

664/AB
= Bundesministerium vom 20.03.2020 zu 605/J (XXVII. GP)
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

bmk.gv.at

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

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

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.046.800

20 . März 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Kucharowits, Genossinnen und Genossen haben am 22. Jänner 2020 unter der **Nr. 605/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:

- *Beinhaltet das Bekenntnis zum „Logistik-Hub“ und „die Bahn im Fernverkehr zur attraktiven Alternative“ zu machen auch die Fortführung des Projekts „Breitspureisenbahnverlängerung von Kosice (SK) in den Raum Wien“?*
 - a. *Wenn ja, wie werden die eindeutig ablehnenden Stellungnahmen der Gemeinden und Regionen Niederschlag in Ihre Vorhaben finden?*
 - b. *Wenn nein, wie sehen die Vorhaben der Bundesregierung zu dem Projekt Breitspurbahn aus?*

Derzeit wird eine Strategische Prüfung – Verkehr (SP-V) für das Vorhaben in Österreich für den österreichischen Abschnitt durchgeführt.

Klar ist, dass sich Österreich gegebenenfalls nur für den Abschnitt auf österreichischem Staatsgebiet zwischen der Staatsgrenze bei Bratislava und einem Güterverkehrsterminal einschließlich der Verknüpfung mit den transeuropäischen Korridoren des Normalspurnetzes bei Wien in Bezug auf Genehmigungs- und Planungsverfahren sowie Finanzierung verantwortlich sehen könnte. Ohne Verlängerung des 1520mm-Netzes in der Slowakei bis zur Staatsgrenze Slowakei-Österreich wird es naturgemäß auch keine Strecke in Österreich geben. Die derzeit laufende strategische Prüfung – Verkehr bzw. die darauf möglicherweise folgende Hochleistungs-Streckenverordnung der Bundesregierung dienen dazu, die Grundla-

ge für potenziell nachfolgende Planungsverfahren auf österreichischem Staatsgebiet zu bil- den – von einer tatsächlichen Baugenehmigung wäre man noch weit entfernt.

Das Regierungsprogramm hält fest, dass der österreichische Mobilitätssektor nach ökologischen, ökonomischen und sozialen Zielen auszurichten ist. Die Stellungnahmen der Gemeinden und Regionen werden auch in diesem Sinne von meinem Haus entsprechende Berücksichtigung finden.

Zu Frage 2:

- *Wird das Thema Breitspurbahn und der damit verbundene Umladeterminal in dem im Regierungsprogramm angekündigten Mobilitätmasterplans 2030 miteinbezogen?*
 - a. Wenn ja, in welcher Form?
 - b. Wenn ja, welche Akteur_innen werden in der Erstellung dieses Masterplans involviert sein?
 - c. Wenn nein, warum nicht?

Der Mobilitätmasterplan 2030 ist ein zentrales Element des Regierungsprogramms. Wir erarbeiten derzeit das Setting für den Erstellungsprozess. Die Wahrung von Transparenz und Einbindung aller relevanter Stakeholder durch wohldurchdachte Beteiligungsprozesse sind dem BMK dabei ein wichtiges Anliegen.

Zu Frage 3:

- *Wie wird die Bundesregierung mit der im Februar 2019 unterzeichneten Vereinbarung mit dem russischen Verkehrsminister Skotov umgehen?*

Die angesprochene Vereinbarung ist ho. unbekannt. Im März 2019 wurde auf Vizeministerebene ein an keine rechtlichen Verpflichtungen geknüpftes MoU unterzeichnet, in dem die Zusammenarbeit der russischen, slowakischen und österreichischen Projektpartner grundsätzlich bekräftigt und insbesondere die bis dato nicht abgeschlossene Klärung der potenziellen Finanzierungsmodalitäten als notwendige Basis für weitergehende Projektschritte identifiziert wurde.

Zu Frage 4:

- *Wird diesbezüglich die Kommunikation mit den betroffenen Gemeinden und Ländern seitens der Bundesregierung künftig forciert?*
 - a. Wenn ja, auf welche Gemeinde wird das zutreffen?
 - b. Wenn ja, wie wird diese Kommunikation aussehen?
 - c. Wenn ja, wie wird das Ministerium mit den Resolutionen gegen die Breitspurbahn umgehen?
 - d. Wenn nein, warum nicht?

Die Kommunikation mit den Gemeinden und deren Einbeziehung ist ein wichtiges Anliegen seitens des BMK. Die Strategischen Prüfung -Verkehr ist dabei ein wesentliches Instrument zur Öffentlichkeitsbeteiligung, welche im gegenständlichen Fall auch hohe Resonanz erfahren hat. Die weitere Einbindung und Kommunikation hängt von den Ergebnissen der SP-V ab. Natürlich nehmen wir die Resolutionen zur Kenntnis. Sie werden in der Entscheidungsfindung

über Weiterbetreibung der vorgeschlagenen Netzveränderung entsprechend Berücksichtigung finden.

Zu Frage 5:

- *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 (Freudensau 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 würde eine neu zu errichtende Anlage notwendig sein.

Zu Frage 6:

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

Die Investitionskosten für die Schieneninfrastruktur auf österreichischem Staatsgebiet werden aus heutiger Sicht mit rund € 1 Mrd. abgeschätzt. Für Kontextprojekte in Österreich werden Kosten von rund € 1,5 Mrd. kalkuliert. Die Investitionskosten für das gesamte Projekt in der Slowakei und in Österreich belaufen sich auf rund € 6,5 Mrd. (Preisbasis 2016). Diese Kostenkalkulation ist auch in dem von der ÖBB-Infrastruktur AG erstellten und vom (ehemaligen) BMVIT am 30. September 2019 veröffentlichten Umweltbericht enthalten.

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 sind noch Gegenstand von bis dato unter den Projektpartnern noch nicht abgeschlossenen Klärungen.

Zu Frage 7:

- *Wie weit sind die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie?*
 - a. *Welche Akteur_innen 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 kommt zu dem Schluss, dass die Umsetzungsmöglichkeit einer eingleisigen, elektrifizierten Güterverkehrsstrecke mit einer Spurweite von 1.520 mm, beginnend in Košice in der Ostslowakei, durch die Slowakei bis an die Staatsgrenze zu Österreich im Raum Kittsee und weiter auf österreichischem Staatsgebiet bis in den Raum östlich von Wien inklusive Schiene-zu-Schiene-Bahnhof als Verbindung zum 1.435-mm-Schienennetz grundsätzlich gegeben wäre. In der Slowakei werden derzeit die notwendigen Erhebungen zur Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt, welche dem slowakischen Umweltministerium vorzulegen ist.

Die wesentlichen Inhalte der Machbarkeitsstudie wurden von Herrn BM a.D. Norbert Hofer in der Pressemitteilung begleitend zur Initiierung der SP-V (Strategischen Prüfung – Verkehr) und beim Informationstermin im März 2019 an die vom Untersuchungsraum der SP-V betroffenen burgenländischen Gemeinden kommuniziert. 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 BMK und den Prozess der Strategischen Prüfung-Verkehr informiert. Ebenso wurden die Projektinhalte, basierend auf den Ergebnissen der Studie, den Vertreter_innen des Landes Niederösterreich und Burgenland vorgestellt. Die Studie bestätigt die grundsätzliche technische und rechtliche Machbarkeit und die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnverbindung von Košice in die Twin-City Region Wien-Bratislava. Zur Frage der Finanzierung wird auf die Ausführungen zu Frage 6 verwiesen.

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. Der im Zuge des SP-V-Prozesses von der ÖBB-Infrastruktur AG erstellte Umweltbericht wurde am 30. September 2019 durch das (ehemalige) BMVIT veröffentlicht. In den sechs Wochen, die der Umweltbericht (in Übereinstimmung mit dem SP-V-Gesetz) öffentlich zugänglich war, wurde eine große Anzahl von Stellungnahmen eingebracht. Diese Stellungnahmen werden derzeit vom BMK analysiert und fließen in die Zusammenfassende Erklärung ein.

In potenziell anschließenden Projektgenehmigungsverfahren wie beispielsweise der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Auswirkungen auf Naturschutzgebiete überprüft. Im Hinblick auf die auch nach Abschluss der SP-V noch erforderlichen Genehmigungsverfahren und Detailplanungen, wäre gegebenenfalls von einer Planungsphase bis ca. 2025 auszugehen.

Zu Frage 8:

- *Im April 2019 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?*
- a. *Wenn ja, wie sind die Erkenntnisse?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Überlegungen zu potenziellen Alternativen zur vorgeschlagenen Netzveränderung sind Gegenstand der Strategischen Prüfung – Verkehr. Der Umweltbericht, in welchem die Alternativen und deren Auswirkungen dargestellt sind, wurde am 30. September 2019 vom (damaligen) BMVIT veröffentlicht. In den sechs Wochen, die der Umweltbericht (in Übereinstimmung mit dem SP-V-Gesetz) öffentlich zugänglich war, wurde eine große Anzahl von Stellungnahmen eingebracht. Diese werden derzeit vom BMK analysiert und fließen in die Zusammenfassende Erklärung ein.

Leonore Gewessler, BA

