

GZ. BMVIT-10.000/0015-I/PR3/2018

An die
Präsidentin des Bundesrates
Inge Posch-Gruska

Parlament
1017 Wien

Wien, am 31. Juli 2018

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten Stögmüller, Freundinnen und Freunde haben am 5. Juni 2018 unter der Nr. 3508/J-BR an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Projekt „Breitspurbahn plus Mega-Güterterminal“ und dessen Folgen für Mensch und Umwelt gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- Welche Fläche soll für den sog. „Terminal Wien“ des Breitspurprojekts, der laut Ministerratsbeschluss vom 21.2.2018 im Raum Parndorf, nunmehr wohl aber an einem anderen Standort in Niederösterreich umgesetzt werden soll, tatsächlich a) exklusive, b) inklusive Betriebsansiedlungen und Verkehrsanschlüsse im Umfeld verbaut werden?
- Wie hoch soll gebaut werden, für wie viele Container soll am Areal Fläche für (Zwischen-)Lagerung bereitstehen, und wie hoch sollen Container übereinander gestapelt werden?
- Was bedeutet die geplante Verbauung von – laut projektbetreibender Planungsfirma – „minimal 150 bis 200 ha“ (zuzüglich Straßenanschlüsse, Schienenanschlüsse, beabsichtigte Ansiedlung flächenintensiver Logistikunternehmen...) für
 - a) die Boden- und Grundwasserqualität?
 - b) den Wildtierbestand (inkl. Vögel, Amphibien)?
 - c) bestehende Windenergieanlagen?
 - d) bestehende Schutzgebiete in den vorgesehenen Terminalstandort-Regionen?

- e) betroffene touristisch bedeutsame Einrichtungen, wie überregionale Verbindungsradwege u.dgl.?
- f) das im Areal vorhandene landwirtschaftliche Wegenetz – wird es für Güterwege Unterführungen/Brücken geben? Wenn ja wieviele, und auf wessen Kosten werden diese errichtet werden?
- g) den Hochwasserschutz (Versickerungsflächen, Ersatzflächen, etc.)?
- h) die Eigentümer der zu verbauenden/zu enteignenden Liegenschaften sowie der angrenzenden Liegenschaften?

Von der Breitspur Planungsgesellschaft wurde die Machbarkeitsstudie für eine zukünftige Eisenbahnverbindung von Wien nach Košice in der Slowakei beauftragt. Diese zeigt die grundsätzliche Machbarkeit der Breitspurbahn inkl. Terminals in Österreich und der Slowakei. Die technischen Bemessungen werden erst im Zuge der Vorbereitungen und der zukünftigen Planungen für die jeweiligen Genehmigungsverfahren im Detail behandelt und im Gleichklang mit dem slowakischen Projektabschnitt und unter Einbindung der Öffentlichkeit, insbesondere der berührten Bundesländer und Gemeinden, ermittelt werden. Diese genehmigten Planungsgrundlagen werden sodann in den jeweiligen Genehmigungsbescheiden genau definiert und somit ein wesentlicher Teil dieser Genehmigungsbescheide sein.

Zu Frage 4:

- Welche Adaptierungen im a) hochrangigen, b) niederrangigeren Straßennetz im Umfeld der öffentlich und in den Unterlagen der Planungsfirma genannten Terminalstandorte sind jeweils zu erwarten?

Eine erste, grundsätzliche Evaluierung der im hochrangigen Straßennetz erforderlichen Ausbaumaßnahmen hat seitens der befassten ASFINAG – abgesehen von im Bauprogramm der ASFINAG bereits vorgesehenen Maßnahmen – zu keinen zusätzlichen Investitionserfordernissen geführt. Die Adaptierungen auf das niederrangigere Straßennetz können erst im Zuge der zukünftigen Planungen und Genehmigungsverfahren ermittelt werden.

Zu Frage 5:

- Trifft es zu, dass „eine Anbindung des Güterbahnhofs an die Wasserstraße nicht sinnvoll und daher in den Planungen auch gar nicht vorgesehen“ sei (vgl. nöwpd 18.5.2018)?

Eine etwaige Anbindung des Güterbahnhofes an die Wasserstraße Donau wird im Zuge der zukünftigen Planungen und Genehmigungsverfahren unter Zugrundelegung der Entwicklung des Güterverkehrs auf den europäischen Wasserstraßen evaluiert werden.

Zu den Fragen 6 bis 9:

- Welche Lärmentwicklung
 - a) aufgrund des Terminals selbst
 - b) aufgrund des erhöhten Verkehrsauskommens in der Umgebung (Güterzüge und LKW)
- ist wo und zu welchen Tageszeiten zu erwarten?
- Welche Betriebszeiten wird es geben, ist insbesondere a) ein Nachtbetrieb, b) ein Rundum-die-Uhr-Betrieb zu erwarten?
- Welche Lichtentwicklung ist bei Nachtbetrieb des Terminals zu erwarten?
- Welche Gesundheitsgefährdungen der benachbarten Bevölkerung sind (sowohl während der Bauphase als auch im Vollbetrieb des Terminals) zu erwarten durch zB
 - a) erhöhte Belastungen durch Feinstaub und Abgabe?
 - b) Störung des Schlafes aufgrund erhöhter Lärmentwicklung?
 - c) Störung aufgrund von Lichtemissionen?

Die gestellten Fragen zum Terminal werden im Zuge der zukünftigen Planungen und Genehmigungsverfahren im Detail behandelt und werden Teil der jeweiligen Genehmigungsbescheide sein.

Zu den Fragen 10 bis 15:

- Welche Betriebsansiedlungen sind zu erwarten?
- Wie wird der Einfluss der neuen Betriebsansiedlungen und des Warenimports auf die bestehende regionale Wirtschaft eingeschätzt?
- Wie viele zusätzliche Arbeitsplätze (Angabe in Vollzeitäquivalenten pro Jahr) werden insgesamt erwartet durch
 - a) den Bau des Terminals
 - b) den Bau der Bahnverbindungen
 - c) den Betrieb des Terminals
 - d) den Betrieb der Breitspur-Bahnverbindung selbst (österr. Teil)
 - e) den nötigen zusätzlichen Ausbau des Straßennetzes
 - f) die Betriebsansiedlungen
 - g) sonstige Begleitmaßnahmen?
- Welcher Anteil dieser Arbeitsplätze sind jeweils „langfristig abgesicherte Jobs“?
- Um welche Art von Arbeitsplätzen mit welchem Qualifikationserfordernis wird es sich:
 - a. bei den langfristig abgesicherten Jobs,
 - b. bei den anderen Jobs handeln?
- Wie wirkt sich ein im Sinne von Frage 12 angenommener Anstieg der Arbeitsplätze aus
 - a) auf den regionalen Arbeitsmarkt?
 - b) auf den regionalen Immobilienmarkt?
 - c) auf das regionale Bevölkerungswachstum?
 - d) auf die regionale Infrastruktur?

Auf Basis der erarbeiteten Wirtschaftsstudie durch Deloitte Consulting wurde errechnet, dass die leistungsfähige Verbindung Wien – Kosice mit einer Breitspureisenbahn einen substantiellen makroökonomischen Nutzen - sowohl international für sämtliche Projektstaaten als auch besonders regional für die beteiligten Bezirke - generiert. Der makroökonomische Beitrag lässt sich

in allen beteiligten Ländern feststellen. In Österreich führt der prognostizierte makroökonomische Effekt zu einer nominalen Wertschöpfungssteigerung von € 16 Mrd. (exkl. Steuereinnahmen), wovon auf den Betrieb des Verteilerbahnhofs € 14 Mrd. entfallen.

Der Hauptteil der Wertschöpfung in Österreich ergibt sich aus dem Betrieb des Verteilbahnhofs, des EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) und den Baukosten des Verteilbahnhofs.

Die in Österreich anfallenden 127.500 Arbeitsjahre verteilen sich zu 8.600 auf die Bauphase, zu ca. 104.300 auf die regionale Betriebsphase des Verteilbahnhofs und zu 14.600 auf den Eisenbahnbetrieb und die Instandhaltung. Diese Werte beinhalten neben direkt erzeugten Beschäftigungseffekten im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt (Bauarbeiter, Terminalarbeiter, Zugpersonal etc.) auch Effekte der indirekten Beschäftigung (Arbeitsplatzschaffung für die Verpflegung der Arbeitskräfte, für Betriebsansiedlungen etc.).

Zu Frage 16:

- Welche Studien, Untersuchungen,... welcher AutorInnen in wessen Auftrag von wann liegen Ihren Ausführungen zu den Fragen 1 bis 15 jeweils zugrunde? Wir ersuchen um konkrete Beantwortung im Einzelnen.

Der Beantwortung liegen die von der Breitspur Planungsgesellschaft beauftragte Verkehrsstudie von Prognos AG, die technische Machbarkeitsstudie der Planungsgemeinschaft Bernard-Valbek-Obermeyer und die Studie „Evaluierung der Geschäftsmodelle ökonomische Analyse der Breitspurverbindung Kosice – Wien“ zugrunde.

Zu den Fragen 17 und 18:

- Wie hoch werden nach heutigem Stand die Kosten des Breitspurbahn-Projekts insgesamt für
 - a. den Bund,
 - b. die Länder,
 - c. die Gemeinden,
 - d. die Europäische Union,
 - e. Unternehmen mit staatlicher Beteiligung wie insbesondere solche des ÖBB-Konzerns,
 - f. Drittstaaten,
 - g. sonstige Investoren sein, aufgeschlüsselt nach Baukosten, Betriebskosten und Kosten von Begleitmaßnahmen wie Straßenbau und Adaptierung der Infrastruktur?
- Wie hoch werden nach heutigem Stand die Kosten des Breitspur-Terminal-Projekts für
 - a. den Bund,
 - b. die Länder,
 - c. die Gemeinden,
 - d. die Europäische Union,

- e. Unternehmen mit staatlicher Beteiligung wie insbesondere solche des ÖBB-Konzerns,
- f. Drittstaaten,
- g. sonstige Investoren sein, aufgeschlüsselt nach Baukosten, Betriebskosten und Kosten von Begleitmaßnahmen wie Straßenbau und Adaptierung der Infrastruktur?

In der technischen Machbarkeitsstudie wurde ein aus technischer und umweltrelevanter Sicht machbarer, etwa 400 km langer Korridor für die eingleisige, elektrifizierte Eisenbahnstrecke von Košice bis östlich von Wien behandelt, auf welchem die prognostizierten Gütervolumina befördert werden können. Unter Zugrundelegung der Erkenntnisse aus der technischen Machbarkeitsstudie wurde eine entsprechende Kostenschätzung durchgeführt, welche Investitionskosten für die Breitspurstrecke und die beiden Terminals in der Höhe von rund € 6,5 Mrd. auf Preisbasis 2016 zum Ergebnis hat. Derzeit wird seitens des BMVIT die Position Österreichs für die Realisierung des Projektes im Hinblick auf Geschäftsmodell, Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und gesellschaftsrechtliche Basis für die Planungs-, Bau- und Betriebsphase im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort konkretisiert, sowie die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen für Österreich dargestellt und die dafür notwendigen Konsultationen mit den potenziellen Projektpartnern und der EU geführt und sodann dem Ministerrat berichtet.

Zu den Fragen 19 und 20:

- Wie werden die volkswirtschaftlichen Folgen
 - a. des Breitspurbahnprojekts,
 - b. des Terminalprojekts beziffert und wie wurden diese berechnet?
- Wie wird insbesondere der gesamtwirtschaftliche nationale Nutzen
 - a. des Breitspurbahnprojekts,
 - b. des Terminalprojekts beziffert und wie wurde dieser berechnet?

Ich verweise auf meine Antwort zu den Fragen 10 bis 15.

Zu den Fragen 21 bis 23:

- Welche wirtschaftlichen, ökologischen und politischen Folgen werden für Österreich erwartet, wenn das
 - a. Breitspurbahnprojekt,
 - b. Terminalprojekt nicht umgesetzt wird, und welche, wenn es umgesetzt wird?
- Welche wirtschaftlichen Folgen werden für österreichische Unternehmen aufgeschlüsselt nach Größenklassen erwartet?
- Welche Folgen durch
 - a. Breitspurbahnprojekt,
 - b. Terminalprojekt werden für den österreichischen Arbeitsmarkt im Allgemeinen erwartet?

Wie in dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 festgehalten wird, ist das Projekt selbst aus österreichischer Sicht primär nicht aus infrastrukturellen Gesichtspunkten zu betrachten, sondern vor allem im volkswirtschaftlichen, makroökonomischen, standort-, verkehrs- und arbeitsmarktpolitischen Kontext für Österreich relevant. Aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten zwischen Breit- und Normalspur wurde zur Verknüpfung der beiden Systeme im Raum Wien eine leistungsfähige Schnittstelle in Form eines Umschlagterminals konzipiert, welche den Großraum Wien zur intermodalen Drehscheibe zwischen den Märkten Europas und Ostasiens machen kann und somit weitere Betriebsansiedlungen aus dem Warenhandels- und Logistikbereich mit sich bringt, verbunden mit neuen Arbeitsplätzen und entsprechender Wertschöpfung.

Bezüglich der Folgen für den österreichischen Arbeitsmarkt verweise ich auf meine Antwort zu den Fragen 10 bis 15.

Zu den Fragen 24 und 25:

- Wie groß ist der globale ökologische Nutzen aufgrund der dem Breitspurprojekt zugerechneten Verlagerung des Transports vom Schiff und vom Flugzeug (?) auf die Schiene? Welche Treibstoffe/Traktionsenergieträger mit welchen Emissionsfaktoren und welchem CO²-Ausstoß pro tkm zu welchem Zeitpunkt werden dabei bei Schiff, Frachtflugzeug und Schienennverkehr unterstellt?
- Welche Auswirkungen für CO²-Ausstoß und Schadstoffbelastung (insbes. Feinstaub, Stickoxide) wird die Region um den Terminalstandort zu tragen haben?

Die ökologischen Auswirkungen werden im Zuge des Verfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung umfassend analysiert. Dabei werden die umweltrelevanten Parameter des Breitspurbahnprojektes hinsichtlich der möglichen Beeinflussung auf umweltbezogene Schutzgüter im Detail untersucht.

Zu Frage 26:

- Wie groß ist der globale wirtschaftliche Nutzen durch das Breitspurbahnprojekt? Wem kommt dieser wirtschaftliche Nutzen in welcher Verteilung zugute?

Hierzu verweise ich auf meine Ausführungen zu den Fragen 10 bis 15.

Zu den Fragen 27 bis 30:

- Wie groß ist der politische Nutzen und für wen?
- Welche Alternativen gibt es, um global betrachtet denselben oder einen ähnlichen ökologischen, wirtschaftlichen und politischen Nutzen zu erzielen?
- Ist es möglich, unausweichliche lokale und regionale ökologische Einbußen gegen möglichen globalen ökologischen Nutzen abzuwägen, wenn ja, wie?

- Was ergibt eine solche Abwägung im Fall des beabsichtigten Breitspurbahn-Terminals am Standort
- a. Parndorf,
 - b. Region Carnuntum,
 - c. Schwechat-Zwölfxing,
 - d. Gänserndorf
 - e. Kapellerfeld/Deutsch-Wagram,
 - f. Werftgelände Korneuburg?

Aus Sicht der heimischen Verkehrspolitik besteht der Gestaltungsansatz darin, die Verkehrsströme in möglichst effektive und effiziente Bahnen zu lenken, also einen Gutteil der Warenströme mit nachhaltigen Verkehrssystemen abzuwickeln. Dazu ist es aber notwendig, in der Gruppe der Mitgestalter vertreten zu sein. Dies betrifft die chinesische Initiative der „Neuen Seidenstraße“ mit der Bereitstellung leistungsfähiger Bahnverbindungen von Griechenland nach Zentraleuropa ebenso wie das thematisierte Projekt der Verlängerung des Bahnsystems russischer Spurweite von 1520mm („Breitspur“) nach Mitteleuropa. Grundintention dabei ist es, die beiden unterschiedlichen Bahnbetriebssysteme in einem leistungsfähigen europäischen Bahnknoten, wie ihn der Großraum Wien-Bratislava darstellt, miteinander zu verbinden, um den Weitertransport der Waren im System Schiene gewährleisten zu können.

Dies ist aber – wie erwähnt – nur dann möglich, wenn sich Österreich in die Systemgestaltung einbringt und die Nutzung des Verkehrsträgers Schiene unterstützt.

Je nach Kategorisierung eines Netzelements ist vor dem eigentlichen Beginn der Detailplanungs- und Baugenehmigungsverfahren für hochrangige Verkehrsinfrastruktur eine „Strategischen Prüfung Verkehr“ (SP-V) durchzuführen, welche mit einer entsprechenden Erklärung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie abgeschlossen wird. Wesentliche Elemente der SP-V sind eine detaillierte Untersuchung der Umweltauswirkungen, eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung sowie eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung. Exakte Details zu Trassenführung und Dimensionierung der Infrastrukturelemente sind zu diesem Zeitpunkt noch nicht festgelegt. Dieser Prozessschritt ist Voraussetzung für die weitere Entwicklung eines Netzelements, wurde für das gegenständliche Vorhaben jedoch noch nicht eingeleitet. Österreich steht also erst ganz am Anfang eines Umsetzungsprozesses, bei dem eine umfangreiche Einbindung der betroffenen Länder, Gemeinden und der Öffentlichkeit nach den Vorgaben der Europäischen Union und nationalen Gesetzgebungen zu erfolgen hat.

Den befassten Projektinitiatoren und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist es dabei ein Anliegen, diese Verfahrensschritte transparent und gemäß den rechtlichen Vorgaben durchzuführen.

Zu den Fragen 31 und 32:

- Sind im Hinblick auf die Klimaveränderung und die angesichts des Pariser Klimavertrags global nötigen wirksamen Gegenmaßnahmen langfristig unverändert wachsende Transportvolumina (prognostizierte Zuwachsrate) realistisch, wenn ja warum?
- Wie ist der mittels eines Breitspurbahnprojekts noch weiter erleichterte Zugang von unter ökologisch und sozial fragwürdigsten Bedingungen produzierter Billigstware und von fossilen Energieträgern wie Flüssiggas zum österreichischen und europäischen Markt mit „gestärkter Souveränität“, „Nachhaltigkeit“, „konsequenter Umstellung der Energieversorgung auf heimische und erneuerbare Ressourcen“ u.dgl. mehr (vgl. FPÖ-Wahlprogramm 2017, Kapitel Umwelt) in Deckung zu bringen?

Ich verweise auf meine Ausführungen zu den Fragen 21 bis 23 sowie 27 bis 30.

Zu Frage 33:

- Welche Studien, Untersuchungen... welcher AutorInnen in wessen Auftrag von wann liegen Ihren Ausführungen zu den Fragen 17 bis 32 jeweils zu grunde? Wir ersuchen um konkrete Beantwortung im Einzelnen.

Die Antworten wurden unter Zugrundelegung des Ministerratsvortrages zum Breitspur-Projekt vom 16.02.2018 sowie der in Österreich vorgesehenen behördlichen Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte erstellt.

Zu den Fragen 34 und 35:

- Dem vom Verkehrsminister gemeinsam mit der Wirtschaftsministerin eingebrochenen Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist zu entnehmen. „Seitens des BMVIT wurde den Vertretern der – damaligen – BMF, BMEIA, BMWFJ und BKA der aktuelle Projektstatus in mehreren, gemeinsamen Erörterungen – zuletzt im Herbst 2017 – näher gebracht und die Ergebnisse der Projektphasen vorgestellt.“

Wann und mit wem im Einzelnen haben diese „gemeinsamen Erörterungen“ mit VertreterInnen anderer Ressorts zum Breitspur-Projekt stattgefunden, welche Ergebnisse wurden dabei jeweils vorgestellt, und welche sonstigen Erkenntnisse wurden gewonnen?

- Dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist weiter zu entnehmen: „Entsprechend wurde mit den Vertretern der betroffenen Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland verfahren. Aus Sicht des BMVIT kann eine Verwirklichung des Projektes jedenfalls nur im Konsens mit den betroffenen Bundesländern stattfinden, weshalb gegenwärtig die diesbezüglichen Gespräche intensiviert werden.“
a) Wann und mit wem im Einzelnen haben bis zum 16.2.2018 „gemeinsame Erörterungen“ des BMVIT jeweils mit den Bundesländern Wien, Niederösterreich

- und Burgenland zum Breitspur-Projekt, welche Ergebnisse wurden dabei jeweils vorgestellt, und welche sonstigen Erkenntnisse wurden gewonnen?*
- b) *Wann und mit wem im Einzelnen haben seit dem 16.2.2018 „gemeinsame Erörterungen“ des BMVIT jeweils mit den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland zum Breitspur-Projekt stattgefunden, welche Ergebnisse wurden dabei jeweils vorgestellt, und welche sonstigen Erkenntnisse wurden gewonnen?*

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien und der erforderlichen Kontextprojekte im Schienennetz der ÖBB Infrastruktur AG wurden den Vertretern der genannten Bundesministerien auf Sektionsebene der jeweiligen Ministerien sowie den Vertretern der genannten Bundesländer auf Verwaltungsebene in den Monaten September und Oktober 2017 vorgestellt und haben als Resultat zu dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.02.2018 geführt.

In der Landesverkehrsreferentenkonferenz vom 27.04.2018 wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) die Landesverkehrsreferenten über den aktuellen Status der Breitspur-Eisenbahnverbindung zwischen Kosice und Wien informiert. Weitere, regelmäßige Berichte an die Länder sollen zumindest bei jeder Tagung der Landesverkehrsreferentenkonferenz seitens des BMVIT erfolgen.

Zu Frage 36:

- *Dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist weiter zu entnehmen: „Das BMVIT hat in Zusammenarbeit mit den Österreichischen Bundesbahnen ein Konzept zur Anbindung der Breitspurstrecke an das TEN-Netz in Abhängigkeit des Terminalstandortes samt Kapazitätsanalyse der Zu- und Ablaufstrecken und notwendiger infrastruktureller Maßnahmen entsprechend erstellt und das Investitionserfordernis beziffert. Eine entsprechende Evaluierung der im hochrangigen Straßennetz erforderlichen Ausbaumaßnahmen hat seitens der befassten ASFINAG – abgesehen von im Bauprogramm der ASFINAG bereits vorgesehenen Maßnahmen – zu keinen zusätzlichen Investitionserfordernissen geführt.“*
- a) *Wer hat das erwähnte „Konzept zur Anbindung der Breitspurstrecke an das TEN-Netz...“ wann beauftragt?*
 - b) *Wann wurde dieses Konzept fertiggestellt?*
 - c) *Welche Terminalstandorte wurden dabei konkret geprüft?*
 - d) *Welche Kapazitäten der jeweiligen Zu- und Ablaufstrecken wurden festgestellt?*
 - e) *Welche notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen wurden je Terminalstandort jeweils identifiziert?*
 - f) *Welches Investitionserfordernis wurde je Terminalstandort jeweils beziffert?*
 - g) *Ist dieses Konzept öffentlich publiziert, wenn ja wo, wenn nein warum nicht?*
 - h) *Wer hat die „entsprechende Evaluierung der im hochrangigen Straßennetz erforderlichen Ausbaumaßnahmen“ wann beauftragt?*
 - i) *Welche „im Bauprogramm der ASFINAG bereits vorgesehenen“ Ausbaumaßnahmen sind konkret im Zusammenhang mit dem Breitspur-Projekt*

erforderlich und warum?

- j) *Ist diese Evaluierung und ihr Ergebnis öffentlich publiziert, wenn ja wo, wenn nein warum nicht?*

Die Untersuchungen der Kontextprojekte im Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG für den leistungsfähigen Zu- und Ablauf der Güterzüge wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt. Im September 2017 wurden die Untersuchungsergebnisse im Rahmen der Information der Bundesministerien auf Sektionsebene sowie der genannten Bundesländer seitens der ÖBB-Infrastruktur AG präsentiert. Die Auswirkungen auf das hochrangige Straßennetz wurden seitens der ASFINAG ermittelt. Derzeit sind keine Ausbaumaßnahmen im ASFINAG Bauprogramm das gegenständliche Projekt betreffend enthalten. Siehe auch meine Antwort zu Frage 34.

Zu den Fragen 37 und 38:

- *Können Sie ausschließen, dass eine kürzlich von manchen Amtsträgern insbesondere in Niederösterreich verlangte „Waldviertelautobahn“ mit dem zusätzlichen LKW-Verkehr infolge des Breitspur-Terminals und mit der Erreichbarkeit der (angeblich) vielen tausend Arbeitsplätzen „gerechtfertigt“ wird?*
- *Dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist weiter zu entnehmen: „Die von der Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Auftrag gegebene und im Herbst 2017 abgenommene Verkehrsstudie der Firma „Prognos AG“ sagt voraus, dass am Terminal Wien im Jahr 2030 ein Gütervolumen in der Höhe von 17,0 Mio. Tonnen und im Jahr 2050 in der Höhe von 21,5 Mio. Tonnen erwartet werden kann.“*
 - a) *Mit welchen Verkehrsträgern soll welcher Teil dieses Gütervolumens zum/vom sog. „Terminal Wien“, der laut Ministerratsvortrag/Regierungsbeschluss in Parndorf, späteren Aussagen zufolge hingegen in Niederösterreich entstehen soll, jeweils an-/wegtransportiert werden (Modal Split)?*
 - b) *Ist diese Studie öffentlich publiziert, wenn ja wo, wenn nein warum nicht?*
 - c) *Wie erklären Sie die Diskrepanzen zwischen MR-Vortrag und anderen öffentlichen Aussagen Ihrerseits zum Projekt bei Jahreszahlen und Gütervolumina?*

Zwischen dem Projekt Breitspurbahnverbindung Kosice-Wien und dem ebenfalls noch nicht im Genehmigungsstadium befindlichen Projekt „Waldviertelautobahn“ besteht kein Zusammenhang.

Im Regierungsprogramm 2017-2022 ist ganz klar das Bekenntnis der Bundesregierung zur Verlagerung des Zuwachses des Gütertransports von der Straße auf Schiene und Wasser zum Ausdruck gebracht. Somit ist es das erklärte Ziel, den Schiene-zu-Schiene-Verkehr durch das Breitspur-Projekt zu maximieren und damit einen optimalen Modal-Split für das System Schiene zu erreichen. Siehe auch Antwort zu Frage 58.

Zu den Fragen 39 und 54:

- *Dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist weiter zu entnehmen: „Darstellen der Position Österreichs im Hinblick auf das gemeinsame Geschäfts- sowie des*

Finanzmodells, die wirtschaftliche und gesellschaftsrechtliche Basis für die Planungs-, Bau- und Betriebsphase sowie die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen für Österreich und die Partner.“

- a) Welche Geschäftsmodelle stehen derzeit zum Diskussion und welche Position vertritt Österreich dazu?
- b) Welche Finanz(ierungs)modelle stehen derzeit zur Diskussion und welche Position vertritt Österreich dazu?
- c) Welche gesellschaftsrechtliche Basis für die Planungs-, die Bau- und die Betriebsphase sind Stand der Diskussion und welche Position vertritt Österreich dazu?
- d) Welche wirtschaftliche Basis für die Planungsphase ist Stand der Diskussion und welche finanziellen Auswirkungen für Österreich sind damit verbunden?
- e) Welche wirtschaftliche Basis für die Bauphase ist Stand der Diskussion und welche finanziellen Auswirkungen für Österreich sind damit verbunden?
- f) Welche wirtschaftliche Basis für die Betriebsphase ist Stand der Diskussion und welche finanziellen Auswirkungen für Österreich sind damit verbunden?

Das BMVIT ist durch den gegenständlichen MR Vortrag beauftragt, die Position Österreichs für die Realisierung des Projektes im Hinblick auf Geschäftsmodell, Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und gesellschaftsrechtliche Basis für die Planungs-, Bau- und Betriebsphase im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort zu konkretisieren, sowie die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen für Österreich darzustellen und die dafür notwendigen Konsultationen mit den potenziellen Projektpartnern und der EU zu führen und sodann dem Ministerrat zu berichten.

Zu Frage 40:

- Dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist weiter zu entnehmen: „Auf dieser Basis sind die dafür notwendigen Konsultationen mit den Partnerländern und potentiellen, weiteren Projektpartnern zu führen, sowie – zusammen mit den Partnerländern – die Abstimmung mit der Kommission der Europäischen Union anzustreben und sodann dem Ministerrat zu berichten.“
 - a) Welche „potentiellen, weiteren Projektpartner“ sind Stand der Diskussion?
 - b) Welche Abstimmung mit der EU-Kommission ist konkret erforderlich?
 - c) Welche „notwendigen Konsultationen mit der EU“ werden konkret wann von wem unternommen werden?

Ich verweise auf meine Ausführungen zu Frage 39.

Zu Frage 41:

- Dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist weiter zu entnehmen, dass nach Konkretisierung der Position Österreichs, Darstellung der finanziellen Auswirkungen, Konsultationen mit Projektpartnern und EU und neuerlichem Bericht an den

Ministerrat „darauf aufbauend“ „die Vorbereitungen für die behördlichen Grundsatzgenehmigungen, im Gleichklang mit dem slowakischen Projektabschnitt und unter Einbindung der Öffentlichkeit, insbesondere der berührten Bundesländer und Gemeinden, voran zu treiben“ und „im Einvernehmen mit dem BMF die Bereitstellung der für diese Schritte notwendigen Budgetmittel zu klären und sicher zu stellen „seien.“

- a) Bis wann ist mit der Erfüllung der diversen angesprochenen und bislang unerledigten Vorbedingungen zu rechnen, auf denen aufbauend erst Vorbereitungen für behördliche Grundsatzgenehmigungen incl. Öffentlichkeits-Einbindung voran zu treiben wären?
- b) Haben Sie entgegen dem Regierungsbeschluss vom 21.2.2018 bereits Vorbereitungen für behördliche Grundsatzgenehmigungen aufgenommen, wenn ja welche und auf welcher rechtlichen Grundlage?
- c) Werden Sie entgegen dem Regierungsbeschluss vom 21.2.2018 bereits vor Erfüllung dieser Vorbedingungen Vorbereitungen für behördliche Grundsatzgenehmigungen aufnehmen, wenn ja welche und auf welcher rechtlichen Grundlage?

Ich verweise hierzu auf meine Antwort zu den Fragen 27 bis 30.

Zu den Fragen 42 und 43:

- Von wem wurde die Passage „Auf Grundlage eines mit den Projektpartnern abgestimmten und den zuständigen Stellen beschlossenen Geschäfts- und Finanzierungsmodells können die Planungen zur Baureifmachung des Projektes erfolgen.“ wann in Ihren Ministerratsvortrag vom 16.2.2018 eingefügt?
- Wer sind die „zuständigen Stellen“, die ein Geschäfts- und Finanzierungsmodell zu beschließen hätten, konkret?

Die genaue Zusammensetzung der für das Geschäfts- und Finanzierungsmodell zuständigen Stellen hängt von der weiteren Projektkonkretisierung ab. Siehe Antworten zu Fragen 34 und 39.

Zu Frage 44:

- Nachdem der Ministerratsvortrag vom 16.2.2018 jedenfalls in seiner öffentlich zugänglichen Fassung keine Position Österreichs enthält – wie lautet die „Position“ zum Breitspur-Projekt konkret, die die Regierung am 21.2.2018 auf u.a. Ihren Antrag hin zustimmend zur Kenntnis genommen haben will?

Wie dem Ministerratsvortrag vom 16.2.2018 zu entnehmen ist, bekennt sich die österreichische Bundesregierung in ihrem Regierungsprogramm 2017-2022 „Zusammen. Für Österreich.“ grundsätzlich zur Umsetzung des Projektes zur Errichtung einer Breitspurbahn nach Wien.

Zu den Fragen 45 bis 51:

- Sollen
 - a) für den Terminal selbst,
 - b) für die mit ihm verbundenen Betriebsansiedlungen,
 - c) für die mit ihm verbundenen Infrastrukturneu- und –ausbauprojekte

bestehende Schutzgebiete in Anspruch genommen werden?

- *Wenn ja, Gebiete welcher Schutzgebietskategorien und in welchem jeweiligen Ausmaß? Bitte um Beantwortung aufgegliedert nach den vorgesehenen und u.a. von Ihnen persönlich medial kolportierten Standorten.*
- *Wenn nein: Wie nahe soll konkret an welche bestehenden Schutzgebiete herangerückt werden?*
- *Welche Auswirkungen hätte ein Breitspur-Terminalstandort im Raum Parndorf auf die Tourismusregion Neusiedler See?*
- *Welche Auswirkungen hätte ein Breitspur-Terminalstandort im Raum Parndorf auf den Nationalpark Neusiedler See?*
- *Welche Auswirkungen haben das Breitspurbahnprojekt und ein Terminalstandort im Nahbereich der Donau, zB in der Region Carnuntum oder im Marchfeld, auf den Nationalpark Donauauen?*
- *Welche Auswirkungen haben ein Breitspurbahnprojekt und ein Terminalstandort nördlich der Donau auf europarechtlich und/oder völkerrechtlich geschützte Schutzgebiete wie etwa im Bereich der March oder im Marchfeld?*

Ich verweise auf meine Ausführungen zu den Fragen 24 und 25 sowie 27 bis 30.

Zu den Fragen 52 bis 53:

- *Wie hoch wird der Anteil von Gefahrgütern (wie entzündbare oder selbstentzündliche Flüssigkeiten oder Gase, usw.) an den Transportgütern geschätzt, der im Rahmen des angegebenen Gesamt-Transportvolumens am Terminal ankommen soll?*
- *Wohin und mit welchen Verkehrsträgern soll dieser Teil des Gütervolumens konkret vom Terminal weitertransportiert werden?*

Die Ergebnisse der Verkehrsprognose enthalten noch keine detaillierten Angaben zu Gefahrguttransporten. Grundsätzlich ist es das Ziel, Gefahrengüter sicher und zuverlässig auf der Schiene zu transportieren.

Zu Frage 54:

- *Wie werden die Kosten für die verbleibenden Schritte bis zu einer baulichen Projektrealisierung der Breitspurbahn Ostslowakei-Österreichische Ostregion international und innerstaatlich konkret aufgeteilt? Bitte um konkrete Angabe je vorgesehenem Projektvorbereitungs-, Projektierungs-/Planungs-/Projektgenehmigungs-/Projektfinanzierungsschritt.*

Siehe hierzu meine Antwort auf Frage 39.

Zu den Fragen 55 und 56:

- *Welcher Kostenbeitrag – incl. Manpower – seitens des ÖBB-Konzerns und seiner Teilunternehmen ist für das Breitspur-Projekt bisher erfolgt?*
- *Welcher Kostenbeitrag – incl. Manpower – seitens des ÖBB-Konzerns und seiner Teilunternehmen wird für das Breitspur-Projekt in Zukunft erwartet?*

Die ÖBB Infrastruktur AG ist zu 25% an der Breitspurplanungsgesellschaft mbH beteiligt.

Zu Frage 57:

- *Der am 12.4.2018 von China aus in Richtung Wien in Bewegung gesetzte Güterzug, der in 15 Tagen sein Ziel erreichte, beweist, dass derartige Verkehre in derartigem Tempo auch heute schon und auch ohne Breitspur-Anschluss bis in den Raum Wien möglich und zeitlich im Vergleich zum Seeschiff attraktiv sind. Warum soll dennoch die sehr teure und sehr langwierige Errichtung einer hunderte Kilometer langen Neubaustrecke einer Lösung mit Umspuranlagen oder Umladung plus Optimierung der logistischen Abläufe vorgezogen werden?*

Siehe dazu meine Antwort auf die Frage 23.

Zu Frage 58:

- *Werden Sie die bisher erstellten und nunmehr vorgesehenen Studien und Gutachten der Breitspur GmbH anders als bisher im Volltext der Öffentlichkeit zugänglich machen? Wenn nein, warum nicht?*

Die Machbarkeitsstudien sind Eigentum der internationalen Breitspur Planungsgesellschaft mbH.

Zu den Fragen 59 bis 61:

- *Ist es angesichts der nur mehr mit Bilanz-„Tricks“ zu versteckenden wirtschaftlichen Schieflage der RCA (Rail Cargo Austria/ÖBB-Güterverkehrssparte) realistisch, dass ein „ÖBB-Güterverkehr in österreichischer Hand“ noch von einem Langfristprojekt Breitspur profitieren könnte? Wenn ja, wie ist diese optimistische Einschätzung begründet?*
- *Können Sie trotz der bekannten Affinität der FPÖ zu russischen Machthabern und Geldgebern ausschließen, dass es sich beim Breitspurprojekt um eine Vorleistung für einen vollständigen oder teilweisen Verkauf der RCA an die Russische Staatsbahn RZD oder andere russische Investoren handelt?*
- *China verlangte zB beim jüngsten österreichischen Staatsbesuch unmissverständlich die förmliche Anerkennung chinesischer Kerninteressen samt Beitritt Österreichs zur 16+1-Gruppe, in der China 16 osteuropäische Länder an sich gebunden hat, also eindeutige Unterwerfungsgesten, als Vorleistung für ein Memorandum zur „Neuen Seidenstraße“ (das deshalb anders als von Ihnen beabsichtigt nicht zustande kam). Wie passt angesichts dieser Vorfälle der vehemente Einsatz der RPÖ für Breitspurbahn und Neue Seidenstraße zu den Versprechungen der FPÖ (vgl. Wahlprogramm 2017) für eine „gestärkte Souveränität“ Österreichs?*

Siehe hierzu meine Ausführungen zu Frage 23.

Zu Frage 62:

- *Ein Effekt des Breitspurprojekts wäre ein technisch ungehinderter, direkter Zugang für insbesondere russische, evtl. auch chinesische Schwerst-Transporte bis in den Osten Österreichs. Russland hat in den letzten Jahren bereits konkrete militärische bzw. militärisch begleitete Aggressionen mit schwerem Gerät im Osten Europas gesetzt, in China hat der neue, langfristig abgesicherte Alleinherrcher anlässlich seiner Amtszeiterstreckung jüngst ebenfalls mit martialischen Drohungen unverkennbar militärischen Charakters aufhorchen lassen.*
- Wie beurteilen Sie im Lichte dieser friedenspolitisch besorgniserregenden Entwicklung die zusätzlichen Risiken, die mit der Errichtung einer bestens für Infrastruktur bis vor die Tore*

Wiens für Österreich und insbesondere die Ostregion und ihre BewohnerInnen verbunden wären?

Die Fragestellung fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich des BMVIT.

Zu den Fragen 63 und 64:

- Wie erklären Sie – als Verkehrsminister und als langjähriger Behindertensprecher der FPÖ -, dass Sie Schieneninfrastrukturprojekte zugunsten der österreichischen PendlerInnen und der Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen, wie barrierefreie Adaptierung und sonstige Modernisierung von Bahnhöfen oder Ausbau von Pendlerstrecken, im ÖBB-Rahmenplan 2018-2023 mit Einsparungs-Argumenten aufgeschoben haben, während Sie zugleich mit auffälligem Nachdruck ein zusätzliches Milliardenprojekt im hauptsächlich russischen Interesse vehement vorantreiben?
- Sind Ihnen russische Interessen wichtiger als die Interessen von ÖBB-Fahrgästen, insbesondere auch solchen mit Mobilitätseinschränkungen?

Ich verweise auf meine Antwort zu Frage 23.

Zu Frage 65:

- Ist es zutreffend, dass ein ehemaliger sehr hochrangiger FPÖ-Politiker und FPÖ-Finanzverantwortlicher und nachmaliger ÖBB-Manager längerfristig bei der Breitspur GmbH beschäftigt war oder ist?

Die Frage fällt grundsätzlich in die operative Verantwortung der Unternehmensorgane und nicht in meine Ingerenz. Es wird auf Artikel 52 B-VG und § 90 GOG des Nationalrates verwiesen.

Zu Frage 66:

- Können Sie ausschließen, dass im Zusammenhang mit dem Breitspurbahn-Projekt Parteienfinanzierung für die FPÖ zB aus Russland lukriert wird oder werden soll?

Ja.

Ing. Norbert Hofer

