

AB/229

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

Zu Frage 1:

Bei den Ausbauplänen des Bahnhofes Messendorf handelt es sich offenbar um den Ersatz für das Projekt Containerterminal Werndorf?

Wie beurteilen Sie generell die Pläne der ÖBB, den Bahnhof Messendorf auszubauen?

Dem Bahnhof Messendorf kommt insbesondere eine Bedeutung als Bedienungsbahnhof für die umliegenden Industriebetriebe zu. Die Schaffung der zusätzlichen Gleiskapazitäten ist zur Sicherstellung der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes unbedingt notwendig. Das Güterverkehrsaufkommen ist in Messendorf in den letzten Jahren vor allem infolge der Aufnahme und Ausweitung der Automobilproduktion in den Werken Eurostar und Steyr Daimler Puch Fahrzeugtechnik /SFT) stark angestiegen.

Zu Frage 2:

Ist es richtig, daß es sich beim Ausbau des Bahnhofes Messendorf um das Ersatzprojekt für den Terminal Werndorf und der Rollenden-Landstraße-Ostbahnhof handelt?

Wie bereits im Fragepunkt 1 angeführt, bezieht sich das Umbauprojekt nicht auf den bestehenden Containerterminal neben dem Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Messendorf. Dieser Containerterminal ist ausschließlich für den Vertikalumschlag ( Umschlag von Containern, Wechselaufbauten und Sattelfliegern ) konzipiert. Die Anwendung horizontaler Umschlagtechniken (Rollende Landstraßen) ist im Terminal Messendorf auch künftig nicht geplant. Das Projekt Umbau BH Messendorf kann daher mit dem multifunktionalen Terminalprojekt Werndorf Nord Neu nicht in Zusammenhang gebracht werden.

Zu Frage 3

Wie ist der aktuelle Verfahrensstand des Projekts Ausbau Bahnhof Messendorf?

Die österreichischen Bundesbahnen haben mit Antrag vom 2. Mai 1995 bei meinem Ressort für das Projekt Umbau Bahnhof Messendorf mit Errichtung der Haltestelle Raaba um die eisenbahrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung angesucht und entsprechende Entwurfsunterlagen vorgelegt.

Das geplante Bauvorhaben umfaßt neben dem Umbau der Gleisanlagen des Gahnhofes Messendorf auch die Verlegung des Personenverkehrs zur neu zu errichtenden Haltestelle Raaba sowie Lärmschutzmaßnahmen.

Das gegenständliche Projekt wurde zunächst eisenbahnfachlich gemäß §33 EisebG sowie aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes geprüft. Nach Abschluß dieser Prüfung wurde der Landeshauptmann von Steiermark im Juli 1995 zur Durchführung des Bau- und Enteignungsverfahrens ermächtigt. Die Eisenbahnrechtliche Bau- und Enteignungsverhandlung wurde am 20. März 1996 in Raaba begonnen und nach Fortsetzung am 21. März 1996 bis zur Vorlage von weiteren Unterlagen durch den Bauwerber vertagt.

## Zu Frage 4

Wie beurteilen Sie den Umstand, daß der Um- und Ausbau des Bahnhofes Messendorf in einem Gebiet geplant ist, welches überwiegend ( über 50%) Wohngebiet ist?

In unmittelbarer Umgebung des Bahnhofes Messendorf haben bedeutende Industrie- und Gewerbebetriebe ihren Standort.

Nicht zuletzt deshalb zweigen vom Bahnhof Messendorf derzeit vier Anschlußbahnen ab. Die für den Umbau beanspruchten Fremdgrundflächen sind im Kataster größtenteils unter der Kulturart LN ( landwirtschaftliche Nutzflächen ) ausgewiesen.

## Zu Frage 5

Vor etwa 2 Jahren hat ein von der Steiermärkischen Landesregierung beauftragtes Ingenieurbüro eine 24 Stunden Lärmmessung in einem Anreinerwohnhaus durchgeführt und Spitzenwerte von 90 dB gemessen.

Halten Sie eine lärmtechnische Sanierung des Bahnhofes auch ohne Ausbau für notwendig?

Das ggstl. Projekt sieht den Bau von Lärmschutzwänden vor, welche auf Basis einer umfassenden schalltechnischen Untersuchung dimensioniert wurden.

Obwohl der geplante Umbau des Bahnhofes Messendorf nicht in den Geltungsbereich der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung fällt, wird aufgrund der besonderen Gegebenheiten, die den Bahnhof Messendorf auch als Schnittstelle für den kombinierten Verkehr Schiene/ Straße kennzeichnen, der Verordnung von den ÖBB trotzdem Rechnung getragen.

Im übrigen besteht in der Lärmwirkungsforschung weitgehend Einigung darüber, daß der Mittelungspegel besser geeignet ist, die allgemeine Belästigung durch den Schienenverkehr zu beschreiben, als der Spitzenpegel.

## Zu Frage 6:

Wie beurteilen Sie den Umstand, daß die ÖBB in Ihrem Projekt den Bau eines weiteren Verschiebgleisstützens (3a) vorsieht, das den Abstand zu den Wohnhäusern auf 8 Meter herabsetzen würde?

Durch die Errichtung des Gleisstützens 3a wird die nördliche Bahnhofsgrenze nur unwesentlich (8 max. 1m) in Trichtung der Wohnhäuser Gallaun und Kranz verschoben.

Überdies können auf dem geplanten Gleis keine Zugfahrten sondern lediglich Ausziehvorgänge zum Umstellen von Wagen oder Wagengruppen stattfinden.

Gerade im angesprochenen Bereich wird durch die Ausführung einer Lärmschutzwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation für die Anreiner erreicht ( z.B. im Immissionsort Kranz2 eine Halbierung des Schallpegels).

Zu Frage 7 Der Wert der betroffenen Grundstücke und Wohnhäuser würde beträchtlich sinken, auch wenn durch eine Lärmschutzmauer die Immissionswerte auf ein gerade noch erträgliches Maß herabgesetzt werden würden. Eine solche Mauer hätte im Süden der betroffenen Gärten und Wohnhäuser eine Höhe von 4 Meter über Grundstücksnievau und würde die Sonne im Winterhalbjahr bis in den Garten hinein wegnehmen.

In welcher Form und Höhe soll der Wertverlust der betroffenen Grundstücke und Wohnhäuser abgegolten werden?

Im Bereich Hoheggerstraße ist die Lärmschutzwand laut Mitteilung der Österreichischen Bundesbahnen mit einer Höhe von 2,5 Metern über Schienenoberkante projektiert und kann dort größtenteils durch optimale Ausnutzung des bestehenden Bahngrundes ohne Fremdgrundinanspruchnahme ausgeführt werden? Der Horizontalabstand zwischen der geplanten Lärmschutzwand und der südlichen Begrenzung der Gärten beträgt mehr als 10 m (ausgenommen Grundstück 24/5).

Es darf bemerkt werden, daß die Lärmschutzmaßnahmen natürlich auch Verbesserungen der Lärmsituation im Freiraum bewirken.

Entschädigungsleistungen für allfällige, zu bestimmten Zeiten auftretende minimale Schattenwirkungen sind nicht obligatorisch und seitens der ÖBB nicht vorgesehen.

Zu Frage 8

Teilen sie die Einschätzung, daß die LKW-Zustellung zum Bahnhof Messendorf über ein jetzt ausgelastetes Straßennetz führt, das mehrere stark frequentierte Kreuzungen einschließt, und darüber hinaus teilweise mitten durch dichtes Wohngebiet führt und jedenfalls eine weitere Verkehrssteigerung nicht mehr zulässig ist?

Zur Beantwortung dieser Frage fehlen mir objektive Informationen; überdies fällt diese nicht in die Zuständigkeit meines Ressorts.

Zu Frage 9 Wie beurteilen Sie die Möglichkeit, durch Anbindung des Containerlageplatzes der Fa. Frikus über ein relativ kurzes Anschlußgleis (200m) an die Ostbahn eine starke Entlastung des Bahnhofes Messendorf zu erreichen?

Zwischen dem Areal der Fa. Frikus und der Bahnstrecke befindet sich die aufgelassene und sanierte Mülldeponie Köglerweg. Nach bisher bekannten Untersuchungen steht dieses sensible Gebiet einer technisch-wirtschaftlich machbaren Anschlußbahnausführung im Wege. Außerdem müßte bei einem größeren Aufkommen die Anschlußbahn aus betrieblichen Gründen mittels eines eigenen Gleises direkt in den Bahnhof Messendorf eingebunden werden, wodurch sich die erwähnten 200 m verdreifachen würden. Der Erwerb der hierfür notwendigen Grundfläche im Wege privatrechtlicher Übereinkommen wird von der ÖBB als chancenlos eingeschätzt.

Zu Frage 10

Wie hoch sind die jährlichen Ölverluste der Verschubloks im Bereich des Bahnhofes Messendorf und ist durch die Ölverluste bereits eine Grundwasserbelastung eingetreten?

Wie mir die ÖBB mitteilten, werden im Bahnhof Messendorf seit einigen Jahren planmäßig moderne Verschubtriebfahrzeuge der Rh2068 eingesetzt.

Ihre technische Konzeption zeichnet sich neben der sehr geringen Schallemission - insbesondere dadurch aus, daß Ölaustritt im Normalbetrieb unter allen Betriebszuständen, außer bei einem Unfall, ausgeschlossen ist.

Wien, 22. April 1996  
Der Bundesminister