

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2020-0.747.559

11. Jänner 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Deimek, Amesbauer und weitere Abgeordnete haben am 12. November 2020 unter der **Nr. 4101/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Materialdiebstahl bei Bauprojekt Semmering-Basistunnel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Erlauben Sie mir folgende einleitende Bemerkung: Um die im Regierungsprogramm gesetzten Ziele im Kampf gegen die Klimakrise zu erreichen – nämlich Klimaneutralität bis spätestens 2040 – wird es eine gemeinsame Anstrengung des Bundes, der Länder und der Gemeinden brauchen. Einen der Schlüssel stellt dabei eine zukunftsorientierte, ökologische und sozial verträgliche Art der Mobilität dar. Hier spielt ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr – insbesondere mit der Schiene als dessen Rückgrat – eine wesentliche Rolle.

Weiters möchte ich anmerken, dass die Fragen weitgehend in die operative Verantwortung der ÖBB-Infrastruktur AG fallen, sodass die Beantwortung auch auf deren Stellungnahme beruht.

Zu den Fragen 1 und 11 bis 14:

- *Welche Wahrnehmungen haben Sie zur oben angeführten Thematik?*
- *Können Sie – bezugnehmend auf die umgehende Mittelung der ÖBB – definitiv ausschließen, dass es zu einem finanziellen Schaden für die öffentliche Hand gekommen ist?*
- *Wenn ja, aufgrund welcher konkreten Umstände können Sie das zum jetzigen Zeitpunkt bereits ausschließen?*
- *Wenn nein, wie hoch könnte gemäß derzeitigen Wissensstand der finanzielle Schaden für die öffentliche Hand sein?*

- *Wenn nein, welche konkreten Prüfungen, Untersuchungen oder Informationen sind noch ausständig um einen finanziellen Schaden für die öffentliche Hand definitiv ausschließen zu können?*

Der rund 27 km lange Semmering-Basistunnel wird in drei Abschnitten gebaut. Für die Errichtung des rund 7 km langen Bauloses SBT 3.1 (Grautschenhof) auf steirischer Seite ist die Arbeitsgemeinschaft Marti GmbH/Marti Tunnelbau AG (in Folge: Marti) beauftragt. Der Beauftragung ging ein EU-weites Vergabeverfahren auf Basis des Bundesvergabegesetzes nach dem Bestbieterprinzip voraus.

Der zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und Marti abgeschlossene Bauvertrag regelt die zu erbringende Leistung, also die Errichtung des Bauwerkes. Mit Marti wurde ein Einheitspreisvertrag auf Basis der ÖNORM B 2118: Allgemeine Vertragsbestimmungen für Bauleistungen - Werkvertragsnorm abgeschlossen. Diese bei Bauaufträgen in Österreich übliche Vertragsform sieht für die einzelnen zu erbringenden Leistungen (z.B. Einbau von Beton oder Aushub von Erdmaterial) einen im Rahmen des vorangegangenen Vergabeverfahrens und somit im Wettbewerb festgelegten Preis je Einheit (= Einheitspreis, z.B. für einen Quadratmeter) vor.

Die Abrechnung erfolgt nach tatsächlich erbrachter Leistungsmenge multipliziert mit dem jeweils vertraglich festgelegten Einheitspreis. Dies ist unabhängig von den Aufwendungen von Marti für entsprechende Leistungen. Der Material- wie auch Personal- und Geräteeinsatz liegt ausschließlich in der Sphäre von Marti. Folglich beeinflussen ineffiziente Arbeit, unsachgemäße Erbringung oder erhöhter Materialaufwand auf Seiten Marti nicht die Vergütung der Leistungen durch die ÖBB.

Eine mengen- und wertmäßige Überprüfung der verrechneten Leistungen findet im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG durch die vor Ort befindliche Örtliche Bauaufsicht sowie stichprobenartig durch das Baumanagement statt (Vier-Augen-Prinzip). Auch der angefallene und anhand von Regieberichten dokumentierte Regieaufwand unterliegt dieser Überprüfung.

Im Rahmen des internen Kontrollsystems der ÖBB-Infrastruktur AG ist zusätzlich zum nach dem Vier-Augen-Prinzip geregelten Prozedere der Leistungsabrechnung auf Projektebene ein ergänzendes Vier-Augen-Prinzip zur stichprobenartigen Kontrolle der Leistungsabrechnung eingerichtet. Bei Bauaufträgen wird sie vom Stab Einkauf (sachliche Prüfung) und vom Stab Controlling und Rechnungswesen (rechnerische Prüfung) durchgeführt. Zusätzlich wird eine ursprünglich für Jänner 2021 geplante, das Baulos SBT 3.1 betreffende, Rechnungsprüfung vorgezogen.

Auch eine beauftragte „Externe begleitende Kontrolle“ prüft stichprobenartig die Abrechnung.

Durch die festgelegten und gesetzten Prüfschritte ist bestmöglich sichergestellt, dass lediglich tatsächlich erbrachte, berechnete Leistungen vergütet werden und es somit zu keinem Schaden für die ÖBB kommt.

Nach den Medienberichten im Oktober 2020 (Betrugsverdacht Semmering-Basistunnel) hat die ÖBB-Infrastruktur AG von Marti unaufgefordert ein Schreiben erhalten, worin versichert wird, dass den ÖBB nach jetzigem Wissenstand kein Schaden entstanden ist.

Diese Einschätzung wird seitens der ÖBB aufgrund des bestehenden Einheitspreisvertrages mit Marti und der vorliegenden Prüf- und Kontrollprozesse für Vergütungen von Leistungen geteilt.

Überdies wurde die ÖBB von der Staatsanwaltschaft nicht informiert, Geschädigte zu sein. Es ist der ÖBB auch mangels Opferstellung im Strafverfahren der Gegenstand des Ermittlungsverfahrens nicht bekannt, auf den sich der Betrugsverdacht bezieht.

Zu den Fragen 2 bis 5:

- *Haben Sie bisher Maßnahmen zur Verhinderung solcher Betrugsfälle gesetzt?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Wenn Sie solche Maßnahmen gesetzt haben, warum konnte der oben genannte Betrugsfall nicht verhindert werden?*

Durch das standardmäßig bei allen Bauvorhaben eingesetzte System zur Erfassung, Abrechnung und Vergütung der erbrachten Leistungen und der gesetzten Prüfschritte seitens der ÖBB ist bestmöglich sichergestellt, dass lediglich tatsächlich erbrachte, berechnete Leistungen vergütet werden und es somit zu keinem Schaden für die ÖBB kommt.

Betrugsfälle sind grundsätzlich durch das Strafgesetz geregelt.

Zu Frage 6:

- *Zu welchem konkreten Zeitpunkt wurden die ÖBB von der Firma Marti über diesen Betrugsverdacht informiert?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG wurde im Rahmen einer standardmäßigen Bauvertragsbesprechung am 12.06.2019 von Marti über den Betrugsverdacht mündlich informiert.

Zu den Fragen 7 und 22:

- *Welche umgehenden Maßnahmen wurden daraufhin gesetzt?*
- *Welche konkreten Prüfsysteme sind im Zusammenhang mit der erwähnten umgehend eingeleiteten Revision gemeint?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat umgehend interne Prüfungen veranlasst, die zum Ergebnis hatten, dass die seitens der ÖBB eingerichteten Prüfsysteme (Örtliche Bauaufsicht und Baumanagement) funktionieren. Daher bestand kein weiterer Handlungsbedarf.

Zu Frage 8:

- *Kam es daraufhin zu ungeplanten Verzögerungen beim Baufortschritt?*

Nein.

Zu Frage 9:

- *Zu welchem konkreten Zeitpunkt wurden Sie bzw. Ihr Kabinett von der ÖBB über diesen Betrugsverdacht in welchem Umfang informiert?*

Der Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG wurde mit Schreiben vom 25.10.2020 in Kenntnis gesetzt.

Zu Frage 10:

- *Welche umgehenden Maßnahmen wurden daraufhin gesetzt?*

Die operative Zuständigkeit für die Abwicklung von Bauprojekten liegt bei der ÖBB-Infrastruktur AG. Darüber hinaus entnehmen Sie bitte meine Ausführungen zu Frage 1.

Zu den Fragen 15 bis 18:

- Können Sie definitiv ausschließen, dass es durch diesen Betrugsskandal zu einer zeitlichen Verzögerung beim Gesamtbauprojekt kommen könnte?
- Wenn ja, aufgrund welcher konkreten Umstände können die das zum jetzigen Zeitpunkt bereits ausschließen?
- Wenn nein, wie hoch könnte gemäß derzeitigen Wissensstand die zeitliche Verzögerung beim Gesamtbauprojekt sein?
- Wenn nein, welche konkreten Prüfungen, Untersuchungen oder Informationen sind noch ausständig um eine zeitliche Verzögerung beim Gesamtbauprojekt definitiv ausschließen zu können?

Ja, die Aufarbeitung des mutmaßlichen Betrugsfalls durch die Staatsanwaltschaft wird sich nicht auf die laufenden Bauarbeiten auswirken.

Zu den Fragen 19 bis 21:

- Wurden aufgrund dieses Betrugsskandalos auch andere Bereiche des Gesamtbauprojektes in diese Richtung überprüft?
- Wenn ja, was hat diese Überprüfung ergeben?
- Wenn nein, warum wurden andere Bereiche des Gesamtbauprojektes nicht überprüft?

Durch das standardmäßig bei allen Bauvorhaben eingesetzte System zur Erfassung, Abrechnung und Vergütung der erbrachten Leistungen und der daher zu setzenden Prüfschritte ist bestmöglich sichergestellt, dass lediglich tatsächlich erbrachte, berechnete Leistungen vergütet werden und es somit zu keinem Schaden für die ÖBB kommt. Darüber hinaus entnehmen Sie bitte meine Ausführungen zu Frage 2.

Zu den Fragen 23 bis 27:

- Wurde die Zusammenarbeit zwischen der ÖBB und bestimmten Firmen aufgrund dieses Betrugsskandalos gekündigt?
- Wenn ja, welche Firmen hat dies betroffen?
- Wenn ja, was war der konkrete Grund für diese Kündigungen?
- Wenn ja, welche Verzögerungen oder finanziellen Schäden sind durch diese Kündigungen konkret entstanden?
- Wenn ja, haben die ÖBB auch bei anderen Baustellen mit diesen Firmen zusammengearbeitet bzw. wurden in diesem Zusammenhang auch weitere Abrechnungen bei anderen Projekten überprüft?
 - a. Sofern dies der Fall ist, welche Baustellen oder Projekte sind hier betroffen?
 - b. Wenn Überprüfungen stattgefunden haben, was haben diese ergeben?
 - c. Konnten im Zuge dieser Überprüfungen, sofern sie stattgefunden haben, auch Schäden bei anderen Baustellen oder Projekten festgestellt werden und wenn ja, wie hoch waren diese?

Nein.

Zu den Fragen 28 bis 32:

- *Wurden den ÖBB jeweils in den Jahren 2018, 2019 und 2020 Scheinrechnungen oder ähnliches ausgestellt?*
- *Wenn ja, wie oft wurden seitens der ÖBB derartige Betrugsfälle in den angefragten Jahren jeweils zu Anzeige gebracht?*
- *Wenn ja, wie hoch waren jeweils in den angefragten Jahren die Gesamtschäden aufgrund solcher Fälle?*
- *Wenn ja, wie viele zu Unrecht ausgezahlte Gelder konnten jeweils in den angefragten Jahren wieder rückgefordert werden?*
- *Wenn ja, mussten entsprechende Gelder auch abgeschrieben werden bzw. wenn dem so ist, in welcher Höhe war das in den angefragten Jahren jeweils der Fall?*

Nein.

Leonore Gewessler, BA

