenheit angehören. Gemeinsam mit der Koralmbahn entsteht damit auf österreichischem Staatsgebiet eine durchgehende Hochleistungsachse ohne infrastrukturelle Einschränkungen wie übermäßige Steigungen oder begrenzte Lichtraumprofile. Davon profitieren einerseits die Bahnnutzer:innen mit einer um 30 Minuten verkürzten Reisezeit sowie von einem verbesserten Angebot, andererseits der Schienengüterverkehr von der leistungsfähigen Infrastruktur und der Möglichkeit, mehr Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Das Projekt Semmering-Basistunnel neu wurde 2010 als Einzelprojekt und 2011 als Teil der Baltisch-Adriatische-Achse einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen. Der Schlussbericht zur „Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts Semmering-Basistunnel neu“ zeigt, dass der Semmering-Basistunnel sowohl in der Bauphase wie auch ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme hohe positive Effekte auf Bruttowertschöpfung, Beschäftigung und steuerliche Einnahmen hat. Die Auswirkung dieser Effekte ist in der Bauphase in den Wirtschaftsregionen Niederösterreich, Steiermark und Wien am höchsten, strahlt jedoch auf das gesamte Bundesgebiet aus. Ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme profitieren die Regionen im Südosten Niederösterreichs sowie im Mürz- und im Murtal am stärksten.

Eine ex-post Betrachtung mittels GAW-Simulations zeigt für den Zeitraum von 2011 bis 2032 einen BIP-Multiplikator für die Bauphase in der Wirtschaftsregion Niederösterreich und Steiermark von 1,14 und für Österreich in Summe von 1,48.

Zu den Fragen 15 bis 18:

- *In welchem Ausmaß wird nach der Inbetriebnahme des Semmeringbasistunnels eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erwartet (in Tonnen bzw. Zugkilometern pro Jahr)?*
- *Welche aktuellen Prognosen liegen zur Auslastung des Semmeringbasistunnels im Personen- und Güterverkehr vor?*
- *Welche Rolle ist für die bestehende Semmeringbahn nach Inbetriebnahme des Semmeringbasistunnels vorgesehen?*
- *Welche Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr in der Steiermark und in Niederösterreich werden erwartet?*

Die Kosten-Nutzen-Analyse zur Baltisch-Adriatische-Achse untersucht auch den Verlagerungseffekt von der Straße auf die Schiene, der in Österreich im Prognosezeitpunkt unmittelbar nach der damals avisierten Fertigstellung des Semmeringbasistunnels im Dezember 2024 bei 584 Mio. PKW Fahrzeug-km und 29 Mio. LKW Fahrzeug-km beträgt. Für das Jahr 2055 wird ein Verlagerungspotential von 595 Mio. PKW Fahrzeug-km und 94 Mio. LKW Fahrzeug-km prognostiziert. Die mittel- und langfristigen Zielkonzepte für die Nutzung des Semmering-Basistunnels (vgl. Fachentwurf Zielnetz 2040) sehen, in Abhängigkeit des infrastrukturellen Ausbaugrads der Zulaufstrecken und der konkreten Angebotswünsche der Eisenbahnverkehrsunternehmen, im Personenfernverkehr und Ferngüterverkehr jeweils bis zu drei Systemtrassen je Stunde und Richtung (untertags) vor.

Mit der Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Wien und dem Süden um rund 30 Minuten bei gleichzeitig gesteigertem Angebot. Dadurch wird die Bahn für Pendler:innen und Reisende attraktiver und es ist mit einer verstärkten Nutzung der Schiene als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu rechnen.

Die historische Semmeringbahn bleibt als UNESCO-Weltkulturerbe erhalten und dient weiterhin dem Personen- und Güterverkehr, insbesondere bei Wartungen oder Sperren im Basistunnel.

Zu den Fragen 19 und 20:

- *Welche Informationen zum Projektfortschritt, zu Kosten und Risiken werden regelmäßig veröffentlicht und in welchen Intervallen?*
- *Plant das Ministerium weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Transparenz bei Großprojekten wie dem Semmeringbasistunnel?*

Informationen zum Projektfortschritt und den Risiken, darunter zum Stand der Vortriebe, zur Innenschalenfertigung sowie zum Beginn und Fortschritt der technischen Ausrüstung werden kontinuierlich auf der Projektwebseite der ÖBB-Infrastruktur AG, auf der Presseplattform der ÖBB und im dreimal jährlich erscheinenden Projekt-Newsletter sowie über Webcams bereitgestellt. Die Entwicklung der Projektkosten ist auch aus dem jährlich fortgeschriebenen, öffentlich verfügbaren Rahmenplan ersichtlich.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

