

**XIX. GP-NR**  
**Nr. 48 1J**  
**1994 -11- 22**

## **ANFRAGE**

des Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Terminal Werndorf-Nord-Neu

Der Umweltanwalt des Landes Steiermark ließ zum Terminal Werndorf-Nord-Neu eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen. Die UVP beurteilte das Projekt als "nicht umweltverträglich". Die Hauptgründe dafür sind a) Waldverlust, b) Verlust der Erholungsfunktion, c) Zerstückelung und Zersiedelung eines Freilandbereiches, d) Verlust der Reservat- und Brückenfunktion für Tier und Pflanzenwelt, e) Störung des Landschaftsbildes, f) Beeinträchtigung des Grundwassers (vorbehaltlich Ergebnisse des Pumpversuchs), g) fehlende Prüfung der Alternativen. Die einzelnen Punkte wurden von den UVP-Gutachtern ausführlich begründet. Die ÖBB hatten die Gelegenheit zu einer Stellungnahme. Im endgültigen Bericht beantworteten die UVP-Gutachter die Stellungnahme der ÖBB sehr detailliert.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende schriftliche

## **ANFRAGE:**

1. Kennen Sie die Argumente der UVP-Gutachter oder wurden ihnen nur die der ÖBB vorgetragen?
2. Ist Ihnen bekannt, daß die von der ÖBB zum Projekt vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung zu Fragen der Raumstruktur und zu Fragen des regionalen Entwicklungsprogrammes des Bezirk Leibnitz Stellung nimmt, obwohl der Terminal nicht in diesem Bezirk liegt?
3. Wußte Sie, daß die Gutachter einvernehmlich von allen Parteien (auch von den ÖBB) akzeptiert wurden, daß die UVP vereinbarungsgemäß auf dem Entwurf des UVP-Gesetzes (Stand März 1993) aufbaute und daß die ÖBB in einer Stellungnahme er-

klärten: "... die ÖBB werden sich einem solchen Verfahren gerne freiwillig unterwerfen.?"

4. Wußte Sie, daß die Gemeinde Kalsdorf auf Grund dieses UVP-Ergebnisses einen negativen Gemeinderatsbeschuß zum Terminal faßte?
5. Wußten Sie, daß Vertreter der ÖBB die protokolierte Zusage gaben, "daß bei einer begründeten Ablehnung des Terminal-Projektes seitens der Gemeinden und Initiativgruppen das Terminal nicht realisiert wird"?
6. In der Beantwortung der Stellungnahme der ÖBB zum UVP-Gutachten schreibt der Landeshygieniker des Landes Steiermark, Univ.-Prof. DDr. Egon Marth: "Es ist richtig, daß die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung derzeit einen Schienenbonus unabhängig von der Zugfrequenz vorsieht. Trotz alledem möchte ich auf die Äußerung von Prof. DDr. Haider und verschiedener namhafter Autoren aus der internationalen Fachwelt verweisen, die sehr wohl auf die Problematik des Schienenbonus bei höheren Zugsfrequenzen hinweisen. Ich erlaube mir als Arzt es als meine ethische Pflicht anzusehen, Empfehlungen nach dem Stand des Wissens und nicht nach dem Stand von Verordnungen abzugeben, wo sogar aus offiziellen Schriften des zuständigen Ministeriums dieses Wissen vertreten wird."

Wann werden Sie die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung auf den Stand der medizinischen Erkenntnisse bringen?

7. Gegenüber den Betroffenen wurde die notwendige Entlastung der Grazer Bahnhöfe Messendorf und Ostbahnhof als Argument für einen Terminalneubau angeführt.

Wie entwickelte sich das Verkehrsaufkommen der Bahnhöfe Messendorf und Ostbahnhof ab 1990 bis jetzt, quartalsmäßig aufgeschlüsselt nach Art und Aufkommen: a) rollende Landstraße international, b) rollende Landstraße national, c) Huckepack und Großcontainer international, d) Huckepack und Großcontainer national, e) Auslastung der Bahnhöfe in Prozent der Gesamtkapazität?

8. Ergibt sich aus der Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Messendorf und Ostbahnhof ein Bedarf für einen Terminalneubau?
9. Die ÖBB sind auf Vorschläge zur Auslagerung des Transitverkehrs an die Grenze nicht eingegangen. Wird der Transit für die Begründung des Terminalbaus benötigt?
10. Die ÖBB berichteten im Oktober über Investitionen in den Bahnhöfen Messendorf und Ostbahnhof:

Welcher Art sind diese Investitionen und wieviel kosten sie?

11. Welche Strategie verfolgen die ÖBB beim Gütertransport im Raum Graz tatsächlich (Terminalneubau oder Modernisierung der bestehenden Bahnhöfe)?
12. In der Broschüre "Transit auf der Schiene" beschreiben die ÖBB den Investitionsaufwand einzelner Bauabschnitte von Transitrouten. Der zweigleisige Ausbau der Strecke

Graz-Spielfeld und der Terminal Werndorf-Nord-Neu sind darin nicht beschrieben. Am 9. November 1994 sagte Dr. Draxler in einer Pressekonferenz, daß die ÖBB für die Finanzierung des Terminals und für die Übernahme des wirtschaftlichen Risikos Partner aus der Wirtschaft suche.

Welche Prioritätenreihenfolge haben die einzelnen HL-Bauabschnitte in Österreich?

13. Welche HL-Projekte werden durch Partner aus der Wirtschaft mitfinanziert?
14. Was kostet der Bau des Terminals?
15. Hat dieser Terminal eine so geringe Priorität und Wirtschaftlichkeit, daß eine Finanzierung mit für den HL-Ausbau vorgesehen Mitteln nicht vertreten werden kann?
16. Wollen die ÖBB eine Beteiligung der Privatwirtschaft beim wirtschaftlichen Risiko, weil für die ÖBB das Risiko im Vergleich mit anderen Projekten unannehmbar hoch ist?
17. Für wann ist der Ausbau der Strecke Graz-Spielfeld geplant?
18. Wird der Terminalbau auch ohne dem Ausbau der Strecke Graz-Spielfeld begonnen?
19. Bleibt die Zufahrt (die Strecke Graz bis zum Terminal) eingleisig?
20. Die Grenze zu Slowenien wird zur EU-Außengrenze. Die EU finanziert die Errichtung von Labors und Ställen zur veterinärmedizinischen Kontrolle von Tier- und Fleischimporten und verlangt, daß die Kontrollen direkt an der Staatsgrenze durchgeführt werden.

Wann werden die ÖBB Verladeeinrichtungen in Spielfeld errichten?

21. Warum wurden von der ÖBB seinerzeit bereits begonnene Planungen für ein Terminal in Spielfeld abgebrochen?
22. Österreich unterstützt den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in den östlichen Nachbarländern mit dem Ziel, den Transitverkehr durch Österreich möglichst schon am Ursprungsort auf die Schiene zu bringen. Auch finanziell werden diese Projekte von österreichischer Seite unterstützt.

Gelten diese Ziele auch bezüglich Slowenien?

23. Welche Vereinbarungen gibt es mit Slowenien?
24. Welche Projekte wurden bisher in Slowenien von österreichischer Seite finanziell unterstützt und welche Unterstützungen sind noch geplant?
25. Wird es nach Verwirklichung dieser Projekte noch notwendig sein, Verladeeinrichtungen für den Transit im Raum Graz zu errichten?

26. Der Beschuß der steiermärkischen Landesregierung zum Thema Terminal enthält die Forderung, daß die Liegenschaften der Amselwegsiedlung innerhalb einer Entfernung von 200 m abzulösen sind.

Werden bei einem Bau des Terminals die Liegenschaften der Amselwegsiedlung abgelöst?

27. Gibt es eine Rechtsgrundlage für die Ablöse von Objekten mit einer Entfernung bis 200 m?

28. Wird die Amselwegsiedlung bevorzugt oder haben andere Liegenschaften in gleicher Entfernung vom Terminal bzw. vom Anbindungsbereich auch einen Anspruch auf Ablöse?

29. Der Beschuß der steiermärkischen Landesregierung enthält die Forderung, daß die gesamten Ersatzaufforstungsflächen vor der Erlassung der Trassenverordnung von den ÖBB sicherzustellen sind. Am 6. September 1994 wurde die Trassenverordnung erlassen ohne daß dies geschehen ist.

Streben die ÖBB eine Rodung ohne Ersatzaufforstung an?

30. Wann beginnen die ÖBB mit der Sicherstellung der Ersatzaufforstungsflächen?

31. Wird eine Enteignung für den Erwerb der Aufforstungsflächen notwendig sein? Was wird die Sicherstellung der Flächen und ihre Aufforstung kosten?

32. Werden die ÖBB die Ersatzaufforstungsflächen erwerben und die nachfolgende forstliche Betreuung des Waldes übernehmen?

33. Werden die ÖBB die gesamten benötigten Ersatzflächen zu Beginn des Projekts aufforsten, auch wenn die Rodung abschnittsweise erfolgt?

34. Werden die Ersatzaufforstungsflächen im Einvernehmen mit den Gemeinden festgelegt?

35. Im Juli/August 1993 wurde im Auftrag der ÖBB bei den Brunnen der Wasserversorgungsanlage in Kalsdorf ein Großpumpversuch durchgeführt. Dutzende Haushalte in der Umgebung mußten ihre Brunnen nachgraben lassen, weil diese durch den Pumpversuch trockengelegt wurden.

Welche Gesamtkosten hat dieser Pumpversuch den ÖBB verursacht?

36. Warum wurden den privaten Brunnenbesitzern nur 10 % bis 20 % der Nachgrabungskosten ersetzt?

37. Sind die ÖBB bereit, die gesamten Nachgrabungskosten zu ersetzen?

38. Auf dem für den Terminal vorgesehen Gebiet wurden kürzlich 14 ha Wald um das Vierfache des ortsüblichen Grundstückspreises verkauft.

Lassen die ÖBB Spekulationen zu, anstatt sich die Vorkaufsrechte rechtzeitig zu sichern?

39. Wurden die Grundstücke durch einen Strohmann der ÖBB erworben?
40. Laut HL-Eisenbahngesetz darf die maximale Breite einer verordneten Trasse nur 150 m für den Bahnkörper und zusätzliche 150 m für weitere Einrichtungen sein. Der Terminal ist aber an seiner breitesten Stelle 520 m. Die zugehörigen Planunterlagen (Einlage 12.1. + 2, Änderung Juli 1994) zeigen zwar den Terminal in seiner ganzen geplanten Größe, die Trassenverordnungsgrenze ist aber als 300 m breiter Streifen innerhalb des Terminalgebietes ausgewiesen. Außerhalb dieses Streifens liegen z.B. die Zufahrten, die Parkplätze, das Verwaltungsgebäude, das Pumpwerk und die meisten Versitzbecken.

Wußten Sie, daß die ÖBB ein Terminal geplant haben, das wegen seines Flächenbedarfs (es ist z.B. größer als der Terminal München Riem) mit einer Trassenverordnung nicht verordnet werden kann?

41. Wollen die ÖBB mit dem Bau einer Eisenbahnstation im Zuge einer Hochleistungsstrecke beginnen, ohne daß die dafür benötigten Flächen durch eine Trassenverordnung bestimmt wurden?

1