

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Helga Krismer-Huber

gemäß 39 Abs. 2 LGO 2001

an Landesrat DI Ludwig Schleritzko

betreffend **Projekt „Breitspurbahn plus Mega-Güterterminal“ und dessen Folgen für Mensch und Natur**

Von Lobbyisten in Wirtschaftsverbänden, Bahn- und Bauwesen sowie großprojekt-verliebter Politik wird seit langem das Projekt der (einspurigen) Verlängerung der russischen Breitspur-Bahnstrecke von ihrem derzeitigen Ende in der Ostslowakei um rund 450 Kilometer in den Raum Wien-Bratislava samt Mega-Güterterminal in Österreichs Ostregion betrieben.

Real geht es dabei nicht um einen letzten „Lückenschluss“ (Norbert Hofer) auf der Strecke China-Europa, sondern um die Umstellung von weiteren etwa 3,5 % der Gesamtdistanz auf russische Spurweite, während insbesondere der (längere) Streckenabschnitt in China weiterhin in Normalspur verbliebe.

Trotz dieser und vieler weiterer Argumentationslücken fand dieses Vorhaben bereits die Unterstützung der vorherigen Bundesregierung und ÖBB-Spitze und nun die offensive Aufnahme in das Programm der derzeitigen Bundesregierung. Demzufolge ist in der laufenden Legislaturperiode wörtlich eine "(...) Beteiligung am Bahn-Projekt ‚Neue Seidenstraße‘“ sowie die „(...) Umsetzung des Projektes zur Errichtung einer Breitspurbahn nach Wien“ vorgesehen.

Offenbar will die ÖVP-FPÖ-Regierung die österreichischen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler also ab demnächst für das in vielerlei Hinsicht noch sehr nebulose Projekt Breitspur verstärkt in Anspruch nehmen.

Eine merkwürdige Schwerpunktsetzung, hat die Regierung doch gerade erst bei der „normalen“ ÖBB-Infrastruktur in Österreich Einsparbedarf dekretiert und mit dem neuen ÖBB-Infrastrukturrahmenplan 2018-2023 wichtige und großteils längst überfällige und baureife Investitionen

- in Barrierefreiheit,
- in Bahnhofsmodernisierung,
- in den Ausbau von Pendlerstrecken für mehr Kapazität,

also in die hier und heute täglich für hunderttausende Fahrgäste relevante Qualität des Schienenverkehrs, gegenüber dem bisherigen ÖBB-Rahmenplan 2017-2022 um Jahre aufgeschoben!

Wieso Projekte im primär russischen Interesse wichtiger sind als Projekte im Interesse österreichischer PendlerInnen oder österreichischer Bahn-Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung ist dringend aufklärungsbedürftig.

Die von den vier staatlichen Bahngesellschaften von Russland, der Ukraine, der Slowakei und Österreich zu gleichen Teilen getragene „Breitspur-Planungsgesellschaft“ mit Sitz in Wien, besteht nun seit bald 10 Jahren.

Trotz dieses langen Vorlaufs, der auch diverse zwischenstaatliche Übereinkünfte und leider größtenteils nicht oder nur auszugsweise öffentlich zugängliche Studien auf Pre-Feasibility-Niveau beinhaltet, sind viele öffentliche Aussagen zum Projekt nach wie vor von bemerkenswerter Unschärfe. Neben der Finanzierung und ihrer Aufteilung sind auch Antworten zu anderen grundlegenden Fragen so, dass dies bei weitem nicht für den Start eines Milliardenprojekts unter massivem Steuergeld-Einsatz ausreicht.

Typisch sind weit streuende oder widersprüchliche Angaben zB.

- zur vorgesehenen Kapazität der Strecke und zum transportierten Gütervolumen,
- zu den aktuell auf dem Seeweg bestehenden wie zu den bestehenden und den nach Vollendung auf der Schiene vorgesehenen Transportzeiten und -geschwindigkeiten,
- zum Standort des in der Ostregion geplanten Mega-Güterterminals,
- zu den Ausmaßen dieses Mega-Güterterminals.

Im jüngsten Regierungsbeschluss zum Breitspurprojekt vom 21.2.2018, dem ein von Verkehrsminister Hofer und Wirtschaftsministerin Schramböck unterzeichneter und eingebrachter Ministerratsvortrag (GZ: BMVIT- 54/0001-II/SL/2018 vom 16.2.2018) zugrunde liegt, ist klar festgehalten: „Der Terminalstandort in Österreich wurde (...) im Norden von Parndorf ausgewählt.“

Offenbar weil es danach vor Ort und in der Region heftige Kritik an diesen Plänen und an der Nichteinbindung der Betroffenen gab, haben Bundesminister Hofer und ÖBB-Vertreter (vgl. zB. BVZ Ausgabe Woche 12/2018) mittlerweile bereits mehrfach öffentlich behauptet, dass die Standortentscheidung noch offen sei.

Da nicht beides gleichzeitig möglich ist, sind entweder diese öffentlichen Aussagen oder die Aussagen im ÖVP-FPÖ-Regierungsbeschluss schlicht die Unwahrheit.

Dieser zwei Quadratkilometer oder rund 300 Fußballfelder große Güterumschlagplatz mit mutmaßlichem 24-Stunden-Betrieb, dauerndem LKW- und Zugs-Zu- und Abtransport, der beabsichtigten Ansiedlung von Frächter-Unternehmen im großen Stil bringt entsprechenden Licht-, Lärm- und Schadstoffemissionen für Mensch und Natur mit sich. Dies wurde noch nicht untersucht.

Für Niederösterreich hat dieses transkontinentale Projekt massive Auswirkungen auf die Verkehrssituation, vor allem A4.

Trotz all seiner energie- und klimapolitisch kontraproduktiven Elemente - von massiver Flächeninanspruchnahme und -versiegelung über zusätzlichen LKW-Verkehr bis zu den offenbar im großen Stil geplanten Transporten fossiler Energieträger wie Flüssiggas nach Mitteleuropa – haben Verkehrsminister Hofer und „Nachhaltigkeits“ministerin Köstinger das Projekt völlig unkritisch und ausschließlich auf der Habenseite in den neuerlichen Entwurf einer Klima- und Energiestrategie aufgenommen. Das ist ein Fall von schlichtem Greenwashing.

Schon heute leidet die Ostregion unter täglichem Stau rund um Wien mit allen damit einhergehenden Auswirkungen.

Öffentlichen Aussagen aus der Endphase der letzten Bundesregierung zufolge wären für das Breitspur-Projekt allein auf österreichischem Staatsgebiet und nur im Schienennetz Investitionen von rund 2 Milliarden Euro nötig, davon allein 850 Millionen Euro für den geplanten Mega-Güterterminal. (Wie realistisch demzufolge Angaben sind, dass das

Breitspur-Gesamtprojekt mit etwas über 6 Mrd. Euro „nur“ etwa das dreifache dieser Summe kosten soll, ist eine weitere offene Frage.)

Auch nach Umsetzung dieser Investitionen sollen aber die wohl zahlreichen, mit Gefahrgütern usw. beladenen Güterzüge vom Raum Parndorf erklärtermaßen über die Ostbahn-Bestandsstrecke, also durch mehrere Orte und durch das Wiener Stadtgebiet, Richtung Westen weitergeführt werden!

Zugleich sollen Angaben der Regierung zufolge erstaunlicherweise keinerlei zusätzlichen Ausbauten und Kosten im hochrangigen Straßennetz nötig werden. Dies, obwohl von den heimischen Projektbefürwortern im Zusammenhang mit der Breitspur-Idee ultimativ Straßenbauprojekte über das bestehende Straßenbauprogramm der ASFINAG hinaus verlangt werden, und obwohl von einer zusätzlichen, jedenfalls deutlich vierstelligen Zahl von LKW-Fahrten pro Tag zum und vom Terminal auszugehen wäre.

Die öffentliche Kritik am Projekt geht aber in zwei wichtigen Bereichen über die skizzierten Halbwahrheiten und offenen Fragen noch weit hinaus:

- Zurecht wird die „freiwillige Selbstkolonialisierung“ angesichts der im Raum stehenden chinesisch und/oder russisch diktierten Finanzierungsbedingungen und der absehbaren krassen Unpaarigkeit der Warenströme zugunsten Chinas und Russlands hinterfragt. Eine Regierung, der eine sog. „Nachhaltigkeitsministerin“ angehört, betreibt mit Breitspur & Co den noch weiter erleichterten Zugang von unter ökologisch und sozial fragwürdigsten Bedingungen produzierter Billigware zum österreichischen und europäischen Markt – was soll das mit „Nachhaltigkeit“ zu tun haben? Ebenso ist ein Regierungspartner FPÖ, der in seinem Wahlprogramm 2017 neben Nachhaltigkeit und erneuerbaren statt fossilen Energieträgern auch „gestärkte Souveränität“ prominent gewichtet hat, zu fragen, wie das mit dem genau entgegenstehenden Breitspurprojekt zusammenpassen soll. Beim jüngsten Staatsbesuch in China ist eine Vereinbarung über vertiefte Kooperation bei der Neuen Seidenstraße gescheitert, weil Peking umfassende Zugeständnisse Wiens forderte, darunter die förmliche Anerkennung chinesischer Kerninteressen und einen Beitritt Österreichs zu jener 16+1-Gruppe, in der China 16 osteuropäische Länder an sich gebunden hat – es kann also keinerlei Zweifel mehr an den geopolitischen Absichten bei der „Neuen Seidenstraße“ samt Breitspur bestehen, die Österreichs Souveränität beschneiden statt erweitern.
- Sehr ernst zu nehmen sind weiters vor dem Hintergrund von Krim, Ostukraine usw. auch Hinweise des renommierten Verkehrshistorikers Georg Rigele (vgl. Der Standard, 8.6.2017) und anderer KommentatorInnen (vgl. zB Die Presse, 22.8.2014), dass es beim Breitspurweiterbau Richtung Österreich wohl um ein militärstrategisch motiviertes Projekt gehe: „Die russische Breitspur hat keine technischen Vorteile. Ihre einzige Funktion ist die der politischen und militärischen Abgrenzung“ - weshalb man sich umso besser überlegen sollte, ob man sich für die Westwärtsverlegung dieser militärischen Abgrenzung bis vor die Tore Wiens „mit einem gefährlichen Aggressor verbrüdern“ will.

Auch dazu sollte die Bundesregierung dringend Stellung nehmen.

Die Unterfertigte stellt daher folgende

ANFRAGE:

1. Sind sie in das Projekt eingebunden?
2. Gibt es Studien, welche Auswirkungen dieses Projekt auf den Verkehr va auf der A4 haben wird?
3. Sind sie mit den Ländern Wien und Burgenland im engen Austausch?
4. Wie wird der gesamtwirtschaftliche nationale Nutzen beziffert und gibt es einen für Niederösterreich, wie wird dieser berechnet?
5. Wie werden die volkswirtschaftlichen Folgen durch Emissionen beziffert?
6. Welche wirtschaftlichen, ökologischen und politischen Folgen werden für Niederösterreich erwartet, wenn das Projekt nicht umgesetzt wird?
7. Welche wirtschaftlichen, ökologischen und politischen Folgen werden für Niederösterreich erwartet, wenn das Projekt umgesetzt wird?
8. Ist wirklich davon auszugehen, dass im Hinblick auf die Klimaveränderung und die angesichts des Pariser Klimavertrags global nötigen Gegenmaßnahmen langfristig derartig wachsende Transportvolumina (prognostizierte Zuwachsraten) zu erwarten sind?
9. Wie ist das Projekt mit dem Klimaprogramm Niederösterreich vereinbar?
10. Welche Auswirkungen hat dieses Projekt auf die Tourismusregion Carnuntum?
11. Welche Auswirkungen hat das Projekt auf den Nationalpark Donauauen?
12. Dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist weiter zu entnehmen:
„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.“

Wann und mit wem im Einzelnen wurden bis zum 16.2.2018 „gemeinsame Erörterungen“ des BMVIT mit den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland zum Breitspur-Projekt stattgefunden und welche Ergebnisse wurden dabei jeweils vorgestellt?
13. Dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist weiter zu entnehmen:
„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."

- a) Kennen sie das „Konzept zur Anbindung der Breitspurstrecke an das TEN-Netz ...“ ?
- b) Welche Terminalstandorte wurden dabei konkret geprüft?
- c) Welche Kapazitäten der jeweiligen Zu- und Ablaufstrecken wurden festgestellt?
- d) Welche notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen wurden je Terminalstandort jeweils identifiziert?
- e) Welches Investitionserfordernis wurde je Terminalstandort jeweils beziffert?
- f) Welche „im Bauprogramm der ASFINAG bereits vorgesehenen“ Ausbaumaßnahmen sind konkret im Zusammenhang mit dem Breitspur-Projekt erforderlich in Niederösterreich und warum?

14. Dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist weiter zu entnehmen:

„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.“

- a) Mit welchen Verkehrsträgern soll welcher Teil dieses Gütervolumens vom sog. „Terminal Wien“, der laut Ministerratsvortrag/Regierungsbeschluss in Parndorf entstehen soll, jeweils weitertransportiert werden?
- b) Wie erklären Sie die Diskrepanzen zu diversen anderen öffentlichen Aussagen zum Projekt Ihrerseits bei Jahreszahlen und Gütervolumina?
- c) Welche weiteren Auswirkungen auf Niederösterreichs Verkehrsnetz legen Sie fest?

15. Dem Ministerratsvortrag zum Breitspur-Projekt vom 16.2.2018 ist weiter zu entnehmen, dass nach Konkretisierung der Position Österreichs, Darstellung der finanziellen Auswirkungen, Konsultationen mit Projektpartnern und EU und neuerlichem Bericht an den Ministerrat *„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“* und *„im Einvernehmen mit dem BMF die Bereitstellung der für diese Schritte notwendigen Budgetmittel zu klären und sicher zu stellen“* seien.

- a) Was wird vorangetrieben mit Niederösterreich?

16. Der am 12.4.2018 von China aus in Richtung Wien in Bewegung gesetzte Güterzug, der in 13 Tagen sein Ziel erreichen soll, beweist, dass derartige Verkehre auch heute schon und auch ohne Breitspur-Anschluss bis in den Raum Wien möglich und zeitlich im Vergleich zum Seeschiff attraktiv sind. Warum soll dennoch die sehr teure und sehr langwierige Errichtung einer hunderte Kilometer langen Neubaustrecke einer Lösung mit Umspuranlagen oder Umladung plus Optimierung der logistischen Abläufe vorgezogen werden?"