

10466/AB**vom 20.06.2022 zu 10867/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= Bundesministerium
 Klimaschutz, Umwelt,
 Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.313.526

. Juni 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Stöger, Genossinnen und Genossen haben am 27. April 2022 unter der **Nr. 10867/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Wird der Semmering-Basistunnel erst zum St. Nimmerleinstag? gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- Wie war der voraussichtliche Fertigstellungstermin des Semmering-Basistunnels im Jahr 2015?
- Wie war der voraussichtliche Fertigstellungstermin des Semmering-Basistunnels im Jahr 2017?
- Wie war der voraussichtliche Fertigstellungstermin des Semmering-Basistunnels im Jahr 2019?

Ende 2015 sowie auch 2017 war der voraussichtliche Fertigstellungstermin des Semmering-Basistunnel mit dem Fahrplanwechsel 2026/27 (Dezember 2026) festgelegt. Ende 2019 wurde der voraussichtliche Fertigstellungstermin des Semmering-Basistunnel mit dem Fahrplanwechsel 2027/28 (Dezember 2027) festgelegt.

Zu Frage 4:

- Wie oft wurde der Fertigstellungspunkt des Semmering-Basistunnels seit der Baugenehmigung bereits verschoben?

Seit dem Investitionsbeschluss für den Bau des Semmering-Basistunnels im Jahr 2011 wurde die prognostizierte Inbetriebnahme vier Mal verschoben.

Zu Frage 5:

- Welche Gutachten waren im Bewilligungsbescheid Grundlage für den Fertigstellungszeitpunktes?

Grundlage für den Fertigstellungszeitpunkt war die geotechnische Prognose in der Umweltverträglichkeitserklärung.

Zu Frage 6:

- Welche Gutachten wurden nunmehr erstattet?

Das Semmeringmassiv, durch welches der Basistunnel zu führen ist, hat einen extrem komplizierten Gebirgsaufbau mit äußerst nachteiligen Eigenschaften für den Tunnelbau. Diese besonderen Baugrundeigenschaften, konkret der zweckmäßige, technische und wirtschaftliche Umgang mit dem daraus resultierenden hohen Baugrundrisiko, waren und sind in allen Phasen des Projekts das bestimmende Element. Die Planung bzw. die baubegleitenden Dienstleistungen werden von namhaften, einschlägigen Ingenieurbüros mit weltweiter Tunnelbauerfahrung wahrgenommen. Aus den Erkenntnissen der bisherigen Vortriebe werden in Zusammen schau mit der geotechnischen Prognose bzw. den vortriebsbegleitenden Erkundungsmaßnahmen die Auswirkungen auf die Gesamtinbetriebnahme laufend evaluiert.

Der aktuelle Kenntnisstand wurde von der begleitenden Kontrolle (Turner&Townsend), der externen Kostenverfolgung (Drees&Sommer) sowie der SchIG geprüft. Die Prüfungen ergaben, dass die dargestellten Kosten bzw. die zeitliche Verteilung unter Bezugnahme auf den aktuellen Kenntnisstand plausibel und nachvollziehbar sind.

Zu Frage 7:

- Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hat dies für die Volkswirtschaften der Bundes länder Steiermark und Kärnten?

Die Nutzungsdauer des Semmering-Basistunnels ist für zumindest 150 Jahre angesetzt. Der daraus generierte volkswirtschaftliche Nutzen ist sehr groß. Die Auswirkungen einer Verschiebung der Fertigstellung um einige Jahre ist somit im Verhältnis zur langen Nutzungsdauer gering.

Die beiden Bundesländer profitieren von den umfangreichen Strecken-Neubauten und der Modernisierung der gesamten Südstrecke Wien – Graz – Klagenfurt schon heute. Bereits ab Ende 2025, nach Fertigstellung des Koralm tunnels, reduziert sich die Fahrtzeit Wien – Klagenfurt von 4:00 auf 3:20 Stunden. Die Vorteile, die durch die Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels zusätzlich entstehen, werden ab 2030 schlagend werden.

Zu den Fragen 8 und 9:

- Welche Auswirkungen hat diese Verzögerung der Fertigstellung des Semmering-Basistunnels für den Güterverkehr?
- Welche Auswirkungen hat diese Verzögerung der Fertigstellung des Semmering-Basistunnels für den Personenverkehr?

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt leistungsfähige Schieneninfrastruktur zur Verfügung und verbessert und erweitert diese laufend. Bis zur Fertigstellung des Semmering-Basistunnels steht dem Güter- und Personenverkehr weiterhin die Bestandsstrecke über den Semmering zur Verfügung.

Zu Frage 10:

- Welche Mehrkosten entstehen durch die Verzögerung der Fertigstellung des Semmering-Basistunnels?

Die Mehrkosten, die sich durch die Verlängerung der Sondermaßnahmen im Bauabschnitt Gloggnitz (Grasberg-Störzone), zusätzliche Maßnahmen in den Abschnitten Fröschnitzgraben und Grautschenhof (in diesen beiden Bereichen nicht zeitkritisch) und die Verlängerung der Bauzeit ergeben, belaufen sich auf rund 180 Millionen Euro.

Darüber hinaus führten überproportionale Kosten- und Preissteigerungen bei Rohstoffen, Energie und Baumaterialien im Jahr 2021 sowie die Abschätzung der zukünftigen Marktentwicklung zu einer überproportionalen Erhöhung der valorisierungsbedingten Plankosten, die sich ebenso auf rund 180 Millionen Euro belaufen.

Die Kostenerhöhung unterteilt sich daher in Kosten für baugrundbedingte zusätzliche Maßnahmen und in Kosten, die durch eine längere oder spätere Umsetzung von Maßnahmen bzw. durch valorisierungsbedingte Anpassungen entstehen. Die Kostenveränderungen aufgrund der zeitlichen Auswirkungen haben aus volkswirtschaftlicher Betrachtung geringe bis keine Auswirkung, da den auf Grund der Inflation angepassten Kosten auch ein entsprechend angepasstes Bruttoinlandsprodukt gegenübersteht und das Verhältnis der Kosten zum Bruttoinlandsprodukt in etwa unverändert bleibt.

Zu Frage 11:

- Wer zahlt diese Mehrkosten?

Die Mehrkosten werden über die ÖBB-Infrastruktur AG abgewickelt.

Zu Frage 12:

- Gibt es vereinbarte Fertigstellungszeitpunkte mit den Vertragspartnern?

Es gibt detaillierte Bauzeitpläne samt Fertigstellungszeitpunkten für Bauteile und Leistungen.

Zu Frage 13:

- Gibt es Schadenersatzverpflichtungen der Unternehmen, wenn Fertigstellungszeitpunkte nicht eingehalten werden?

Die Bauverträge sehen für Bauzeitverlängerungen, die in die Sphäre des Auftragnehmers fallen, Pönalregelungen vor. Im konkreten Fall ist der Baugrund, also die Geologie im Berg, für die Bauzeitverlängerung verantwortlich, dieser Umstand fällt in die Sphäre des Auftraggebers, also der ÖBB-Infrastruktur AG.

Zu Frage 14:

- Wie hoch der CO₂-Ausstoß höher, wenn der Semmering-Basistunnel nicht in Betrieb ist?

Durch die Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels werden im ersten Jahr ca. 34.000 t CO₂ im Personen- und Güterverkehr eingespart.

Zu den Fragen 15 und 16:

- *Sind Unternehmen, die an der Errichtung des Semmering-Basistunnel tätig geworden sind, auch am Lobau-Tunnel tätig? Wenn ja, welche?*
- *Wurde die spätere Fertigstellung des Semmering-Basistunnels mit den Unternehmen, die auch am rechtswidrig ausgesetzten Bau des Lobau-Tunnel tätig geworden wäre, besprochen?*

Für den Tunnel Donau-Lobau wurden seitens ASFINAG noch keine Bauaufträge vergeben. Zudem ist festzuhalten, dass noch Beschwerden gegen Materienrechtsbescheide für den Tunnel Donau-Lobau beim BVwG anhängig sind und somit auch noch kein Baustart unabhängig vom Evaluierungsergebnis erfolgen könnte.

Zu Frage 17:

- *Wie wirkt sich die Verzögerung beim Semmering-Basistunnel auf die Fertigstellung der Trasse bis Graz aus?*

Die Bauzeitverlängerung beim Semmering-Basistunnel hat keine Auswirkung auf andere Bauprojekte zwischen Wien und Graz.

Zu Frage 18:

- *Wann ist mit der Inbetriebnahme des Koralmtunnel zu rechnen?*

Die Inbetriebnahme des Koralmtunnels ist für den Fahrplanwechsel 2025/26 (Dezember 2025) geplant.

Zu Frage 19:

- *Wurde vom politischen Ziel abgekommen, dass Koralmtunnel und Semmering-Basistunnel gemeinsam in Betrieb genommen werden?*

Das grundsätzliche Ziel, die beiden Projekte möglichst schnell und zeitnah in Betrieb zu nehmen, besteht weiter.

Zu Frage 20:

- *Welche budgetären Auswirkungen haben die Verzögerungen im Bereich der Südstrecke bedingt durch die steigenden Baukosten?*

Die Baukosten für den Semmering-Basistunnel erhöhen sich aufgrund der globalen Preisentwicklung um rund 180 Millionen Euro. Die große Nachfrage global gehandelter Baustoffe wie Holz, Baustahl oder Beton sowie die erhöhten Preise im Energiesektor führen aktuell zu signifikanten Mehrkosten beim Bauen. Die Errichtung unserer Infrastrukturprojekte ist naturgemäß besonders betroffen von diesen globalen Entwicklungen. Was im privaten Bereich jeder „Häuslbauer:in“ am eigenen Leib merkt, ist bei Bauprojekten, die über mehrere Jahrzehnte geplant und gebaut werden, natürlich umso spürbarer.

Allen längerfristigen Infrastrukturprojekten liegt eine Inflations-Prognose zu Grunde, die sich bei laufenden Projekten erhöhen wird. Einzelne Projektkostenerhöhungen – wie beim Semmering-Basistunnel – sind daher nicht ausgeschlossen. In welchem Umfang ist jedoch aufgrund des unsicheren globalen Umfelds (Stichwort: Ukraine-Krieg) derzeit noch schwer abschätzbar. Durch Steuerungsmaßnahmen konnten die Auswirkungen bislang reduziert werden.

Leonore Gewessler, BA

