

---

**6328/J XXV. GP**

---

**Eingelangt am 31.08.2015**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **Anfrage**

**der Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

**betreffend die Auswirkungen der Förderabsagen für ÖBB-Tunnelbauprojekte**

Mit der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) unterstützt die Europäische Union Vorhaben von gemeinsamem Interesse für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie. Gefördert werden die Entwicklung und Errichtung neuer sowie der Ausbau vorhandener Infrastrukturen und Dienste. Die drei Aktivitätsbereiche der CEF sind für den Zeitraum 2014 bis 2020 wie folgt dotiert:

- Verkehr: 26,25 Mrd. Euro, wovon 11,306 Mrd. Euro aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und ausschließlich in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert werden können.
- Energie: 5,85 Mrd. Euro
- Telekommunikation: 1,14 Mrd. Euro

Wie die Budgetverteilung erkennen lässt, liegt der Schwerpunkt auf Verbindungslücken im Bereich des Verkehrs. Im Verkehrssektor werden Vorhaben unterstützt, die folgende Ziele verfolgen:

- Beseitigung von Engpässen, Ausbau der Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs, Überbrückung fehlender Bindeglieder und Verbesserung grenzübergreifender Abschnitte,
- Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme durch den Übergang zu innovativen, CO<sub>2</sub>-armen und energieeffizienten Verkehrstechnologien bei gleichzeitiger Verbesserung der Sicherheit,
- Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten, bei gleichzeitiger Gewährleistung der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen.

Im Rahmen der ersten Ausschreibungsrunde der CEF Transport wurden insgesamt 11,93 Mrd. Euro vergeben. Während die österreichische Bundesregierung im Zuge der Diskussionen um fragwürdige und kostspielige Tunnelbauprojekte wie den Semmering- oder den Brennerbasistunnel stets auf die angeblich chancenreiche Aussicht

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

auf hohe Fördersummen aus EU-Mitteln beruft, ergibt sich nach der nun abgeschlossenen ersten CEF Transport-Tranche eine sehr ernüchternde Bilanz für Österreich und insbesondere für die Steuerzahler\_innen. Die gewährten Mittel liegen weit unter den Erwartungen. Einige Projekte sind komplett druchgefallen, wie etwa der Wiener Hafen.

Zudem wurde in den vergangenen Monaten auch gehofft, im Zuge der Erreichung des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) eine neue Förderquelle zu erschließen. Diese Hoffnung hat sich allerdings zerschlagen. So hielt auch der für Arbeitsplätze, Wachstum, Investitionen und Wettbewerbsfähigkeit zuständige Vizepräsident der Europäischen Kommission Jyrki Katainen im Rahmen seines Österreich Aufenthalts (Juni 2015) in einem Interview mit dem ORF fest, dass rein öffentliche Projekte wie etwa der Semmingbasis- oder der Brennerbasistunnel mit keinen Fördermitteln aus dem EFSI rechnen können. Der EFSI ist ein Garantiefonds, der in die Europäische Investitionsbank (EIB) eingebettet wird und mit 21 Mrd. EUR dotiert ist. Ziel ist, vorhandene EU-Mittel zu bündeln, um eine größere Hebelwirkung zu erzielen. Insgesamt sollen durch den EFSI über drei Jahre Gesamtinvestitionen in Höhe von 315 Mrd. Euro mobilisiert werden. Um den somit angestrebten Hebel von 1:15 zu erzielen bedarf es der Investition in "frische" Projekte mit einem hohen Mehrwert für Wirtschaft und Gesellschaft.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass die geplanten Milliarden-Investitionen in Tunnelbauprojekte letztlich alleine von den österreichischen Steuerzahler\_innen geschultert werden müssen und nicht nur weitere Erhöhungen der Annuitätenzahlungen an die ÖBB Infrastruktur AG unausweichlich erscheinen, sondern auch eine weitere Anhebung der Haftungsobergrenzen und insgesamt ein weiterer Anstieg der Staatschulden droht.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

### **Anfrage:**

1. In welcher Höhe wurden finanzielle Mittel aus der Fazilität Connecting Europe (CEF) Transport für Projekte Ihr Ressorts 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“).
2. 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“).
3. Mit welcher Begründung wurde die Gewährung der Fördermittel in der jeweils beantragten Höhe teilweise bzw. vollständig abgelehnt? Bitte um Erläuterung auf Einzelprojektbasis.

4. Zu welchen Zeitpunkten und in welchen Tranchen ist nach Kenntnis Ihres Ressorts vorgesehen, die verbleibenden Mittel der CEF Transport auszuschreiben?
5. 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?
6. Laufen in Ihrem Ressort bereits Vorbereitungen für den zweiten Call for Proposals?
7. 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?
8. 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.
9. In welcher Höhe sind im Rahmen der CEF Transport finanzielle Mittel explizit für Tunnelbauprojekte reserviert?
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.
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.
12. Welche Auswirkungen hat die Verweigerung 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.
13. 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.
14. Werden seitens Ihres Ressorts aufgrund der mangelnden Förderfähigkeit der Tunnelbauprojekte Re-Dimensionsmaßnahmen angedacht?
  - a. Wenn ja, welche?
  - b. Wenn nein, warum nicht?
15. 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.)

16. 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?
17. Wodurch begründet sich der Umstand, dass bis Mitte Juli 2015 noch kein aktueller ÖBB Rahmenplan (für 2015 bis 2020) vorliegt?
18. Wann wird der ÖBB Rahmenplan 2015 bis 2020 veröffentlicht?
19. Wodurch begründen Sie die Verzögerung der Veröffentlichung eines aktualisierten ÖBB Rahmenplans 2015 bis 2020 im Vergleich zu den Vorjahren 2013 und 2014?
20. Welche Auswirkungen auf den Bundesfinanzrahmen 2016 bis 2019 haben die geringen Förderzusagen aus der CEF Transport?
21. Welche Auswirkungen auf den Bundesfinanzrahmen 2016 bis 2019 ergeben sich aus der Nicht-Förderfähigkeit rein öffentlicher Projekte im Rahmen des EFSI?
22. Welche Kosten sind für die Projekte Semmeringbasistunnel, Koralm-tunnel/-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").
23. In welcher Höhe entfallen Kosten für die Projekte Semmeringbasistunnel, Koralm-tunnel/-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").
24. In welcher Höhe entfallen Kosten für die Projekte Semmeringbasistunnel, Koralm-tunnel/-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").