

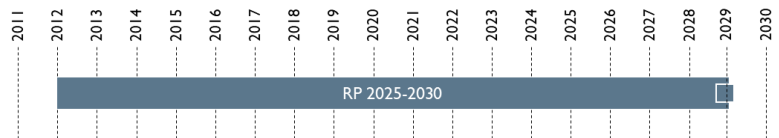
## Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke Semmeringbasistunnel

Der Streckenabschnitt Gloggnitz - Mürzzuschlag verkürzt sich durch den in Bau befindlichen Semmeringbasistunnel auf rund 27,3 km.

Veröffentlichung: März 2026

### TERMINE (Stand Oktober 2025)

- drei Tunnelbaulose in Bau
- alle Tunnelvortriebe Ende 2024 beendet
- Innenausbaumaßnahmen zu 94 % fertig
- Start der technischen Streckenausrüstung im September 2025
- Vergabe Oberbau (Feste Fahrbahn) im März 2025, Leistungsbeginn im April 2025
- Ende Bauleistungen am Bahnhof Mürzzuschlag im März 2025, Bahnhof in Betrieb
- Maßnahmen am Begleitstollen in Mürzzuschlag in Fertigstellung
- Unterwerk Langenwang Baustart im Juni 2025
- Unterwerk Gloggnitz in Planung



Die Umsetzung des Vorhabens ist bis Ende Dezember 2029 geplant. Die Innenausbaumaßnahmen der Streckenröhren sind bis auf den Tunnelabschnitt Gloggnitz fertiggestellt. Im Bereich des Tunnels Fröschnitzgraben steht noch der Innenausbau der Schächte und die Errichtung des Betriebs- und Lüftungsgebäudes bevor. Die technische Tunnelausrüstung startete im September 2025, die Planung der Oberbaumaßnahmen lief ebenfalls an.

Abschnitt	Projektfortschritt
Vortriebe	100 %
Innenausbaumaßnahmen	94 %
Streckenausrüstung	2 %
Gesamtbauzeit	77 %

### FAZIT – TERMINE

Die Tunnelbaulose nähern sich dem Ende, die geplanten Fertigstellungstermine der einzelnen Baulose können aus heutiger Sicht gehalten werden. Die Streckenausrüstungsmaßnahmen und die Vorbereitung für die Oberbaumaßnahmen begannen planmäßig. Die Inbetriebsetzung des Semmeringbasistunnels ist weiterhin im Dezember 2029, d.h. mit Fahrplanwechsel 2029/2030 vorgesehen. Die Einhaltung der Termine erscheint bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen plausibel.

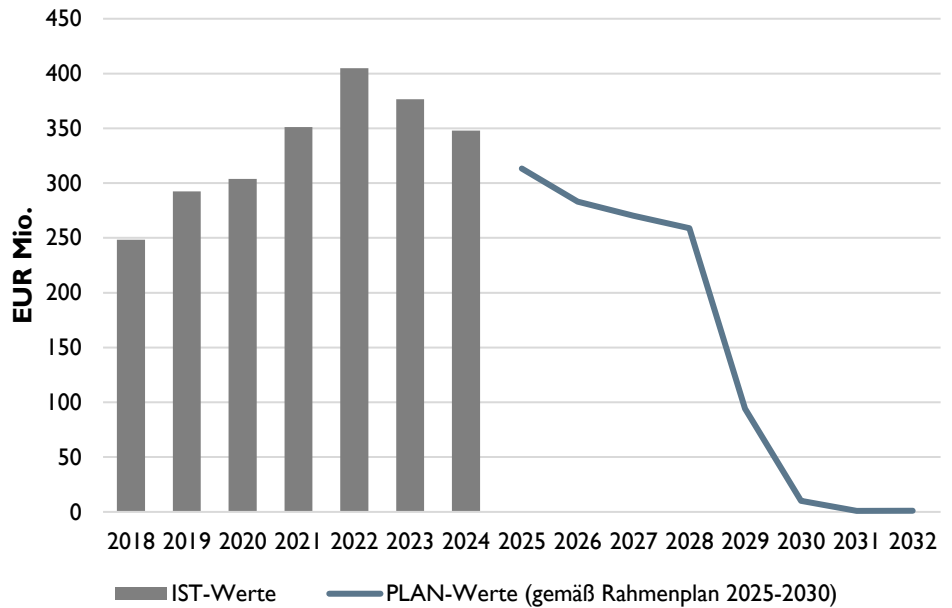
Rahmenplan 2024-2029  
 EUR 4.362,7 Mio.

Rahmenplan 2025-2030  
 EUR 4.384,8 Mio.

PLAN-Wert 2024  
 EUR 310,0 Mio.

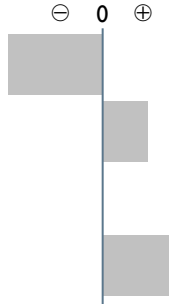
IST-Wert 2024  
 EUR 348,0 Mio.

Σ IST-Wert bis 2024  
 EUR 3.151,7 Mio.



**KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN / PLAN**

- Vorausvalorisierung
- Wert- & Gleitungsanpassung
- Inhaltsänderung
- Projektkostenänderung



Die Projektkostenänderungen stammen aus zwei Tunnelbaulosen und stehen im Zusammenhang mit Mehrkostenforderungen betreffend zusätzliche und geänderte Leistungen wegen Baugrundrisiken.

**KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN / IST (2024)**

Die Änderung setzt sich aus mehreren Abweichungen zusammen. Die größte Erhöhung steht im Zusammenhang mit dem bauwirtschaftlichen Abschluss von Mehrkostenforderungen beim Baulos Tunnel Gloggnitz. Im Baulos Tunnel Fröschnitzgraben führte die Aktualisierung der Prognosekosten für die Mehrkostenforderungen zu höheren IST-Kosten. Der frühere Abschluss der Vortriebe im Baulos Tunnel Grautschenhof und Leistungsverschiebungen beim Bahnhof Müzzzuschlag und bei einigen baulosübergreifenden Dienstleistungen führten zur Reduktion der IST-Kosten 2024.

**FAZIT – KOSTEN**

Die positive Preisentwicklung 2023 im Vergleich zur Annahme für die Valorisierung sowie die Verschiebung von Jahresscheiben wirken sich dämpfend auf die steigenden Projektkosten aus. Mit Abschluss der Vortriebe entfallen die Baugrundrisiken, damit wird zukünftig eine stabilere Kostenentwicklung erwartet. In zwei Tunnelbaulosen konnte die bauwirtschaftliche Abwicklung der Mehrkostenforderungen weitgehend abgeschlossen werden.

**ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN**

Die Vortriebe konnten erfolgreich abgeschlossen werden, die Innenausbaumaßnahmen sind weit fortgeschritten. Mit dem Start der Streckenausrüstungs- und Oberbaumaßnahmen begann die letzte große Bauphase im Vorhaben.