

Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am 20. Juni 2018

Geschäftszahl (GZ): BMDW-10.101/0078-IM/a/2018

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 738/J betreffend "Breitspureisenbahnverlängerung von Kosice (SK) in den Raum Wien", welche die Abgeordneten Erwin Preiner, Kolleginnen und Kollegen am 20. April 2018 an mich richteten, stelle ich fest:

**Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:**

- *Wie stehen Sie zum Projekt "Anbindung Österreichs an das eurasische Breitspur-Bahnnetz über eine rund 400 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Parndorf (Burgenland) und Kosice (Slowakei)"?*

Im Regierungsprogramm 2017-2022 hat sich die Bundesregierung klar zur Umsetzung des Projekts zur Breitspureisenbahnverlängerung von Košice nach Wien bekannt. Durch den Ministerratsvortrag vom 16. Februar 2018 wurden die Basis und der Rahmen für die Fortführung der Bestrebungen zur Realisierung der Verlängerung des transsibirischen Breitspur-Korridors (1520 mm Spurweite) aus der Ostslowakei in den Raum Wien und den Zusammenschluss mit den transeuropäischen Verkehrsachsen (1435 mm Spurweite) im Verkehrsknoten Wien geschaffen.

**Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:**

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

Um den Transport des stetig wachsenden Welthandels effizient, umwelt- und klimafreundlich abzuwickeln, sind weitere Verkehrsinfrastrukturkapazitäten erforderlich. Der Eisenbahntransport stellt eine nachhaltige Alternative zu See- und Lufttransport dar,

da er bei höherer Umweltfreundlichkeit wesentlich kürzere Transportzeiten als der Seetransport bietet und zudem deutlich kostengünstiger als der Lufttransport ist. Aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten zwischen dem eurasischen Breitspurbahnnetz und dem transeuropäischen Normalspurnetz braucht es eine leistungsfähige Schnittstelle in Form eines Umschlagsterminals zur Verknüpfung der beiden Systeme. Der Großraum Wien kann durch die Verlängerung der Breitspureisenbahn und die damit verbundene Anknüpfung an das eurasische Breitspurbahnnetz zur intermodalen Drehscheibe zwischen den Märkten Europas und Ostasiens werden.

**Antwort zu den Punkten 3 bis 7, 10 bis 12 und 17 bis 19 der Anfrage:**

- *Welche freien Güterverkehrskapazitäten bestehen im slowakischen Eisenbahnsystem?*
- *Wo konkret soll Ihrer Meinung nach der Endpunkt des Projektes "Seidenstraße-Breitspurbahn" liegen?*
- *Unterstützen Sie das Projekt und dessen Umsetzung am kolportierten Terminalstandort in Parndorf aufgrund der Nähe zu den Autobahnen A4 und A6?*
- *Ist mit einer Zunahme des Schwerverkehrs auf der A4 und der A6 zu rechnen?*
  - *Wenn ja, in welchem Ausmaß?*
- *Welche konkreten Maßnahmen werden Sie unternehmen, um das Projekt und dessen Umsetzung zu unterstützen?*
- *Welcher Flächenbedarf besteht für den Logistikpark? Sind die notwendigen Bewilligungen bereits eingeholt?*
- *Wurde mit den betroffenen Gemeinden in der Region Kontakt aufgenommen?*
- *Haben Sie Natur-, Umwelt-, Landschaftsschutzexperten im Zuge des Projektes "Breitspurbahn" eingebunden? Wie argumentieren Sie die Machbarkeit des Projektes?*
- *Wie hoch sind die Kosten der Republik Österreich für die Errichtung der Breitspurbahn?*
- *Wer beteiligt sich sonst noch an der Finanzierung und in welchem Ausmaß?*
- *Wie hoch sind die gesamten Errichtungskosten der Breitspurbahn?*

Dazu ist auf die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu verweisen.

**Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:**

- *Erwarten Sie Auswirkungen auf die Wertschöpfung in der Region?*
  - *Wenn ja, welche?*

Laut Machbarkeitsstudie (Kapitel "Wirtschaftsstudie"; erstellt von Deloitte Consulting GmbH; Stand 15.9.2017), die von der Breitspur Planungsgesellschaft in Auftrag gegeben worden ist, ist durch das Projekt von einer nominalen Wertschöpfung von rund € 28,6 Mrd. bis 2062 (nach einem rund 30-jährigen Betrieb) auszugehen, wovon mehr als die Hälfte - € 15,5 Mrd. - auf Österreich entfällt. Bei einer angenommenen Indexierung von 3% p.a. über die gesamte Betriebszeit liegt die gesamte erzeugte Wertschöpfung bei € 12,4 Mrd. bzw. auf staatlicher Ebene in Österreich bei rund € 5,6 Mrd.

**Antwort zu Punkt 9 der Anfrage:**

- *Welche Umwegrentabilität erwarten Sie?*

Die Breitspur dient als Alternative zu den Hochseetransporten aus Fernost, die per Bahn oder LKW nach Zentraleuropa weitergeleitet werden. Wenn im Vergleich zur heutigen Bahnverbindung ein Güterumschlag entfällt und der Systemwechsel von Breitspur auf Normalspur erst in Österreich getätigt wird, entstehen Zeit- und Kostenvorteile für die österreichischen Unternehmen.

Für den Raum Wien, gleich wie für den gesamten Wirtschaftsstandort Österreich, ist die Einbindung in die großräumigen internationalen Wirtschaftskorridore eine Investition in die Zukunft. Der Terminal der Breitspurbahn könnte als Teil des transkontinentalen Seidenstraßen-Projekts Europas größter Umschlagplatz für Güter von und nach China werden.

**Antwort zu den Punkten 13 bis 15 der Anfrage:**

- *Welche Auswirkungen erwarten Sie bei Realisierung des Projektes auf die nationale Umsetzung der Pariser Klimaschutzziele?*
- *Was bedeutet das Projekt für die angrenzenden Naturschutzgebiete und insbesondere für den Nationalpark Neusiedlersee und den Nationalpark Donauauen?*

- *Wie wird sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die Feinstaubbelastung in der Region um den Terminal dadurch verändern?*

Dazu ist auf die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus zu verweisen.

**Antwort zu den Punkten 16 und 20 der Anfrage:**

- *Welche Standort- und arbeitsmarktpolitischen Vor-/Nachteile sehen Sie bei der Realisierung des Projektes für die Region?*
- *Wie hoch schätzen Sie den wirtschaftlichen/volkswirtschaftlichen Nutzen dieses Projektes?*

Die Ergebnisse der oben erwähnten Machbarkeitsstudie zeigen, dass mit der Realisierung des Projekts erheblicher nachhaltiger volkswirtschaftlicher Nutzen für alle vier Projektländer (Österreich, Slowakei, Russland, Ukraine) erreicht werden kann, wobei Österreich nominal betrachtet der aus volkswirtschaftlicher Perspektive mit Abstand größte Profiteur unter den Partnerstaaten ist. So bringt das Projekt etwa Betriebsansiedlungen aus dem Warenhandels- und Logistikbereich mit sich, was wiederum neue Arbeitsplätze schafft und entsprechende Wertschöpfung generiert.

Die Machbarkeitsstudie (Kapitel "Verkehrsstudie", erstellt von Prognos AG; Stand 15.9.2017) sagt voraus, dass an einem künftigen Terminal im Jahr 2030 ein Gütervolumen in der Höhe von 17 Mio. Tonnen und im Jahr 2050 in der Höhe von 21,5 Mio. Tonnen erwartet werden kann.

Außerdem wird bis zum Jahr 2062 die Schaffung von rund 641.800 zusätzlichen vollzeitäquivalenten Arbeitsjahren prognostiziert, wovon rund 127.500 auf Österreich entfallen. Zu Spitzenzeiten könnten durch Bau, Betrieb und Betriebsansiedlungen in Terminal-Nähe bis zu 9.000 Arbeitsplätze entstehen.

Dr. Margarete Schramböck



