

2569/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2576/J-NRI/ 997, betreffend die Festlegung der Trasse einer transeuropäischen Hochleistungseisenbahn im Streckenabschnitt St. Pölten - Wien, die die Abgeordneten Mentil und Kollegen am 11. Juni 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist festzuhalten:

Die Neubaustrecke Wien - St. Pölten, ein wesentlicher Bestandteil der Ausbaumaßnahmen zur 4-gleisigen Westbahn, dient der dringend notwendigen Leistungsverbesserung der Donauachse. Diese bezieht sich sowohl auf den Personen- als auch den Güterverkehr. Selbstverständlich wird dieser Neubauabschnitt auch eine Attraktivierung und Neuorientierung des Regionalverkehrs bewirken.

Folgende Regionen werden im Zuge der Neubaustrecke Wien - St. Pölten neu vernetzt bzw. der öffentliche Verkehr attraktiver gestaltet:

- * Wald- und Weinviertel - Wien
- * Wald- und Weinviertel - St. Pölten
- * Tullnerfeld - Wien
- * Tullnerfeld - St. Pölten
- * Wien - St. Pölten direkt bzw. westlich der Landeshauptstadt sowie

* durch die Entlastung der Bestandsstrecke Wien - St. Pölten Nahverkehrsverdichtung
Einleitend wird angemerkt, daß das gegenständliche Projekt derzeit einer umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen wird. Ein Großteil der in der Anfrage angesprochenen Themen ist Gegenstand des von der Behörde festgelegten Untersuchungsrahmens, sodaß eine detaillierte Beantwortung einen Vorgriff auf das Prüfergebnis bedeuten würde. Breiten Raum wird bei dieser Prüfung auch dem Lärmschutz gewidmet

Wie die HL-AG mitgeteilt hat, sieht das zur Prüfung eingereichte Projekt umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vor, wobei der Beurteilungsgrenzwert erheblich unterhalb der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung liegt. Dies vor allem deshalb, da hier im Zusammenhang mit der Landschaftsgestaltung Lärmschutzwälle geschüttet werden und durch Verwertung von überschüssigem Aushubmaterial dies auch wirtschaftlich vertretbar ist. Ergänzend sei darauf hingewiesen, daß geschlossene Siedlungsgebiete im Freilandbereich in der Regel mehrere hundert Meter von der Neubaustrecke Wien - St. Pölten entfernt liegen. Durch die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen (Landschaftsgestaltung, Lärmschutz, etc.) soll die Wahrung der Lebensqualität sichergestellt werden.

Nicht unerwähnt sei, daß durch die Neubaustrecke Wien - St. Pölten eine wesentliche Entlastung der Lärmsituation bei der Bestandsstrecke eintritt, die wie allgemein bekannt ist, direkt Siedlungsgebiete durchfährt.

1., 4. Welche Eisenbahnprojekte sollen im Bereich des Perschlingtales bzw. des Tullnerfelds in jeweils welchem Zeithorizont verwirklicht werden?

Wann wird mit den Arbeiten an den genannten Projekten jeweils begonnen werden und bis wann werden die geplanten bzw. bereits in Angriff genommenen Arbeiten im Bereich des Perschlingtales bzw. des Tullnerfelds voraussichtlich abgeschlossen sein?

Antwort

Neubaustrecke Wien - St. Pölten: Realisierungshorizont für die Fertigstellung der gesamten Strecke ist das Jahr 2009. Der Baubeginn der einzelnen Abschnitte wird so gewählt, daß sämtliche Bauabschnitte zum gleichen Zeitpunkt für die Inbetriebnahme zur Verfügung stehen, um die Finanzmittel möglichst effizient einzusetzen.

2. Wie ist bei diesen Projekten jeweils der Planungs- bzw. Realisierungsstand?

Antwort:

Die Neubaustrecke Wien - St. Pölten wurde im September 1996 zur Trassenverordnung und Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht.

3. Wie wird von Ihrem Ministerium bzw. von den Ländern Niederösterreich und Wien die Dringlichkeit der angesprochenen Bauvorhaben eingeschätzt?

Antwort:

Im NÖ Landesverkehrskonzept ist der Ausbau zur 4-gleisigen Westbahn, somit auch dieser Abschnitt unter Priorität 1 gereiht. Der Neubauabschnitt ist ein Bestandteil des gesetzlich verordneten Hochleistungsstreckennetzes und hat im Hinblick auf die Auslastung der Bestandsstrecke und Prognose des Verkehrsaufkommens höchste Priorität.

5. Mit welchen Baukosten ist bei Verwirklichung der einzelnen Projekte im Bereich des Perschlingtales bzw. des Tullnerfelds jeweils zu rechnen?

Antwort:

Die Kosten für diesen Abschnitt wurden auf Basis des derzeitigen Planungsstandes auf die Preisbasis 01.01.1997 hochgerechnet und betragen unter Berücksichtigung von Zuschlägen für Unbekanntes rd. 13,5 Mrd. ATS.

6. Ist die Finanzierung der geplanten und projektierten Bauvorhaben im Bereich des Perschlingtales bzw. des Tullnerfelds gesichert,

und wenn ja,

aus welchen Quellen werden die dafür erforderlichen Mittel fließen?

Antwort:

Die Finanzierung erfolgt entsprechend dem Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz.

7. Wird die Europäische Union, deren Mitgliedsstaaten nach Fertigstellung der geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke ganz außerordentlich von der Erleichterung des West-Ost-Gütertransits durch Österreich profitieren werden, einen

Teil der Herstellungskosten übernehmen,

und wenn ja,

mit Mitteln in welcher Höhe wird gerechnet?

Wenn nein, warum konnte eine derartige Beteiligung der EU an den Baukosten nicht erreicht werden?

Antwort:

Das gegenständliche Projekt befindet sich erst in einer generellen Planungsphase. Detailfinanzierungsüberlegungen können zu diesem Zeitpunkt daher noch nicht dargelegt werden.

8. Ist Ihnen bekannt, daß insgesamt 24 Bürgerinitiativen über 10.000 Unterschriften gegen die Pläne der österreichischen Bundesregierung und der HL-AG zur Errichtung einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitstrasse im Bereich des Perschlingtales bzw. des Tullnerfelds gesammelt haben?

Antwort:

Es ist bekannt, daß im Zuge der öffentlichen Auflage im Rahmen des UVP-Verfahrens zahlreiche Stellungnahmen eingegangen sind. Diese richten sich jedoch nicht durchwegs gegen das Projekt generell oder gegen die eingereichte Linienführung, sondern beschäftigen sich mit unterschiedlichen umweltrelevanten Themen, wie z.B. Schutz des Grundwassers, Jagd, Landwirtschaft, Lärmschutz, etc.

Diese Inhalte decken sich in vielen Fällen mit der Zielsetzung der von der HL-AG aufbereiteten Umweltverträglichkeitserklärung. Das Umweltverträglichkeitsgutachten der prüfenden Behörde hat sich mit diesen Stellungnahmen fachlich auseinanderzusetzen. Zur Anzahl der Unterschriften wird darauf hingewiesen, daß zahlreiche Stellungnahmen in Einzelpunkte aufgegliedert und diese von ein- und denselben Personen unterschrieben wurden.

9., 10. Ist Ihnen bekannt, daß die HL-AG speziell mit ihrer Trassenführungsvariante im Bereich des Reiserberges einer geschlossenen Ablehnungsfront der gesamten Bevölkerung gegenübersteht?

Ist Ihnen bekannt, daß die Gemeinden Weißenkirchen und Würmla die Trassenführungsvariante der HL-AG im Bereich des Reiserberges vehement bekämpfen und demgegenüber einstimmige Gemeinderatsbeschlüsse für die sogenannte Egelseer-Trasse gefaßt haben?

Antwort:

Bei der Realisierung eines derartigen Projektes treten zwangsläufig Konflikte mit lokalen

Interessen auf, wobei aufgrund der Rahmenbedingungen nicht immer alle berücksichtigt werden können. Der Abgleich dieser Interessen soll aber wie in einem Rechtsstaat vorgesehen, im Rahmen der Behördenverfahren erfolgen.

Es ist bekannt, daß in diesem Bereich eine zusätzliche Tunnelführung gefordert wird, die im Zuge der Aufbereitung der Umweltverträglichkeitserklärung geprüft und beurteilt wurde, jedoch aufgrund einer integrativen Gesamtschau aller Beurteilungskriterien und Beachtung ihrer Rahmenbedingungen von der HL—AG nicht weiter verfolgt werden konnte. Diese Trassenvariante liegt als untersuchte Alternativlösung der Umweltverträglichkeitserklärung bei.

11., 12., Es ist Ihnen sicher bekannt, daß nach dem UVP-Gesetz schädliche, belästigende und 13. oder belastende Auswirkungen von Projekten auf die Umwelt verhindert oder verringert bzw. mögliche günstige Auswirkungen vergrößert werden müssen.

Wie sind unter diesem Gesichtspunkt die konkurrierenden Trassen im Bereich des Reiserbergers zu beurteilen?

Ist Ihnen bekannt, daß die von der HI-AG in der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) eingereichte Variante 2/2a den Zielsetzungen des UVP-Gesetzes klar widerspricht, weil.

- a. in den Gemeindeforen erarbeitete Maßnahmen zur Verhinderung oder Verringerung belastender oder belästigender Auswirkungen auf die Umwelt nicht ausreichend berücksichtigt wurden.
- b. nur unzureichende Maßnahmen enthalten sind, durch welche allfällige günstige Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt des Perschlingtales erreicht oder vergrößert werden können,
- c. die Optimierungsmöglichkeiten im Perschlingtal zum Schutz von Mensch und Umwelt keineswegs ausgeschöpft wurden und
- d. die Menschen- und umweltfreundlichere Konsensvariante der Gemeinden Würmla und Weißenkirchen mißachtet wurde.

Welche Chancen räumen Sie daher der Egelseer-Trasse ein, welche in allen Umweltkriterien entscheidende Verbesserungen gegenüber der HL-AG-Variante aufweist?

Für die Interpretation der Zielsetzung eines Gesetzes sind alle bezugnehmenden §§ heranzuziehen und ist das isolierte Zitieren einzelner Passagen manchmal sinnumkehrend.

Unabhängig davon ist dieser Themenkomplex Gegenstand der derzeit laufenden Umweltver-

träglichkeitsprüfung, wobei diesem Prüfergebnis nicht vorgegriffen werden kann.

14. Würden bei der Verwirklichung der Egelseer-Trasse Mehrkosten gegenüber dem Trassenvorschlag der HL-AG entstehen

und wenn ja,

mit Mehrkosten in welcher Höhe (bitte auch in Prozent der gesamten Baukosten)

ist zu rechnen?

Antwort:

Die Mehrkosten für die Tunneltrasse Egelsee (ohne die darüber hinausgehende geforderte Einhausung im Bereich Weißenkirchen/P.) betragen rd. 1/2 Mrd. ATS, d.s. rd. 27 % Mehrkosten im betrachteten Vergleichsabschnitt.

15. Sind die Befürchtungen der Bewohner des Perschlingtales bzw. des Tullnerfelds berechtigt, wonach die zuständige Behörde, das Verkehrsministerium, die Genehmigung für die HL-AG-Trasse auch bei Vorliegen objektiv besserer Vorschläge erteilen wird, sobald die umweltgesetzlichen Mindeststandards gerade noch knapp erfüllt werden.

Antwort:

Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt entsprechend dem UVP-Gesetz. Wie der Konsenswerber mitgeteilt hat, baut das eingereichte Projekt von vorneherein nicht auf "umweltgesetzlichen Mindeststandards" auf und wurde insbesondere das Lärmschutzziel mehr als erfüllt.

16. Werden Sie die HL-AG auffordern, die berechtigten Forderungen der Anwohner der Eisenbahntrasse im Bereich des Perschlingtales bzw. des Tullnerfelds nach bestmöglichem Schutz der Lebensqualität zu respektieren?

Werden Sie sich im Interesse der betroffenen Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher für die Verwirklichung der Egelseer-Trasse einsetzen?

Antwort:

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung wird von den Sachverständigen der Behörde ein Umweltverträglichkeitsgutachten erstellt, welches Grundlage für die weiteren Planungsschritte ist.

17., 18. Welche Vorteile aus dem Bau der Hochleistungsstrecke zwischen St. Pölten und Wien können die vom Bahnbauprojekt betroffenen Bürgerinnen und Bürger im

Bereich des Perschlingtales und des Tullnerfelds nach Ihrer Ansicht erwarten?

Wird die Hochgeschwindigkeitsstrecke Vorteile irgendwelcher Art für den Nahverkehr der Gemeinden zwischen St. Pölten und Wien haben?

Antwort:

Die Fragen wurden bereits in der Einleitung beantwortet.

19. Mit welchen Nachteilen müssen die vom Bahnbauprojekt betroffenen Bürgerinnen und Bürger im Bereich des Perschlingtales und des Tullnerfelds nach Ihrer Ansicht künftig rechnen?

Antwort:

Bei der Realisierung eines derartigen Vorhabens sind Belastungen unvermeidbar, wobei die Umweltverträglichkeitsprüfung sicherstellen soll, daß diese während der Bauzeit und im späteren Betrieb möglichst gering zu halten sind. Entsprechende Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen werden gemäß den gesetzlichen Bestimmungen vorgesehen. Die jeweiligen Auswirkungen sind in der UVE dargelegt.

20. Wurden die möglichen Auswirkungen des Baues der Eisenbahnhochleistungsstrecke auf den Wert der Baugrundstücke im Perschlingtal ermittelt, und wenn ja, mit welchen Auswirkungen muß gerechnet werden?

Antwort:

Die Grundentschädigung erfolgt auf Basis der gesetzlichen Bestimmungen.

21. Welche Auswirkungen auf den Wochenend- und Ausflugs-tourismus im bisher so ruhigen Perschlingtal sind zu erwarten?

Antwort:

Die Behörde hat für die Umweltverträglichkeitsprüfung einen Untersuchungsrahmen festgelegt, wobei im Prüfbuch auch dieser Fragenkomplex enthalten ist.