

BMDW-10.070/0005-IM/a 2018

GZ: BMVIT- 54/0001-II/SL/2018
zur Veröffentlichung bestimmt

8/12

VORTRAG AN DEN MINISTERRAT

Betreff: Projekt Breitspureisenbahnverlängerung von Košice (SK) in den Raum Wien

Zielsetzung des MR Vortrages

Auf der Grundlage der MR Vorträge 157/11 und 191/27 aus den Jahren 2012 sowie 2013 wird mit dem gegenständlichen Ministerratsvortrag 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.

Die Ausgangslage

Bereits seit geraumer Zeit gibt es Überlegungen und Planungen, die bereits über die Ukraine nach Košice (SK) verlaufende Breitspureisenbahnstrecke durch das Staatsgebiet der Slowakei bis in den Raum Wien als eingleisige Strecke gemäß dem russischen Bau- und Betriebsstandard zu verlängern.

Das Projekt selbst ist aus österreichischer Sicht primär nicht aus infrastrukturellen Gesichtspunkten zu betrachten, sondern vor allem im volkswirtschaftlichen, makroökonomischen, standort-, verkehrs- und arbeitsmarktpolitischen Kontext für Österreich relevant. Aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten zwischen Breit- und Normalspur wurde zur Verknüpfung der beiden Systeme im Raum Wien eine leistungsfähige Schnittstelle in Form eines Umschlagsterminals konzipiert, welche den Großraum Wien zur intermodale Drehscheibe

zwischen den Märkten Europas und Ostasiens machen kann und somit weitere Betriebsansiedlungen aus dem Warenhandels- und Logistikbereich mit sich bringt, verbunden mit neuen Arbeitsplätzen und entsprechender Wertschöpfung.

Das System Bahn selbst ist für Transporte von Asien nach Europa und umgekehrt eine zukunftsweisende, ökologisch nachhaltige Alternative zum Luftweg, hinsichtlich des Seeweges ergibt sich eine deutliche Verkürzung der Transportzeiten um 9 bis 10 Tage.

Die österreichische Bundesregierung bekennt sich in ihrem Regierungsprogramm 2017-2022 „Zusammen. Für unser Österreich.“ zur Umsetzung der Projektes zur Errichtung einer Breitspurbahn nach Wien.

Bisherige Schritte Österreichs

Die Bundesregierung hat in den beiden bisherigen MR Vorträgen ihre grundsätzlich positive Position zum Projekt Breitspur Eisenbahnverlängerung bis in den Raum Wien festgelegt, das BMVIT wurde beauftragt, vertiefende Untersuchungen und Analysen des Projekts vorzunehmen und weiterführende Gespräche mit den betroffenen Ministerien und Ländern bzw. mit den Projektpartnern abzuhalten.

- Seitens des BMVIT wurde den Vertretern der – damaligen - BMF, BMEIA, BMWFJ und BKA der aktuelle Projektstatus in mehreren, gemeinsamen Erörterungen – zuletzt im Herbst 2017 - näher gebracht und die Ergebnisse der Projektphasen vorgestellt.
- Entsprechend wurde mit den Vertretern der betroffenen Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland verfahren. Aus Sicht des BMVIT kann eine Verwirklichung des Projektes jedenfalls nur im Konsens mit den betroffenen Bundesländern stattfinden, weshalb gegenwärtig die diesbezüglichen Gespräche intensiviert werden.
- Das BMVIT hat in Zusammenarbeit mit den Österreichischen Bundesbahnen ein Konzept zur Anbindung der Breitspurstrecke an das TEN-Netz in Abhängigkeit des Terminalstandortes samt Kapazitätsanalyse der Zu- und Ablaufstrecken und notwendiger infrastruktureller Maßnahmen entsprechend erstellt und das Investitionserfordernis beziffert. Eine entsprechende Evaluierung der im hochrangigen Straßennetz erforderlichen Ausbaumaßnahmen hat seitens der befassten ASFINAG – abgesehen

von im Bauprogramm der ASFINAG bereits vorgesehenen Maßnahmen – zu keinen zusätzlichen Investitionserfordernissen geführt.

- Die von der Breitspur Planungsgesellschaft mbH in Auftrag gegebene und im Herbst 2017 abgenommene Verkehrsstudie der Firma „Prognos AG“ sagt voraus, dass am Terminal Wien im Jahr 2030 ein Gütervolumen in der Höhe von 17,0 Mio. Tonnen und im Jahr 2050 in der Höhe von 21,5 Mio. Tonnen erwartet werden kann.
- In der technischen Machbarkeitsstudie wurde ein aus technischer und umweltrelevanter Sicht machbarer, etwa 400 km langer Korridor für die eingleisige, elektrifizierte Eisenbahnstrecke von Košice bis östlich von Wien geplant, auf welchem die prognostizierten Gütervolumina befördert werden können. Die unter Zugrundelegung der Referenztrasse ermittelten Investitionskosten für die Breitspurstrecke betragen rund € 6,5 Mrd. auf Preisbasis 2016. Ein frühestens möglicher Betriebsbeginn der Breitspurstrecke wurde aufgrund der notwendigen Genehmigungsverfahren in Österreich und der Slowakei sowie der erforderlichen Bauabläufe der freien Strecke, der ca. 40km Tunnelbauwerke und der Brücke über die Donau mit Anfang des Jahres 2033 ermittelt. Der Terminalstandort in Österreich wurde u.a. aufgrund der Nähe zu den Autobahnen A4 und A6 im Norden von Parndorf ausgewählt. Der Terminal Slowakei West wird bei der Stadt Nowy Zamky vorgesehen. Auch diese Studie wurde im Herbst 2017 abgenommen.
- Neben der „Verkehrsstudie“ und der „technischen Machbarkeitsstudie“ wurde seitens der Breitspur Planungsgesellschaft mbH auch ein Studie zur „Evaluierung der Geschäftsmodelle ökonomische Analyse der Breitspurverbindung Košice – Wien“ in Auftrag gegeben. Diese stellt nicht zuletzt die zentrale Entscheidungsgrundlage für mögliche zukünftige Projektbeteiligungen Österreichs dar. Hierzu gibt es derzeit noch keinen Meinungskonsens innerhalb der Projektpartner der Breitspur Planungsgesellschaft mbH hinsichtlich der präferierten Optionen, vor allem was das Finanzmodell betrifft.

Die nächsten Schritte

Die bisherigen Schritte Österreichs im Projekt haben auf der Basis und im Einklang mit den bisherigen Ministerratsvorträgen stattgefunden und konnten – bis auf einen – allesamt erfolgreich abgearbeitet werden.

Dieser derzeit noch fehlende Schritt, nämlich das Herstellen einer Einigung aller Projektpartner hinsichtlich der Wahl des Geschäfts- sowie des Finanzmodelles ist von zentraler Bedeutung für die Fortsetzung der Arbeiten. Dementsprechend sind folgende Schritte zu setzen:

- Darstellen der Position Österreichs im Hinblick auf das gemeinsame Geschäfts- sowie des Finanzmodell, die wirtschaftliche und gesellschaftsrechtliche Basis für die Planungs-, Bau- und Betriebsphase sowie die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen für Österreich und die Partner. Auf dieser Basis sind die dafür notwendigen Konsultationen mit den Partnerländern und potentiellen, weiteren Projektpartnern zu führen, sowie – zusammen mit den Partnerländern – die Abstimmung mit der Kommission der Europäischen Union anzustreben und sodann dem Ministerrat zu berichten.

Das BMVIT wird daher beauftragt:

Die Position Österreichs für die Realisierung des Projektes im Hinblick auf Geschäftsmodell, Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und gesellschaftsrechtliche Basis für die Planungs-, Bau- und Betriebsphase im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort zu konkretisieren, sowie die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen für Österreich darzustellen und die dafür notwendigen Konsultationen mit den potenziellen Projektpartnern und der EU zu führen und sodann dem Ministerrat zu berichten.

Darauf aufbauend

- Die Vorbereitungen für die behördlichen Grundsatzgenehmigungen, im Gleichklang mit dem slowakischen Projektabschnitt und unter Einbindung der Öffentlichkeit, insbesondere der berührten Bundesländer und Gemeinden, voran zu treiben.
- Im Einvernehmen mit dem BMF die Bereitstellung der für diese Schritte notwendigen Budgetmittel zu klären und sicher zu stellen.
- Die Intensivierung der Anstrengungen zur Nutzung der bestehenden Schienenverbindung Asien - Europa entlang des transsibirischen Breitspur-Korridors – Moskau – Kiew – Košice – Bratislava – Wien als zentraler, unmittelbar anstehender Schritt und das Setzen einer österreichischen Initiative zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit

und der Qualität der bestehenden Verbindung und der bestehenden Umschlagsanlagen im gegenständlichen Korridor zusammen mit den betroffenen Partnerländern.

- Auf Grundlage eines mit den Projektpartnern abgestimmten und den zuständigen Stellen beschlossenen Geschäfts- und Finanzierungsmodells können die Planungen zur Baureifmachung des Projektes erfolgen.

Im Einvernehmen mit dem Bundeskanzler, der Bundesministerin für Europa, Integration und Äußeres und dem Bundesminister für Finanzen stellen wir daher den

A n t r a g ,

die Bundesregierung wolle den Bericht und die formulierte Position zustimmend zur Kenntnis nehmen.

Wien, am 16. Februar 2018

Die Bundesministerin:
Dr. Margarete SCHRAMBÖCK

Der Bundesminister:
Ing. Norbert HOFER