

5509/AB
= Bundesministerium vom 23.04.2021 zu 5538/J (XXVII. GP) bmk.gv.at
 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: 2021-0.144.639

23. April 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Amesbauer und weitere Abgeordnete haben am 24. Februar 2021 unter der **Nr. 5538/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Probleme im Berg – längere Bauzeit und höhere Kosten beim Semmering-Basistunnel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wann wurden Sie bzw. Ihr Kabinett konkret erstmalig darüber in Kenntnis gesetzt, dass Zeitplan und Kosten nicht halten werden?*
- *Wer hat Sie bzw. Ihr Kabinett darüber in Kenntnis gesetzt?*

Das BMK wurde über den eingerichteten Lenkungsausschuss zum Semmering-Basistunnel über die eingetretenen geologischen Probleme im Bauablauf in den vergangenen Jahren, die auf eine angespannte Termin- und Kostensituation hinwiesen, periodisch informiert. Auf den angesprochenen Sachverhalt wurde das Kabinett von den ÖBB Ende Jänner 2021 hingewiesen. Über die endgültigen Auswirkungen auf den Zeitplan und die Kosten informierte der Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG, dessen Vorsitzender Generalsekretär DI Herbert Kasser ist, am 17.2.2021.

Die SchIG überprüft seit 2010 die Projektkostenentwicklung auf Basis des Auftrages des BMK (vormals BMVIT) zur „Kontrolle der Mittelverwendung“ für das Projekt Semmering-Basis-tunnel. Die Evaluierung des Semmering-Basistunnels wurde im Jahr 2020 abgeschlossen, wobei konsolidierte Zwischenergebnisse, die nicht wesentlich vom Endergebnis abweichen, an die prüfende Instanz SCHIG weitergegeben wurden. Im SCHIG-Jahresbericht zum Berichtszeitraum 01.04.2019 - 30.09.2020 sind die Ergebnisse der Prüfung samt den konkreten Auswirkungen auf den Zeitplan dokumentiert. Der finale Bericht wurde am 25.2.2021 präsentiert.

Zu Frage 3:

- Welche konkreten Informationen haben Sie hinsichtlich der Gründe für die Verzögerung erhalten?

Das BMK wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG über die Ergebnisse der Evaluierung der baulichen, technischen und geologischen Aspekte des Großprojektes informiert. Wie im Zuge des Pressegesprächs der ÖBB-Infrastruktur AG am 18. Februar 2021 veröffentlicht, sind aufgrund von nicht vorhersehbaren geologischen und geotechnischen Herausforderungen die insgesamt 14 Vortriebe am Semmering-Basistunnel langsamer als erwartet vorangekommen. Eine Vielzahl von Verzögerungen haben alle drei Baulöse getroffen und es ist in Summe unmöglich gemacht, den Zeitplan zu halten.

Zu Frage 4:

- Welche konkreten Informationen haben Sie hinsichtlich der Gründe für die Mehrkosten erhalten?

Mit der längeren Bauzeit geht auch eine Kostenerhöhung für das Großprojekt Semmering-Basistunnel einher. Um die vorgefundene geologische Situation gut bewältigen zu können, mussten außerdem technische Sondermaßnahmen gesetzt werden, um die Vortriebe im Berg weiterführen zu können. Diese Maßnahmen haben einen Mehrverbrauch an Material und den Einsatz aufwendigerer Techniken zur Folge gehabt. Dies verursacht ebenfalls einen Teil der Mehrkosten. Auch die Corona-Pandemie hat nicht zur Entspannung der Lage beigetragen.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- Wurde mit den Verantwortlichen darüber beraten, ob seitens Ihres Ministeriums finanzielle oder andere Maßnahmen getroffen werden können und die zeitliche Verzögerung zu verhindern?
- Wenn ja, welche Möglichkeiten hätte es ggf. gegeben, um die zeitliche Verzögerung zu verhindern und warum wurden diese nicht ergriffen?
- Wenn nein, warum wurde darüber nicht beraten?

Es hat Gespräche mit den Projekt-Verantwortlichen gegeben. Nach langer und sorgfältiger Prüfung aller Optionen ist die Verschiebung um ein Jahr unumgänglich gewesen. Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen der Prüfung durch die SCHIG.

Es hat keine Möglichkeiten gegeben, eine Verschiebung zu verhindern.

Zu den Fragen 8 und 9:

- Ist die Fertigstellung bis Ende 2028 nun in Stein gemeißelt oder besteht unter bestimmten Umständen noch eine Chance, dass die Fertigstellung früher geschafft werden kann?
- Welche bestimmten Umstände könnten ggf. zu einer früheren Fertigstellung beitragen?

Eine frühere Fertigstellung um ein Jahr, also zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 anstatt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2028, ist aufgrund der beschriebenen Umstände nicht möglich.

Zu Frage 10:

- *Können Sie definitiv ausschließen, dass budgetäre Vorgaben seitens Ihres Ressorts zu einer Verzögerung der Fertigstellung geführt haben?*

Ja. Die Fertigstellung musste ausschließlich aufgrund der genannten geologischen und geotechnischen Herausforderungen verschoben werden.

Zu Frage 11:

- *Wenn ja, inwiefern können Sie das definitiv ausschließen?*

Die Auswirkungen der extrem schwierigen geologischen Bedingungen im Berg seit 2020, die sich als noch herausfordernder als prognostiziert erwiesen haben, wurden von den Fachexpert*innen des Projekts intensiv evaluiert. Auf Basis dieser Evaluierung musste das Fertigstellungsdatum um ein Jahr verschoben und die Kostenprognose angepasst werden. Die Angemessenheit und Sinnhaftigkeit der gesetzten Maßnahmen wurde auch durch den Prüfbericht der SCHIG bestätigt.

Eine Einflussnahme – in welcher Form auch immer – durch das BMK hat es nicht gegeben.

Zu Frage 12:

- *Wenn nein, welche budgetären Vorgaben wurden angestellt, die diese angekündigte Verzögerung zur Folge haben?*

Dies trifft nicht zu.

Zu Frage 13:

- *Kann – vorbehaltlich keiner weiteren „Großereignisse“ – die Fertigstellung bis spätestens Ende 2028 als gesichert angesehen werden?*

Vorbehaltlich unvorhersehbarer Umstände kann das Datum als gesichert angesehen werden.

Zu Frage 14:

- *Kann - vorbehaltlich keiner weiteren „Großereignisse“ - die Kostenplanung mit höchstens 3,5 Milliarden Euro als gesichert angesehen werden?*

Die Kostenplanung von rund € 3,5 Mrd. Gesamtkosten (Preisbasis 01.01.2020 auf Projektende voraus valorisiert) kann vorbehaltlich unvorhersehbarer Umstände als gesichert angesehen werden.

Leonore Gewessler, BA

