
4367/J-BR/2026

Eingelangt am 05.02.2026

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Bundesrats Peter Samt
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
betreffend **Status quo beim Semmeringbasistunnel**

Der Semmeringbasistunnel zählt zu den größten und kostenintensivsten Infrastrukturprojekten der Republik Österreich und stellt ein zentrales Vorhaben der österreichischen Verkehrspolitik dar. Aufgrund seines Umfangs, der langen Projektlaufzeit sowie der erheblichen budgetären Auswirkungen, besteht bei der Umsetzung des Projekts eine besondere parlamentarische Kontroll- und Informationspflicht.

Auch wenn das Vorhaben prinzipiell positiv beurteilt werden kann, so ist es auch Faktum, dass es seit dem Projektstart wiederholt zu Kostensteigerungen, Terminverschiebungen und Anpassungen des Projektumfangs kam, deren Ursachen und Auswirkungen für das Parlament und die Öffentlichkeit nur teilweise transparent nachvollziehbar sind.

Von besonderem Interesse sind auch die Auswirkungen des Projekts auf die bestehende Semmeringbahn sowie auf die betroffenen Wirtschaftsregionen in der Steiermark. Zudem ist, angesichts der Dimension des Projekts, die Frage der Projektsteuerung, Kontrolle und Transparenz von zentraler Bedeutung. Diese und weitere Fragen sollen durch die gegenständliche Initiative Klärung erfahren.

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Bundesrat an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nachstehende

Anfrage

1. 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?
2. Welche Kostensteigerungen sind seit Baubeginn eingetreten und welche konkreten Ursachen (z. B. geologische Probleme, Bauverzögerungen, Preissteigerungen etc.) liegen diesen zugrunde?

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

3. Welche zusätzlichen Budgetmittel wurden seit Projektstart genehmigt und wann erfolgten diese Entscheidungen?
4. Welche finanziellen Risiken für weitere Kostenüberschreitungen werden aktuell gesehen und wie hoch werden diese jeweils beziffert?
5. Welcher ursprüngliche Fertigstellungstermin war bei Projektstart vorgesehen und welche Änderungen des Zeitplans wurden seither beschlossen?
6. Wann ist aus heutiger Sicht mit der baulichen Fertigstellung und wann mit der kommerziellen Inbetriebnahme des Semmeringbasistunnels zu rechnen?
7. Welche konkreten Ursachen haben zu Verzögerungen geführt und welche davon wären nach Ansicht Ihres Ministeriums vermeidbar gewesen?
8. Welche vertraglichen Konsequenzen (z. B. Pönalen, Nachverhandlungen) hatten Verzögerungen für Auftragnehmer zur Folge?
9. Falls es zu Pönalen kam, wie hoch waren diese?
10. Welche internen und externen Kontrollmechanismen (z. B. Rechnungshof, Projektcontrolling, externe Gutachten) werden beim Semmeringbasistunnel angewendet?
11. 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?
12. Wer trägt innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG und des Ministeriums die projektverantwortliche Gesamtkoordination und wie wird deren Verantwortung wahrgenommen?
13. Welche konkreten Verbesserungen (z. B. Belebung der Wirtschaftsregion, Fahrzeitverkürzung, Kapazitätserhöhung, Güterverkehrsverlagerung etc.) sollen mit der Umsetzung der aktuellen Planungen des Semmeringbasistunnels erreicht werden?
14. 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?
15. 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)?
16. Welche aktuellen Prognosen liegen zur Auslastung des Semmeringbasistunnels im Personen- und Güterverkehr vor?
17. Welche Rolle ist für die bestehende Semmeringbahn nach Inbetriebnahme des Semmeringbasistunnels vorgesehen?
18. Welche Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr in der Steiermark und in Niederösterreich werden erwartet?
19. Welche Informationen zum Projektfortschritt, zu Kosten und Risiken werden regelmäßig veröffentlicht und in welchen Intervallen?
20. Plant das Ministerium weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Transparenz bei Großprojekten wie dem Semmeringbasistunnel?