



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ BMVIT-10.000/0004-I/PR3/2014  
DVR:0000175

Wien, am 26. März 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 29. Jänner 2014 unter der **Nr. 551/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend aktueller Stand des „Semmering-Basistunnel-Neu“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie sieht der aktuelle Stand bei den Bau- und Vorbereitungsarbeiten im Semmering-Basistunnel aus?*
- *Wo wird derzeit gebaut?*

Derzeit werden im Portalbereich Gloggnitz Flussbau- und Hochwasserschutzmaßnahmen an der Schwarza, Gleisbauarbeiten im Bereich Bahnhof Gloggnitz sowie die Errichtung der Unterführung und Verlegung der B27 durchgeführt.

Zu Frage 3:

- *Welche Baustellen sind bereits abgeschlossen?*

Bereits abgeschlossen sind die Umbaumaßnahmen zur barrierefreien Ausstattung des Bahnhofes Mürzzuschlag, die Trinkwasserversorgungsanlage Spital am Semmering sowie die Vorarbeiten für die Deponie Longsgraben.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Wann ist die vollständige Inbetriebnahme des Projekts geplant?*
- *Liegt man mit den Bauarbeiten im Zeitplan?*

Die vollständige Inbetriebnahme ist unverändert für 2024 geplant.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- *Welche Erfahrungen hat man aufgrund der Arbeiten am Erkundungstollen gewonnen?*
- *Gibt es durch diese Erfahrungen konkrete Auswirkungen auf Planung, Bau und Kosten des Semmering-Basistunnels?*
- *Wie stellten sich diese Auswirkungen konkret dar?*

Durch die Arbeiten am Erkundungstunnel wurden in Ergänzung zu den weiteren umfangreichen Erkundungsmaßnahmen wertvolle Erkenntnisse über geologische und hydrogeologische Eigenschaften des Gebirges gewonnen. Die Ergebnisse sind u.a. zur Spezifizierung des Tunnelvortriebe und zur Festlegungen der Dimensionierung des Rohbaus in die Planungen und Ausschreibungen der Baulose eingeflossen.

Entsprechend der gewonnenen Erkenntnisse wurden die Tunnelquerschnitte optimiert und für die Wasserhaltung sowie Aufnahme des Gebirgsdrucks angepasst. Ebenso wurden die Baumaßnahmen und die Baumethoden entsprechend der vorhandenen Geologie gewählt.

Das Baugrundrisiko und die damit verbundenen Kosten können durch umfangreiche Erkundungen optimiert werden. Dies ist für die Stabilität der Projektkosten maßgebend.



Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Wie hoch waren die tatsächlichen Kosten für den Erkundungsstollen?*
- *Gab es Unterschiede bezüglich der geplanten und tatsächlichen Kosten des Erkundungsstollens?*
- *Wenn ja, wie hoch ist der tatsächliche Kostenunterschied?*

Die geplanten und tatsächlichen Kosten für den Pilotstollen des Semmering-Basistunnels betragen rund € 95 Mio.

Zu den Fragen 12 und 14:

- *Wie hoch schätzt man aus heutiger Sicht die Gesamtbau- und Finanzierungskosten für den Bau des Semmering-Basistunnels?*
- *Wie sind die derzeitigen Kosten des Projekts Semmering-Basistunnels (Planung, Erkundungsstollen usw.)?*

Gemäß Rahmenplan 2013-2018 (vorausvalorisiert bis Projektende) betragen die Gesamtinvestitionskosten für den Semmering-Basistunnel neu rund € 3,1 Mrd., die Kosten für Planung und Pilotstollen betragen € 188,6 Mio. €.

Zu Frage 13:

- *Wie häufig wurden die Kostenschätzungen für den Bau des Semmering-Basistunnels evaluiert?*

Die erste Kostenschätzung für den Semmering-Basistunnel neu wurde auf Basis der Trassenverordnungsplanung 2008 erstellt. Zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung 2010 erfolgte die Erstellung einer detaillierten Kostenberechnung. Darüber hinaus wird ein laufendes Controlling der Kostenentwicklung des Gesamtprojektes vorgenommen, deren Ergebnis in die Fortschreibung des Rahmenplanes eingeht.

Zu Frage 15:

*Ist dieses Projekt aufgrund der aktuellen, angespannten Budgetsituation noch durchführbar?*

Das Projekt „Semmering-Basistunnel neu“ ist im genehmigten Rahmenplan 2013-2018 enthalten. Die Finanzierung ist damit sichergestellt.

Zu den Fragen 16 bis 18:

- *Wird die EU einen Teil der Gesamtkosten des Projekts übernehmen?*
- *Wenn ja, wie viel?*
- *Wenn ja, hat die EU bislang Zahlungen geleistet?*

Während Brenner- und Donaukorridor bereits bisher auf der Liste der prioritären Projekte der EU waren, besteht erst seit dem kürzlich erfolgten Inkrafttreten der neuen EU-Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz die Möglichkeit, Fördermittel für die Projekte auf dem Baltisch-Adriatischen Korridor (Koralmbahn und Semmering-Basistunnel neu) zu beantragen. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist in enger Kooperation mit dem bmvit bemüht, möglichst hohe EU-Fördergelder zu lukrieren. Nach dem Förderaufruf für das neue Förderprogramm 2014-20 werden selbstverständlich die entsprechenden Anträge gestellt.

Zu den Fragen 19 bis 21:

- *Inwieweit muss die Bestandstrecke über den Semmering als Ausweichstrecke renoviert und verbessert werden?*
- *Wie hoch werden die Kosten für diese Renovierungs- und Verbesserungsarbeiten sein?*
- *Wann ist der geplante Baubeginn für diese notwendigen Arbeiten an der Bestandstrecke und wie lange sollen diese Arbeiten dauern?*

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG werden zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes laufend Instandhaltungs- und Reinvestitionsmaßnahmen durchgeführt.

Die hohe Verkehrsbelastung auf der Bergstrecke mit ihren seit 160 Jahren nahezu unveränderten infrastrukturellen Anlageverhältnissen erfordert permanent einen im Vergleich zu anderen Strecken erhöhten Instandhaltungsaufwand. Dieser beträgt rund € 5,7 Mio. jährlich. Zusätzlich zu den Instandhaltungskosten belaufen sich die Kosten für die Renovierungs- und Verbesserungsarbeiten (=Reinvestitionen) bis zur Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels neu (2024) auf rd. € 85 Mio. Durch den Semmering-Basistunnel neu und die damit verbundene Entlastung der Bergstrecke wird der Erhaltungsaufwand verringert.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Doris Bures', is located at the bottom center of the page.