

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2021-0.517.644

20. September 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Kainz und weitere Abgeordnete haben am 20. Juli 2021 unter der **Nr. 7451/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Grünes Licht für Breitspurbahn im Bezirk Bruck gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Was hat die Strategische Prüfung Verkehr in Bezug auf die Breitspurbahn konkret ergeben?*
- a.) *Inwiefern wurden ökologische Bedenken berücksichtigt?*

Die Prüfung unter Berücksichtigung des von der Initiatorin ÖBB vorgelegten Umweltberichts gemäß § 6 SP-V-Gesetz sowie des Ergebnisses der durchgeföhrten Konsultationen gemäß § 7 SP-V-Gesetz ergab, dass eine zusätzliche Hochleistungsstrecke gemäß SP-V-Gesetz nur unter der Voraussetzung realisiert werden könnte, dass von der Slowakei die Finanzierung und Errichtung einer Bahnstrecke im 1.520mm Spurnetz bis in den Raum der österreichischen Grenze bei Bratislava südlich der Donau durch die internationalen Partner der Slowakei, der Ukraine und der Russischen Föderation gesichert wäre und umgesetzt würde, was aber nicht abzusehen ist. Weiterführende Informationen zum SP-V Prozess sind in der zusammenfassenden Erklärung (abrufbar unter www.bmk.gv.at/spv) zu finden.

Die mit der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundenen ökologischen Auswirkungen, bzw. solche Auswirkungen, die sich aus Projekten aus der Realisierung der Netzveränderung ergeben könnten, wurden im Umweltbericht der Initiatorin ausführlich untersucht und anschließend in der zusammenfassenden Erklärung des Ministeriums behandelt.

Zu Frage 2:

➤ *Wie soll die Strecke der Breitspurbahn in Österreich genau verlaufen?*

Im Rahmen der SP-V wurde die grundlegende Sinnhaftigkeit einer möglichen Bahnstrecke im 1.520mm Spurnetz zwischen der Staatsgrenze bei Kittsee und Wien untersucht. Im Umweltbericht wurden keine konkreten Trassenkorridore, sondern unterschiedliche denkbare Standorte für den Terminal – die sich neben ihrer Lage im Raum vor allem durch die Art der Anbindung an das hochrangige Schienen- und Straßennetz unterscheiden – innerhalb des möglichen Raums, in dem die vorgeschlagene Netzveränderung umgesetzt würde, sowie eine Nullalternativen untersucht. Die Auswirkungsbeurteilung ergab, dass die Standortalternative 2 (Raum südöstlich von Wien; grob begrenzt durch Ostbahn im Abschnitt zwischen Wien und Gramatneusiedl, Donauländebahn im Bereich Wien Zentralverschiebebahnhof sowie B10 und B60) die stärksten positiven Effekte bei vergleichsweise geringeren negativen Umweltauswirkungen bewirken würde.

Eine detaillierte Planung einer Trassierung des Vorhabens ist nicht gegeben. Voraussetzung für eine genaue technische Planung wäre die Aufnahme einer entsprechenden HL-VO in das Hochleistungsstreckengesetz gemäß § 1 Abs. 1 zur rechtlichen Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung, was aber nicht geplant ist.

Zu Frage 3:

➤ *Inwiefern stehen Sie mit den slowakischen Entscheidungsträgern in Kontakt?*

- a.) *Wie ist der Finanzierungsstand für den Ausbau der Bahnstrecke in der Slowakei bis zur österreichischen Grenze?*
- b.) *Ist es absehbar, wann die Finanzierung finalisiert wird?*

Das letzte diesbezügliche trilaterale Arbeitstreffen mit Vertreter:innen von russischer, slowakischer und österreichischer Seite fand am 10.9.2019 statt. Eine Einigung betreffend ein russisch-slowakisches Modell für die Finanzierung des Ausbaus auf slowakischem Staatsgebiet wurde nicht getroffen. Außerdem konnte ein hinsichtlich grundsätzlicher Finanzierungsgarantien aller beteiligten Staaten auf Basis des Territorialitätsprinzips – aus Sicht des (damaligen) BMVIT notwendiges – gemeinsames Verständnis nicht erzielt werden, was als Voraussetzung zur Setzung weiterer Schritte erforderlich gewesen wäre.

Das Vorhaben wird nach der Einschätzung des BMK auf slowakischer Seite prinzipiell in Frage gestellt, da es sowohl zum Finanzierungs- als auch Betriebs- und Geschäftsmodell des Vorhabens kein gemeinsames Verständnis innerhalb des Konsortiums gibt. Unabhängig von der offenen Finanzierung wurde dem BMK von slowakischer Seite seither kein weiteres Interesse an dem Breitspur-Vorhaben signalisiert.

Zu Frage 4:

➤ *Ab der Sicherstellung der Finanzierung der Breitspurbahn in der Slowakei, wie schnell kann der Bau der Breitspurbahn in Österreich beginnen?*

Für den Fall, dass eine Finanzierung der Breitspurbahn in der Slowakei sowie grundsätzlicher Konsens zum Projekt an sich (siehe Frage 3) sichergestellt würde – was sich wie oben erwähnt nicht abzeichnet – wäre zu evaluieren, ob die Grundlagen, die dem Umweltbericht der SP-V zugrunde gelegt wurden, noch wie vor gültig sind oder ob eine Aktualisierung des Umweltberichtes erforderlich wäre (siehe die Beantwortung zur PA 7354/J). Gegebenenfalls müssten dann – unter der Voraussetzung der Sicherstellung der Finanzierung (siehe Frage 5a) – eine

Hochleistungsstrecke verordnet, Planungen vorgenommen und die erforderlichen Verfahren, etwa die Umweltverträglichkeitsprüfung, positiv abgeschlossen werden und rechtsgültige Genehmigungen vorliegen, bevor ein Bau starten könnte. Aufgrund der nicht erfüllten Voraussetzungen sind keine näheren zeitlichen Angaben möglich. Es liegen auch keine Anzeichen vor, dass die Strecke auf slowakischer Seite realisiert würde.

Zu Frage 5:

- *Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten für den Bau der Breitspurbahn in Österreich? Bitte um detaillierte Auflistung.*
 - a.) *Wie sieht die Finanzierung dafür konkret aus?*

Je nach Terminalstandort wurden im ggst. Umweltbericht die Gesamtkosten auf rund 2,0 – 2,4 Mrd. EUR geschätzt, basierend auf den direkten Vorhabenskosten aus der Netzveränderung (0,9 – 1,6 Mrd. EUR) sowie begleitenden Kontextmaßnahmen in Bereich Schiene und Straße (0,5 – 1,4 Mrd. EUR). Eine genauere Abschätzung ist, aufgrund des strategischen Charakters der SP-V, derzeit nicht möglich.

Als Projekt der ÖBB Infrastruktur-AG müsste die Strecke über den Rahmenplan finanziert werden. Es sind weder die Planungen noch der Bau im Rahmenplan enthalten. Eine Aufnahme wird auch nicht angestrebt, da wie oben dargelegt in den Nachbarstaaten die Grundlagen für die Realisierung des Gesamtprojektes nicht vorhanden sind.

Zu Frage 6:

- *Wie viel Boden muss für die Umsetzung der Breitspurbahn versiegelt werden?*

Für den geplanten Terminal wird im ggst. Umweltbericht ein Flächenverbrauch von rund 150 Hektar angenommen. Da kein Standort des Terminals und keine Streckenführung festgelegt werden, ist eine detaillierte Abschätzung des Flächenbedarfs einschließlich Zulaufstrecken nicht möglich.

Zu Frage 7:

- *Wie viele Arbeitsplätze können durch den Bau der Breitspurbahn in Österreich voraussichtlich geschaffen werden?*

Eine Abschätzung über die Beschäftigungswirkungen des Projektes während der Bauphase wurde im Rahmen des Umweltberichtes nicht erstellt. Für den geplanten Terminal wird im ggst. Umweltbericht während der Betriebsphase von rund 130 Beschäftigten ausgegangen. Dazu kämen indirekte Beschäftigungseffekte in den Logistikzentren und in der Zuliefererindustrie. Eine detailliertere Abschätzung ist derzeit nicht möglich.

Leonore Gewessler, BA

