



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0052-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 30. Oktober 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Pock und KollegInnen haben am 31. August 2015 unter der **Nr. 6328/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Auswirkungen der Förderabsagen für ÖBB-Tunnelbauprojekte gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *In welcher Höhe wurden finanzielle Mittel aus der Fazilität Connecting Europe (CEF) Transport für Projekte Ihr Ressort betreffend in der ersten Ausschreibungsrunde beantragt? Bitte um Angabe des konkreten Projekts, Art und Höhe der Förderung, des Finanzierungsziels (funding objective) gemäß dem Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramm sowie um Angabe der Kategorie Umsetzung („works“) oder Studien („studies“).*
- *In welcher Höhe wurden finanzielle Mittel aus der Fazilität Connecting Europe (CEF) Transport für Projekte Ihr Ressort betreffend in der ersten Ausschreibungsrunde zugesichert? Bitte um Angabe des konkreten Projekts, Art und Höhe der Förderung, des Finanzierungsziels (funding objective) gemäß dem Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramm sowie um Angabe der Kategorie Umsetzung („works“) oder Studien („studies“).*

Projekt bzw. Aktionstitel	Call & Funding Objective (FO)**	Studien/Arbeiten	Kategorie	Beantragte Förderung in Mio. €	Zugesagte CEF-Förderung in Mio. €
Ausbau der österreichischen A5 Nord Autobahn: Planung der A5 Nord, Abschnitt Poysbrunn - Staatsgrenze	AP, Projekte auf dem Kernnetz	Studien	Straße	1,3	1,3
Ausbau der österreichischen A5 Nord Autobahn: Planung und Bau der A5 Nord, Abschnitt Schrick - Poysbrunn	AP, Projekte auf dem Kernnetz	Studien & Arbeiten	Straße	25,8	21,1
Planungen für die zweite Tunnelröhre für den Karawankentunnel (grenzüberschreitender Abschnitt Österreich - Slowenien)	AP, Projekte auf dem TEN-Basisnetz	Studien	Straße	3,5	3,5
eCall.at	AP, Telematikanwendungen	Studien & Arbeiten	ITS Straße	3,2	3,2
Multimodales Terminal Wolfurt - Bauphase 1	AP, Multimodale Logistikplattformen	Arbeiten	Schiene	3,0	
Koralmbahn: Engpassbeseitigung Graz - Klagenfurt	MAP, FO1 - Kernnetzkorridore	Arbeiten	Schiene	444,3	57,6
Semmering Basistunnel: Engpassbeseitigung Gloggnitz - Mürzzuschlag	MAP, FO1 - Kernnetzkorridore	Arbeiten	Schiene	351,6	
Passau - Wels: Streckenumrüstung von ETCS Level 1 auf ETCS Level 2	MAP, FO1 - ERTMS	Arbeiten	ERTMS-Streckenausrüstung	6,3	
Güterzugumfahrung St. Pölten: Ausrüstung mit ETCS Level 2	MAP, FO1 - ERTMS	Arbeiten	ERTMS-Streckenausrüstung	2,4	
Upgrade österreichischer Fahrzeuge auf ERTMS Baseline 3	MAP, FO1 - ERTMS	Arbeiten	ERTMS-Fahrzeugausrüstung	14,5	4,5
FAIRway Austria	MAP, FO1 - Kernnetzkorridore	Studien	Binnenwasserstraße	0,36	0,3

Bau des Terminal Wien Inzersdorf in Phase 1	MAP, FO1 - Kernnetzkorridore	Arbeiten	Schiene	60,0	
Brenner Basistunnel - Studien*	MAP, FO1 - Kernnetzkorridore	Studien	Schiene	168,1	151,4
Brenner Basistunnel - Baumaßnahmen*	MAP, FO1 - Kernnetzkorridore	Arbeiten	Schiene	628,4	439,3
Ausbau des Abschnittes Freilassing - Grenze D/A - Salzburg des TEN-Kernnetz-Korridors Rhein - Donau*	MAP, FO1 - Kernnetzkorridore	Arbeiten	Schiene	2,0	2,0
CROCODILE 2*	MAP, FO3 - ITS Straße	Arbeiten	ITS Straße	1,953	1,953

*Anteil Österreich

AP = Annual Work Programme= Jährliches Arbeitsprogramm

MAP = Multi-Annual Work Programme=Mehrjähriges Arbeitsprogramm

Zu Frage 3:

- *Mit welcher Begründung wurde die Gewährung der Fördermittel in der jeweils beantragten Höhe teilweise bzw. vollständig abgelehnt? Bitte um Erläuterung auf Einzelprojektbasis.*

Zunächst darf klargestellt werden, dass die Europäische Kommission aufgrund der dreifachen Überzeichnung des ersten CEF-Förderaufrufs Verkehr für sämtliche CEF-Förderanträge lediglich eine Förderung bis inklusive zum Jahr 2019 (und nicht bis zum Jahr 2020) vorgeschlagen hat.

Weiters darf darauf hingewiesen werden, dass bis auf drei kleinere Projekte sämtliche vom bmvit eingereichte CEF-Anträge von den externen Evaluatoren für eine CEF-Förderung vorgeschlagen wurden. Im Rahmen der Evaluierung durch die Europäische Kommission, die den Ausschlag gibt, wurde jedoch den grenzüberschreitenden Projekten der Vorzug gegeben und die CEF-Fördermittel auf diese Projekte konzentriert.

Das ist der Grund, weshalb grenzüberschreitende Aktionen bei diesem CEF-Call überdurchschnittlich erfolgreich waren, während für die übrigen Projekte (einschließlich Semmering Basistunnel und Koralmbahn), obwohl sie von den externen Evaluatoren für eine Förderung empfohlen und den Anträgen eine hohe Qualität bescheinigt wurde, eine geringere oder keine CEF-Förderung von der Europäischen Kommission vorgeschlagen wurde. Der Antrag für den Semmeringtunnel wurde von der Europäischen Kommission sehr positiv bewertet, weiters

wurde ihm ein hoher europäischer Mehrwert und eine hohe Qualität bescheinigt. Dennoch konnte die Kommission trotz der Vorzüge des Antrags wegen der Mittelknappheit keinen CEF-Zuschuss vorschlagen.

Die von der Europäischen Kommission gewählte Vorgangsweise ist eine Folge der bereits angesprochenen dreifachen Überzeichnung des ersten CEF-Förderaufrufs Verkehr.

Unter Berücksichtigung der im Rahmen der Connecting Europe Fazilität (CEF) für alle Mitgliedstaaten zur Verfügung stehenden Mittel und der Beitragsquote Österreichs im Zusammenhang mit dem EU-Haushalt, stellen die im Rahmen des letzten Calls CEF Verkehr zugesagten CEF-Zuschüsse eine überdurchschnittlich gute Rückflussbilanz für Österreich dar.

Zu den Fragen 4 bis 8:

- *Zu welchen Zeitpunkten und in welchen Tranchen ist nach Kenntnis Ihres Ressorts vorgesehen, die verbleibenden Mittel der CEF Transport auszuschreiben?*
- *Ist seitens Ihres Ressorts geplant, einen durch Ihr Ressort erstellten Listenentwurf vor Ausschreibungseinreichung für die CEF Transport dem Verkehrsausschuss vorzulegen und zur Diskussion zu stellen?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*
 - b. *Wenn ja, mit welcher Vorlaufzeit in Hinblick auf die Einreichfrist?*
- *Laufen in Ihrem Ressort bereits Vorbereitungen für den zweiten Call for Proposals?*
- *Ist seitens Ihres Ressorts geplant, jene Projekte noch einmal einzureichen, welche im Rahmen der ersten Ausschreibungsrunde geringere Förderungen als beantragt oder keine Förderungen erhalten haben?*
- *Wie schätzt Ihr Ressort die Möglichkeit ein, die Gründe für die Nichtgewährung bzw. die Teilgewährung der Fördergesuche bis zum Zeitpunkt des zweiten Call for Proposals auszuräumen? Bitte um Erläuterung auf Einzelprojektbasis.*

Für den nächsten großen Call for Proposals im Rahmen von CEF steht noch kein konkreter Ausschreibungstermin fest. Welche konkreten Projekte für den nächsten großen Call for Proposals eingereicht werden, wird von den entsprechenden, von der Europäischen Kommission zu erstellenden Arbeitsprogrammen und den darin enthaltenen Schwerpunktsetzungen abhängen.

Die Diskussion von konkreten Projekten, die für eine EU-Förderung eingereicht werden, im Parlament entspricht nicht der herrschenden Praxis.

Ich darf darauf hinweisen, dass in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle für die Nicht- bzw. Teilgewährung von beantragten CEF-Zuschüssen von der Europäischen Kommission als Grund angegeben wurde, dass die beantragten Mittel die zur Verfügung stehenden bei weitem übersteigen, sodass die konkrete Situation im Hinblick auf den nächsten großen Call for Proposals abgewartet werden müsste, um eine fundierte Einschätzung vornehmen zu können.

Zu Frage 9:

- *In welcher Höhe sind im Rahmen der CEF Transport finanzielle Mittel explizit für Tunnelbauprojekte reserviert?*

Im Rahmen von CEF Transport sind finanzielle Mittel nicht explizit für Tunnelbauprojekte reserviert, sondern die Priorität bei CEF-Verkehr wird auf die EU-Kernnetzkorridore und bei diesen insbesondere auf die grenzüberschreitenden Abschnitte gelegt. Bei diesen Teilen der EU-Kernnetzkorridore und insbesondere bei den grenzüberschreitenden Abschnitten von EU-Kernnetzkorridoren kann es sich selbstverständlich auch um Tunnelprojekte handeln, wie die zugesagte CEF-Bezuschussung von Brenner Basistunnel und Koralmbahn (einschließlich Koralmtunnel) zeigt.

Zu Frage 10:

- *Welche anderweitigen EU-Förderprogramme kommen für jene Projekte noch in Frage, für welche im Rahmen der CEF Transport in der ersten Ausschreibungsrunde finanzielle Mittel beantragt wurden? Bitte um Angabe des Projekts sowie des Förderprogramms.*

Aus meiner Sicht ergeben sich im Zusammenhang mit den beantragten Projekten und unter Berücksichtigung der beantragten Zuschusshöhe keine realistischen Chancen, diese Zuschüsse aus anderweitigen EU-Förderprogrammen zu erhalten.

Zu Frage 11:

- *Im Rahmen welcher Projekte wurden im ÖBB Rahmenplan 2014 bis 2019 etwaige Förderungen kostenwirksam berücksichtigt? Bitte um Angabe der Art und Höhe der Förderung sowie um Angabe der Teilbeträge in den einzelnen Jahren von 2014 bis 2019.*

In Mio. €	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Abschätzung der TEN-Mittel für den BBT in Mio. € im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2014-2019	29,7	28,6	43,4	109,8	91,2	108,4

2014-2015: Zahlungen für TEN-Zuschüsse aus dem Mehrjährigen Programm 2007-2013 für Investitionen bis Ende 2015. Die TEN-Zuschüsse werden voraussichtlich bis 2017 ausbezahlt.

2016-2017: Zahlungen für CEF-Zuschüsse und für TEN-Zuschüsse.

2018-2019: Zahlungen für CEF-Zuschüsse.

Im Rahmenplan 2016 – 2021 sind bereits aktualisierte Werte und die für den Zeitraum 2016 – 2019 zugesagten höchstmöglichen CEF-Zuschüsse für den BBT berücksichtigt.

Zu den Fragen 12 bis 16:

- *Welche Auswirkungen hat die Verwehrung von Fördergeldern im Rahmen der ersten CEF Transport Ausschreibungsrunde auf den ÖBB Rahmenplan? Bitte um Angabe auf Einzelprojektbasis, insbesondere mit Hinblick auf die Projekte Semmeringbasistunnel, Koralmbahn und -tunnel sowie Brennerbasistunnel.*
- *Welche Auswirkungen auf den ÖBB Rahmenplan hat die Tatsache, dass rein öffentliche bzw. staatliche Projekte keine Mittel aus dem EFSI erhalten können? Bitte um Angabe auf Projektbasis (Semmeringbasistunnel, Koralmbahn und -tunnel, Brennerbasistunnel) sowie nach den einzelnen Jahren.*
- *Werden seitens Ihres Ressorts aufgrund der mangelnden Förderfähigkeit der Tunnelbauprojekte Re-Dimensionsmaßnahmen angedacht?*
 - a. *Wenn ja, welche?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Welche Auswirkungen auf die Annuitätenzahlungen an die ÖBB Infrastruktur haben die Nichtgewährung von Mitteln aus dem EFSI sowie der Umstand, dass lediglich minimale Finanzmittel aus der Connecting Europe Facility für die Projekte Semmeringbasistunnel, Koralmbahn/-tunnel sowie Brennerbasistunnel zugesichert worden sind? (Bitte um Angabe der zusätzlich erforderlichen Annuitätenzahlungen, aufgesplittet nach Projekten sowie nach den einzelnen Jahren.)*

- *Welche Auswirkungen auf die Haftungsobergrenze haben die Nichtgewährung von Mitteln aus dem EFSI sowie der Umstand, dass lediglich minimale Finanzmittel aus der Connecting Europe Facility für die Projekte Semmeringbasistunnel, Koralmbahn/-tunnel sowie Brennerbasistunnel zuerkannt wurden?*

Da nicht davon ausgegangen wurde, dass öffentlich finanzierte Schienenprojekte Zuschüsse aus EFSI erhalten können, ergeben sich keine Auswirkungen.

Da im Rahmenplan 2014 - 2019 lediglich für den Zeitraum ab 2016 für den BBT vorsichtig kalkulierte CEF-Zuschüsse berücksichtigt wurden, konnte mit den für 2016 bis 2019 zugesagten, höchstmöglichen CEF-Zuschüssen in Höhe von 50% für BBT-Erkundungsarbeiten und 40% für BBT-Bauarbeiten sowie in Höhe von rund € 60 Mio. für die Koralmbahn die Erwartungen zum Teil übertroffen werden. Im Rahmenplan 2016 – 2021 sind die für den Zeitraum 2016 – 2019 zugesagten höchstmöglichen CEF-Zuschüsse für den BBT bereits berücksichtigt. In Bezug auf CEF ergeben sich somit ebenfalls keine negativen Auswirkungen.

Zu den Fragen 17 bis 19:

- *Wodurch begründet sich der Umstand, dass bis Mitte Juli 2015 noch kein aktueller ÖBB Rahmenplan (für 2015 bis 2020) vorliegt?*
- *Wann wird der ÖBB Rahmenplan 2015 bis 2020 veröffentlicht?*
- *Wodurch begründen Sie die Verzögerung der Veröffentlichung eines aktualisierten ÖBB Rahmenplans 2015 bis 2020 im Vergleich zu den Vorjahren 2013 und 2014?*

Der Rahmenplan 2014 - 2019 wurde Ende April 2014 im Ministerrat beschlossen und darauf aufbauend wurden vom bmvit die entsprechenden Zuschussverträge gemäß § 42 Bundesbahngesetz im August 2014 an das Bundesministerium für Finanzen übermittelt. Da sich die Zustimmung des BMF zu den § 42-Zuschussverträgen für die Rahmenplanperiode 2014 - 2019 bis Juli 2015 verzögerte, wurde festgelegt, dass im Herbst 2015 der Rahmenplan für die Periode 2016 - 2021 festgelegt und veröffentlicht wird. Inzwischen hat der Ministerrat am 14. Oktober 2015 den neuen Rahmenplan 2016 – 2021 beschlossen.

Zu Frage 20:

- *Welche Auswirkungen auf den Bundesfinanzrahmen 2016 bis 2019 haben die geringen Förderzusagen aus der CEF Transport?*

Im Rahmenplan 2014 - 2019 wurden für den Zeitraum ab 2016 lediglich für den BBT vorsichtig kalkulierte EU-Zuschüsse berücksichtigt. Mit den für 2016 bis 2019 zugesagten, höchstmöglichen CEF-Zuschüssen in Höhe von 50% für BBT-Erkundungsarbeiten und 40% für BBT-Bauarbeiten sowie in Höhe von rund € 60 Mio. für die Koralmbahn wurden die Erwartungen übertroffen. Die für den Zeitraum 2016 – 2019 zugesagten höchstmöglichen CEF-Zuschüsse für den BBT sind im Rahmenplan 2016 – 2021 bereits berücksichtigt. Es ergeben sich somit keine negativen Auswirkungen.

Zu Frage 21:

- *Welche Auswirkungen auf den Bundesfinanzrahmen 2016 bis 2019 ergeben sich aus der Nicht-Förderfähigkeit rein öffentlicher Projekte im Rahmen des EFSI?*

Da nicht davon ausgegangen wurde, dass öffentlich finanzierte Schienenprojekte Zuschüsse aus EFSI erhalten können, ergeben sich keine Auswirkungen.


Zu den Fragen 22 bis 24:

- *Welche Kosten sind für die Projekte Semmeringbasistunnel, Koralmtunnel/-bahn sowie Brennerbasistunnel bis 2014 bereits angefallen? Bitte um Angabe der Kosten aufgesplittet nach Projekten sowie aufgesplittet in die Kategorien Umsetzung („works“) und Studien („studies“).*
- *In welcher Höhe entfallen Kosten für die Projekte Semmeringbasistunnel, Koralmtunnel/-bahn sowie Brennerbasistunnel auf den Zeitraum 2015 bis 2020? Bitte um Angabe der Kosten aufgesplittet nach Projekten sowie aufgesplittet in die Kategorien Umsetzung („works“) und Studien („studies“).*
- *In welcher Höhe entfallen Kosten für die Projekte Semmeringbasistunnel, Koralmtunnel/-bahn sowie Brennerbasistunnel auf den Zeitraum 2020 bis 2025? Bitte um Angabe der Kosten aufgesplittet nach Projekten sowie aufgesplittet in die Kategorien Umsetzung („works“) und Studien („studies“).*

Kosten in Mio. €	Investitionen bis 2014	Investitionen 2015 bis 2020	Investitionen 2021 bis 2025
Semmering Basistunnel	366,1	1401,3	1452
Koralmbahn	1993,9	2222,4	1069,5
Brenner Basistunnel (österr. Anteil, 50%)	347,6	1986,0	2424,4
ausgehend von Preisbasis 1.1.2015 mit 2,5% vorausvalorisiert gemäß Rahmenplan 2016-2021			

Kostenabschätzung für Planungen und Erkundungsarbeiten (Studien im Sinne TEN/CEF) in Mio. €	Zeitraum bis 2014	2015 bis 2020	2021 bis 2025
Semmering Basistunnel	rd. 132	rd. 0,5	-
Koralmbahn	rd. 241	rd. 9,4	-
Brenner Basistunnel (österr. Anteil, 50%)	rd. 277	rd. 402	-

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
	Datum	2015-10-30T15:56:07+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	cP7xbEQ5ojVQPffb4e2RT04MFefz0hsYTCswshUD2NFyTrjvgRVXsKy+j2VCiawBMUNUJg2fSlpynzkL74+CxMplHleufapoYXA9wxGDT/A5lfuejSmTaeEXQA7y5mXrW1Is/Fvkim14JwKOD4lZHfwsgvRUaUt8JC1glvJW9ApgxK4erstoXX4k4mF5UWGB+1ot1LSULwtDCiawHkj5zUXZY3y42TzAwEvptRJ9fk4OrTvN9XnyN13yrwt46mnr2waWhS0mxvjxpY5YEnSmDgccyc+1Hl1N2UCp2gsXYi2MO2FK1bhprwszeN8OmBE+Jt1T2l6AOlpbB+oWZCBxg==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	

