

3697/AB
vom 07.08.2019 zu 3834/J (XXVI.GP) bmvit.gv.at

= Bundesministerium
 Verkehr, Innovation
 und Technologie

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-10.000/0012-I/PR3/2019

7. August 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Kucharowits, Genossinnen und Genossen haben am 2. Juli 2019 unter der **Nr. 3834/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Breitspurbahnverlängerung – Anbindung an das eurasische Breitspur-Bahnnetz gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche AkteurInnen sind federführend bei der Konzeption des Projekts „Breitspurbahnverlängerung von Kosice (SK) in den Raum Wien“?*

Das Vorhaben ist ein Gemeinschaftsprojekt zwischen den vier Staaten Österreich, Slowakei, Ukraine und Russland. Für die Konzeption des Projektes und die notwendigen Vorbereitungsschritte wurde die Breitspurplanungsgesellschaft als Joint Venture zwischen den Partnerländern Österreich, Slowakei, Ukraine und Russland mit Sitz in Wien gegründet. Die Eigentümervertretung für den österreichischen Anteil in dieser Gesellschaft nimmt die ÖBB-Infrastruktur AG wahr, welche über vielfältige Erfahrungen bei der Entwicklung und Umsetzung von Großprojekten im Bereich der Schieneninfrastruktur verfügt.

Zu den Fragen 2 bis 5:

- *Wurden für dieses Projekt die Vertretung der Bundesländer miteinbezogen?*
 - a. *Wenn ja, welche?*
 - b. *Wenn ja, in welcher Form wurden sie miteinbezogen?*
 - c. *Wenn ja, wann wurden sie miteinbezogen?*
 - d. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Gibt es offizielle Stellungnahmen des Landes Niederösterreich?*
 - a. *Wenn ja, wann wurde diese erstellt?*
 - b. *Wenn ja, welche Positionen vertritt hier das Land NÖ?*

- c. Wenn nein, warum nicht?
- Gibt es offizielle Stellungnahmen des Landes Burgenland?
 - a. Wenn ja, wann wurde diese erstellt?
 - b. Wenn ja, welche Positionen vertritt hier das Land Burgenland?
 - c. Wenn nein, warum nicht?
- Gibt es offizielle Stellungnahmen der Stadt Wien?
 - a. Wenn ja, wann wurde diese erstellt?
 - b. Wenn ja, welche Positionen vertritt hier die Stadt Wien?
 - c. Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland werden in die Strategische Prüfung – Verkehr entsprechend den Bestimmungen des SP-V-Gesetzes einerseits in ihrer Funktion als Umweltstellen, andererseits in ihrer Funktion als potenziell betroffene Initiatoren von Netzveränderungen eingebunden. Im Zuge der Konsultationsphase gem. § 4 SP-V-Gesetz wurden die Bundesländer daher zu den geplanten Inhalten des Umweltberichts konsultiert. Die Ergebnisse dieser Konsultationsphase werden gegenwärtig analysiert und im Rahmen des zu veröffentlichten Umweltberichts eingearbeitet bzw. dargestellt. Die Veröffentlichung des Umweltberichts ist derzeit in Vorbereitung.

Zu Frage 6:

- Wurden betroffene Gemeinden vorab über das Vorhaben informiert?
 - a. Wenn ja, welche? Bitte aufgelistet nach Bundesländern.
 - b. Wann wurden diese Gemeinden informiert?
 - c. In welcher Form wurden diese informiert?
 - d. Wenn nein, warum nicht?

Da die Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit nicht nur erklärtes Ziel der SUP-Richtlinie der Europäischen Union und des zu ihrer Umsetzung ergangenen SP-V-G ist, sondern aufgrund der bisherigen Erfahrungen der ÖBB-Infrastruktur AG die transparente Kommunikation eines jeden Planungsprozesses eine wesentliche Grundlage für die erfolgreiche, umweltverträgliche und zukunftsorientierte Weiterentwicklung des österreichischen Schienennetzes darstellt, war es uns ein Anliegen, Gemeindevertreter bereits im März 2019 zu informieren. Am 28. März 2019 wurden die burgenländischen Gemeinden (Bruckneudorf, Deutsch-Jahrndorf, Gattendorf, Kittsee, Neudorf bei Parndorf, Nickelsdorf, Pama, Parndorf, Potzneusiedl, Zurndorf, Edelstal) im Gemeindeamt Bruckneudorf im Zuge eines Informationsgesprächs frühzeitig über das Vorhaben, die Einreichung der Netzveränderung beim BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) und den Prozess der Strategischen Prüfung-Verkehr informiert.

Zu Frage 7:

- Wird die Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und Ländern künftig forciert?
 - a. Wenn ja, auf welche Gemeinden wird das zutreffen?
 - b. Wenn ja, wie wird diese Zusammenarbeit aussehen?
 - c. Wenn nein, warum nicht?

Im November 2018 wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG die Strategische Prüfung Verkehr (SP-V) für die Eisenbahnstrecke im Korridor „Raum östlich von Wien – Staatsgrenze bei Kittsee (Strecke und Güterterminal)“ beim BMVIT initiiert. Das Verfahren wird vom ho. Ressort geleitet. Nach Ende des SP-V-Prozesses kann die Annahme der vorgeschlagenen Netzverän-

derung in Gestalt einer Eisenbahnhochleistungs-Streckenverordnung der Bundesregierung stehen. Diese Verordnung ermöglicht es, weitere Planungsarbeiten und Anstrengungen zur Erlangung von Grundsatzgenehmigungen einzuleiten. Nach Abschluss der SP-V findet ein Auswahlverfahren für die Bahntrasse statt, das in enger Abstimmung mit den betroffenen Ländern und Gemeinden erfolgt.

Zu Frage 8:

- Wie gestaltet sich der Prozess zur Standort-Entwicklung des Breitspurterminals?
 - a. Wer leitet diesen Prozess?
 - b. Welche AkteurInnen sind in diesem Prozess involviert?
 - c. Sind ExpertInnen aus den Bereichen Umweltschutz sowie Raum- und Verkehrsplanung beteiligt?
 - d. Sind hier die GemeindevertreterInnen beteiligt?
 - e. Welche Kriterien sind ausschlaggebend für die Bestimmung des Standorts?
 - f. Wurden hier Standards und Förderrichtlinien bereits festgelegt? Wenn ja, wie sehen diese aus?
 - g. Wird dieser Prozess transparent gestaltet sein?

Nach dem Ende des SP-V-Prozesses kann die Annahme der vorgeschlagenen Netzveränderung in Gestalt einer Eisenbahnhochleistungs-Streckenverordnung der Bundesregierung stehen. Diese Verordnung ermöglicht es, weitere Planungsarbeiten und Anstrengungen zur Erlangung von Grundsatzgenehmigungen einzuleiten. Nach Abschluss der SP-V findet ein Auswahlverfahren für die Bahntrasse statt, das in enger Abstimmung mit den betroffenen Ländern und Gemeinden erfolgt. Eigenschaften und Parameter des Auswahlverfahrens für Standort von Trasse und Terminal ergeben sich erst nach Inkrafttreten der Eisenbahnhochleistungs-Streckenverordnung der Bundesregierung.

Zu Frage 9:

- Können für die Anbindung der Güterschienennetze bis nach China bestehende Terminals verwendet werden?
 - a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn nein, warum nicht?

Die beiden großen bestehenden Schienengüterterminals in Wien (Freudenau und Wien Süd) sind, was die Kapazitäten anbelangt, schon heute sehr gut ausgelastet. Der Terminal Wien Süd wird daher bis 2021 um ein Drittel erweitert. Dieser Terminal ist für den Umschlag von Gütern zwischen dem europäischen 1.435 mm Schienennetz und dem Straßentransport konzipiert. Für den Umschlag der Güter vom transkontinentalen 1.520 mm Schienennetz auf das europäische 1.435 mm Schienennetz wird eine neu zu errichtende Anlage notwendig sein. Unabhängig vom Breitspurprojekt wird es im Großraum Wien zusätzliche Umladekapazitäten benötigen, um den Bedarf des Güterverkehrs auch in Zukunft abdecken zu können.

Zu Frage 10:

- Wie hoch werden die Kosten für die Errichtung der Breitspurbahn sowie des Terminals sein?
 - a. Welche Kosten kommen auf die Republik Österreich zu?
 - b. Welche AkteurInnen werden sich noch an der Finanzierung beteiligen?

Die Investitionskosten für die Schieneninfrastruktur inkl. Terminal auf österreichischem Staatsgebiet werden aus heutiger Sicht mit rund € 1 Mrd. (Preisbasis 2018) abgeschätzt. Für

Kontextprojekte in Österreich werden Kosten von rund € 1,5 Mrd. (Preisbasis 2018) kalkuliert. Das gemeinsame Geschäfts- und Finanzierungsmodell, die wirtschaftliche und gesellschaftsrechtliche Basis für die Planungs-, Bau- und Betriebsphase werden zurzeit unter den Projekt-partnern verhandelt.

Zu Frage 11:

- *Wie weit sind die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie?*
- a. *Welche AkteurInnen waren bzw. sind an der Erstellung dieser Studie beteiligt?*
 - b. *Wann ist mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie zu rechnen?*
 - c. *Wann ist mit einer Veröffentlichung dieser zu rechnen?*
 - d. *Gibt es aus der Studie erste Erkenntnisse zur technischen Machbarkeit des Projekts? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?*
 - e. *Gibt es bereits erste Anhaltspunkte zur Finanzierung? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?*
 - f. *Lässt sich bereits ein konkreter Zeitraum für den Baubeginn feststellen? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?*
 - g. *Gibt es Erkenntnisse zu den Auswirkungen des Projekts auf die voraussichtlich betroffenen Naturschutzgebiete?*

Die Machbarkeitsstudie wurde von der Breitspur Planungsgesellschaft mbH, an der die vier Partner Österreich, Slowakei, Ukraine und Russland beteiligt sind, durchgeführt und wurde im Jahr 2017 abgeschlossen.

Die Machbarkeitsstudie, bestehend aus einer verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Analyse bestätigt, dass die Umsetzungsmöglichkeit des geplanten Vorhabens gegeben ist. Die wesentlichen Inhalte dieser Studie wurden bereits in der Pressemitteilung begleitend zur Initiierung der SP-V und beim Informationstermin im März 2019 an die vom Untersuchungsraum der SP-V betroffenen burgenländischen Gemeinden kommuniziert (siehe Frage 6). Ebenso wurden die Projektinhalte, basierend auf den Ergebnissen der Studie, den Vertretern des Landes Niederösterreich und Burgenland vorgestellt.

Die Unterlagen der Breitspur Planungsgesellschaft mbH haben Eingang in das Scoping-Dokument gefunden. Dieses Dokument wurde zur Initiierung der SP-V an das BMVIT übermittelt und der überparteilichen Bürgerinitiative gegen die Breitspurbahn sowie der Gemeinde Pamhagen auf Basis von Anfragen nach dem Umweltinformationsgesetz zur Verfügung gestellt.

Die Studie bestätigt die technische und rechtliche Machbarkeit und die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnverbindung von Košice in die Twin-City Region Wien-Bratislava.

Zur Frage der Finanzierung verweise ich auf meine Ausführungen zu Frage 10.

Im Hinblick auf die auch nach Abschluss der SP-V noch erforderlichen Genehmigungsverfahren und Detailplanungen, ist von einer Planungsphase bis ca. 2025 auszugehen.

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 12:

- *Im April dieses Jahres wurde erstmals ein ÖBB-Zug im chinesischen Chengdu abgefertigt, der in 15 Tagen Wien erreicht hat – auch ohne Verlängerung der Breitspur. Ist eine Variante der Verbindung durch die Normalspurbahn geprüft? Wenn ja, wie sind die Erkenntnisse? Wenn nein, warum nicht?*

Das Breitspurnetz hat mehrere Endpunkte in der östlichen Grenze der Europäischen Union. Bisherige Untersuchungsergebnisse 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 ausgebauten Korridore schneiden. Dies würde die Stärkung des Systems Eisenbahn insgesamt für den sich besonders dynamisch entwickelnden, transkontinentalen Warenverkehr bedeuten. 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 Vollzeitarbeitsplätze entstehen werden. Ebenso wird es zu einer deutlichen Steigerung des Bruttoregionalproduktes kommen. Im vollen Betriebsumfang wird ein jährlicher Effekt von über € 450 Mio. 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. Überlegungen wie diese zu potenziellen Alternativen zur vorgeschlagenen Netzveränderung sind Gegenstand der Strategischen Prüfung – Verkehr. Der Umweltbericht, in welchem die Alternativen und deren Auswirkungen dargestellt sind, wird derzeit durch den Initiator ÖBB-Infrastruktur AG erstellt und in weiterer Folge veröffentlicht. Dann kann die gesamte Öffentlichkeit zum Umweltbericht Stellung beziehen.

Mag. Andreas Reichhardt

