

Mag. Andreas Reichhardt
Bundesminister

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

andreas.reichhardt@bmvit.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0007-I/PR3/2019

25. Juni 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Preiner, Kolleginnen und Kollegen haben am 25. April 2019 unter der **Nr. 3425/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Breitspureisenbahnverlängerung von Košice (SK) in den Raum Wien gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 22:

- *Wie stehen Sie zum Projekt „Anbindung Österreich an das eurasische Breitspurnetz“ über eine rund 400 Kilometer lange Neubahnstrecke zwischen Bruckneudorf/Parndorf (Burgenland) und Košice (Slowakei)?*
- *Befürworten Sie das Projekt „Breitspureisenbahnverlängerung von Košice (SK) in den Raum Wien“ in der Region Bruck/Leitha/Bruckneudorf/Kittsee?*

Im Rahmen des Gesamtprojektes ist eine Unterscheidung in den slowakischen Abschnitt und den österreichischen Abschnitt der Breitspurverlängerung von Bedeutung. Die gegenständliche Eisenbahninfrastruktur befindet sich in der Slowakei bereits im UVP-Verfahren. Dies stützt die Annahmen, dass das Breitspurnetz bis zur österreichischen Grenze verlängert wird. Die Fortsetzung bis in den Raum Wien ist dann nur mehr eine logische Konsequenz davon und Grundlage der derzeit laufenden Strategischen Prüfung – Verkehr (SP-V). Diese Verlängerung führt dazu, dass auch Österreich an der Wertschöpfung durch die Anbindung an das Breitspurnetz profitieren kann und führt außerdem dazu, dass voraussichtlich ein größerer Teil des durch die Breitspurverlängerung induzierten globalen Warenverkehrs auf der Schiene abgewickelt werden kann, da erst im Raum Wien die Anbindung an leistungsfähige europäische Eisenbahnachsen und -knoten gegeben ist. Würde die Breitspurverlängerung im Raum Bratislava enden, würde der Gütertransport demgegenüber zu einem weit höheren Anteil auf der Straße – insbesondere auch durch Österreich – erfolgen, was den Zielen dieser Bundesre-

gierung im Hinblick auf Umwelt- und Klimaschutz zuwiderläuft. Klar ist daher auch, dass der österreichische Abschnitt nur dann in Angriff genommen wird, wenn sich die Infrastrukturplanung auf slowakischer Seite konkretisiert. Die Verordnung einer entsprechenden Eisenbahn-Hochleistungsstrecke auf österreichischem Staatsgebiet durch die österreichische Bundesregierung, welche auf die derzeit laufende Strategische Prüfung – Verkehr folgen kann, führt noch zu keiner Realisierungsgenehmigung, sondern beauftragt die ÖBB lediglich, nachfolgende Prüfungs- und Planungsschritte in Angriff zu nehmen.

Zu Frage 2:

- *Ist aus Ihrer Sicht die Errichtung der Breitspurbahn von Russland nach Österreich notwendig?*

Das Breitspurnetz hat mehrere Endpunkte an der östlichen Grenze der Europäischen Union. Die bisherigen Untersuchungsergebnisse der Projektbeteiligten zeigen, dass der Bedarf für eine leistungsfähige Verknüpfung zwischen europäischen Eisenbahnkorridoren und dem Breitspurnetz gegeben ist. Dafür bietet sich gerade der Raum Wien an, da sich hier – fast einzigartig in Europa – mehrere besonders gut ausgebaute Korridore schneiden. Diese würde die Stärkung des Systems Eisenbahn insgesamt für den sich besonders dynamisch entwickelnden, transkontinentalen Warenverkehr bedeuten. Die Verlängerung bis in den Raum Wien wird gegenwärtig im Rahmen der laufenden SP-V geprüft.

Zu Frage 3:

- *Welche freien Güterverkehrskapazitäten bestehen im slowakischen Eisenbahnsystem?*

Die bisherigen Untersuchungen der Projektbeteiligten zeigen, dass die prognostizierte Verkehrsnachfrage im Güterverkehrsbereich zwischen Europa und Asien zum geplanten Verkehrsfreigabetermin – also in ca. 15 Jahren - eine eigene Güterverkehrsstrecke zur Anbindung des Breitspurnetzes an den Knotenpunkt leistungsfähiger Europäischer Korridore im Raum Wien rechtfertigt.

Zu Frage 4:

- *Wo konkret soll Ihrer Meinung nach der Endpunkt des Projektes „Seidenstraße – Breitspurbahn“ liegen?*

Diese Frage wird gegenwärtig im Rahmen der Strategischen Prüfung – Verkehr untersucht. Im Rahmen dieser Prüfung ist in der zweiten Jahreshälfte 2019 auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Ein Ergebnis dazu liegt daher noch nicht vor.

Zu den Fragen 5 und 7:

- *Unterstützen Sie das Projekt und dessen Umsetzung am geplanten Terminalstandort in der Region Bruckneudorf/Parndorf aufgrund der Nähe zu den Autobahnen A4 und A6?*
- *Welchen konkreten Maßnahmen werden Sie unternehmen, um das Projekt und dessen Umsetzung zu unterstützen?*

Die Frage nach der Umsetzung konkreter Projekte stellt sich derzeit nicht, da es mangels vorliegender Eisenbahn-Hochleistungsstreckenverordnung (diese kann erst nach einer Strategischen Prüfung – Verkehr durch die Bundesregierung erlassen werden) noch keine Rechtsgrundlage für Entwicklung und Einreichung konkreter Umsetzungsprojekte gibt.

Die Frage der potenziellen Lage des vorgeschlagenen Netzelements wird gegenwärtig im Rahmen der Strategischen Prüfung – Verkehr im Zuge einer umfassenden Alternativenprüfung untersucht, wobei mehrere Endpunkte in Frage kommen. Entscheidend für die Fortsetzung der Breitspurverlängerung bis in den Raum östlich von Wien ist insbesondere die Anbindung an das europäische Normalspurnetz, damit ein signifikanter Anteil des Gütervolumens auf der Schiene weiter- bzw. auch antransportiert werden kann.

Zu Frage 6:

- *Ist mit einer Zunahme des Schwerverkehrs auf der A4 und der A6 zu rechnen?*
 - *Wenn ja, in welchem Ausmaß?*

Globalisierung und wachsende Wirtschaft lassen die Verkehrs- und Warenströme zwischen Europa und Asien wachsen, Alternativen zu LKW und Schiff sind gefordert.

Das Ziel dieses Projektes ist es, durch den Schiene-zu-Schiene Bahnhof den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und auf der Schiene zu halten. Die Güter sollen auf der Schiene von und nach Europa verteilt werden. Durch das Projekt wird der zukünftig aufkommende Gütertransport auf der Straße verringert werden. Eine Betrachtung des Hinterlandverkehrs für das geplante Projekt in der Region Wien zeigt, dass ohne Schiene-zu-Schiene Bahnhof der Gütertransport auf der Straße deutlich erhöht wird.

Zu den Fragen 8, 9 und 20:

- *Erwarten Sie Auswirkungen auf die Wertschöpfung in der Region?*
 - *Wenn ja, welche?*
- *Welche Umwegrentabilität erwarten Sie?*
- *Wie hoch schätzen Sie den wirtschaftlichen/volkswirtschaftlichen Nutzen dieses Projektes?*

Durch die Realisierung des Projekts wird der Wirtschaftsstandort Österreich sowie die Region stark aufgewertet. In der Betriebsphase werden durch Betriebsansiedelungen aus Logistik, Versorgungsunternehmen und dem Terminal inklusive Instandhaltung langfristig circa 3.500 Arbeitsplätze generiert. In vollem Betriebsumfang wird ein jährlicher Effekt von über 450 Millionen Euro, in der Region generierter Wertschöpfung prognostiziert.

Für ganz Österreich hingegen bedeutet das einen Wertschöpfungseffekt von über 15 Milliarden Euro während des Baus der Strecke, des Verteilerbahnhofs und der ersten 30 Jahre Betriebsdauer.

Zu Frage 10:

- *Welcher Flächenbedarf besteht für den Logistikpark? Sind die notwendigen Bewilligungen bereits eingeholt?*

Ein konkreter Logistikpark ist nicht Gegenstand der laufenden SP-V.

Zu Frage 11:

- *Wurde mit den betroffenen Gemeinden in der Region Kontakt aufgenommen?*

Die vom Untersuchungsraum der Strategischen Prüfung - Verkehr des Infrastrukturprojektes betroffenen Gemeinden wurden vom Initiator gemeinsam mit dem Land Burgenland am 28. März 2019 im Gemeindeamt der Großgemeinde Bruckneudorf über das Projekt und das Verfahren der Strategischen Prüfung – Verkehr informiert.

Zu Frage 12:

- *Haben Sie Natur-, Umwelt-, Landschaftsschutzexperten im Zuge des Projektes „Breit-spurbahn“ eingebunden? Wie argumentieren die die Machbarkeit des Projektes?*

Derzeit wird – wie weiter oben dargestellt - eine Strategische Prüfung – Verkehr durchgeführt. Dabei werden umfassende Untersuchungen auf strategischer Ebene angestellt, Alternativen bewertet, Stellungnahmen eingeholt, Umweltauswirkungen abgeschätzt und der Umweltbericht zur vorgeschlagenen Netzveränderung erstellt. Diese Schritte sind derzeit erst in Bearbeitung, daher ist gegenwärtig keine Aussage dazu möglich. Die grundsätzliche Machbarkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung wird im Rahmen der SP-V auf Netzebene beurteilt, die Beurteilung von Projekten zur Realisierung der Netzveränderung ist Gegenstand nachfolgender Planungsprozesse und Genehmigungsverfahren (z.B. UVP).

Zu Frage 13:

- *Welche Auswirkungen erwarten Sie bei der Realisierung des Projektes auf die nationale Umsetzung der Pariser Klimaschutzziele?*

Mit dem Projekt wird das Erreichen von Klimaschutzzielen maßgeblich unterstützt, denn der Verkehrsträger Bahn ist die derzeit emissionsärmste Transportmethode im Unionsgebiet.

Der Anteil am globalen Frachtvolumen auf der Bahn ist noch vergleichsweise gering und hat damit großes Potenzial. Der Transport ist umweltschonend und schnell, Unfall- und Klimafolgekosten sind gering. Den Klimawandel zu managen, bedeutet Bahn zu fahren.

Zu Frage 14:

- *Was bedeutet das Projekt für die angrenzenden Naturschutzgebiete und insbesondere für den Nationalpark Neusiedlersee und den Nationalpark Donauauen?*

Im Rahmen der Strategischen Prüfung – Verkehr wird erhoben, welche Auswirkungen die vorgeschlagene Netzveränderung auf das hochrangige Verkehrswegenetz, die Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich hat. In anschließenden Projektgenehmigungsverfahren, wie beispielsweise der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Auswirkungen auf Naturschutzgebiete überprüft.

Zu Frage 15:

- *Wie wird sich der CO₂-Ausstoß und die Feinstaubbelastung in der Region um den Terminal dadurch verändern?*

Der Transport mit der Bahn ist umweltfreundlicher als alle anderen Transportarten und Unfall- und Klimafolgekosten sind sehr gering.

Im Rahmen der Strategischen Prüfung – Verkehr wird erhoben, welche Auswirkungen die vorgeschlagene Netzveränderung auf das hochrangige Verkehrsnetz, die Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich hat. In anschließenden Projektgenehmigungsverfahren, wie beispielsweise der Umweltverträglichkeitsprüfung werden auch die Belastungen durch Feinstaub und CO₂ dargestellt.

Zu Frage 16:

- *Welche standort- und arbeitsmarktpolitischen Vor-/Nachteile sehen Sie bei der Realisierung des Projektes für die Region?*

Das Projekt bringt Potenzial für die nachhaltige Entwicklung der Region. Durch die Möglichkeit von Betriebsansiedlungen im Umfeld des Verteilerbahnhofs sind neue Arbeitsplätze zu erwarten. Konkret bedeutet das – wie auch weiter oben dargestellt - dass im Umkreis des Verteilerbahnhofs ca. 3.500 Vollzeit Arbeitsplätze entstehen werden. Ebenso wird es zu einer deutlichen Steigerung des Bruttoregionalproduktes kommen. Im vollen Betriebsumfang wird ein jährlicher Effekt von über 450 Millionen Euro neuer Wertschöpfung für die Region prognostiziert. Darüber hinaus sind weitere Vorteile wie etwa höhere Steuereinnahmen für die Gemeinden in der Region durch Betriebsansiedlungen zu erwarten.

Zu Frage 17:

- *Wie hoch sind die Kosten der Republik Österreich für die Errichtung der Breitspurbahn?*

Die Investitionskosten für die Schieneninfrastruktur auf österreichischem Staatsgebiet werden aus heutiger Sicht mit rund 1 Mrd. Euro abgeschätzt. Für Kontextprojekte in Österreich werden Kosten von rund 1,5 Mrd. Euro kalkuliert.

Zu Frage 18:

- *Wer beteiligt sich sonst noch an der Finanzierung und in welchem Ausmaß?*

Die Machbarkeitsstudie wurde von der Breitspur Planungsgesellschaft mbH, an der die vier Partner Österreich, Slowakei, Ukraine und Russland beteiligt sind, finanziert.

Das gemeinsame Geschäfts- und Finanzierungsmodell, die wirtschaftliche und gesellschaftsrechtliche Basis für die Planungs-, Bau- und Betriebsphase werden zurzeit unter den Projektpartnern verhandelt.

Zu Frage 19:

- *Wie hoch sind die gesamten Errichtungskosten der Breitspurbahn?*

Die Investitionskosten für das gesamte Projekt in der Slowakei und in Österreich belaufen sich auf rund 6,5 Mrd. Euro (Preisbasis 2016).

Zu Frage 21:

- *Bis wann sollte Ihrer Meinung nach, falls das Projekt realisiert wird, die Fertigstellung erfolgen?*

Mit einer Fertigstellung der Breitspurverlängerung kann aus heutiger Sicht in etwa 15 Jahren gerechnet werden.

Zu Frage 23:

- *Wie bewerten Sie in Kenntnis der Stellungnahme des Landes Burgenland vom 7.1.2019 das Projekt „Breitspurbahn östlich von Wien – Staatsgrenze bei Kittsee“?*

Derzeit wird eine Strategische Prüfung – Verkehr durchgeführt. Dabei werden umfassende Untersuchungen auf strategischer Ebene angestellt, Alternativen bewertet, Stellungnahmen eingeholt, Umweltauswirkungen abgeschätzt und der Umweltbericht zur vorgeschlagenen Netzveränderung erstellt. Diese Schritte sind derzeit erst in Bearbeitung, daher ist gegenwärtig keine Aussage dazu möglich. Der veröffentlichte Umweltbericht wird auch auf die in der Konsultationsphase eingegangenen Stellungnahmen eingehen.

Zu Frage 24:

- *In den unter Umständen vom Projekt „Breitspureisenbahn“ betroffenen burgenländischen Gemeinden herrschen große Sorge und Ängste vor. Nehmen Sie diese Sorgen der Bevölkerung ernst und welche Schlüsse ziehen Sie daraus?*

Die Weiterentwicklung der heimischen Infrastruktur im Einklang mit den hohen österreichischen Planungs- Projektierungs- und Realisierungsstandards sollte immer auch als Chance begriffen werden, den Wohlstand, das Wohlbefinden und die Zufriedenheit der Bevölkerung zu vermehren.

Deshalb wurde bereits frühzeitig von der ÖBB-Infrastruktur AG über den aktuellen Stand der Strategischen Prüfung-Verkehr „Raum östlich von Wien – Staatsgrenze bei Kittsee (Strecke und Güterterminal) am 28. April 2019 in Bruckneudorf informiert.

Weitere Informationsveranstaltungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG sind vorgesehen.

Mag. Andreas Reichhardt

