



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA  
Pr.Zl. 18044/5-4/1994

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Anshober und FreundeInnen vom 22.11.94,  
Zl. 48/J-NR/94, "Terminal Werndorf-Nord-Neu"

XIX. GP-NR  
62 /AB  
1995 -01- 20  
48 13

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Kennen Sie die Argumente der UVP-Gutachter oder wurden Ihnen nur die der ÖBB vorgetragen?"

Die Strecke Mürzzuschlag - Bruck/M. - Graz (einschließlich Güterterminal) - Staatsgrenze bei Spielfeld/Straß wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt. Nach dem Vergleich verschiedener Standorte legten die ÖBB im Dezember 1992 einen Projektsentwurf betreffend die Errichtung des Terminals Graz am Standort Werndorf-Nord-Neu vor.

Das Anhörungsverfahren zur Erlassung einer Trassenverordnung wurde am 16. April 1993 eingeleitet. Am 10. März 1994 langte die - im übrigen positive - Stellungnahme des Landes Steiermark beim ho. Bundesministerium ein.

Bei seiner Prüfung ging das Land vom eingereichten ÖBB-Projekt und vom Gutachten der Landesumweltanwaltschaft aus.

Auf dieser Basis wurden die Stellungnahmen der betroffenen Fachabteilungen des Amtes der Landesregierung eingeholt. Die Überprüfung ergab, daß das Projekt aus verkehrs-, umwelt-, raum- und wirtschaftspolitischer Sicht auch den Zielsetzungen des Landes Steiermark entspricht. Festgestellt wurde auch, daß die negativen Auswirkungen dieses Vorhabens durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen soweit reduziert werden können, daß die öffentlichen Interessen des Landes an der Errichtung des Terminals überwiegen.

- 2 -

Die Argumente der UVP-Gutachter sind somit bereits bei der Erstellung der Landesstellungnahme berücksichtigt worden. Eine Ausfertigung des Gutachtens der Landesumweltanwaltschaft wurde der Stellungnahme des Landes beigegeben.

Aus fachlicher Sicht des Landes wurde einzig die Rodung von 35 ha Waldfläche grundsätzlich negativ bewertet, wobei jedoch darauf hingewiesen wurde, daß beim Überwiegen des öffentlichen Interesses an der Rodung für Bahnzwecke entsprechende Ersatzaufforstungen vorzuschreiben sein werden. Im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens wurde von den ÖBB die grundsätzliche Machbarkeit von Ersatzaufforstungen dokumentiert.

Zu Frage 2:

"Ist Ihnen bekannt, daß die von der ÖBB zum Projekt vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung zu Fragen der Raumstruktur und zu Fragen des regionalen Entwicklungsprogrammes des Bezirkes Leibnitz Stellung nimmt, obwohl der Terminal nicht in diesem Bezirk liegt?"

Die Umweltverträglichkeitserklärung bildet einen Bestandteil der Unterlagen zur Trassenverordnung und ist im entsprechenden Projektsoperat integriert. Dort kann folgender Wortlaut nachgelesen werden: "Die Errichtung des Terminals am Standort Werndorf Nord "Neu" entspricht den überörtlichen Zielsetzungen des Landes Steiermark und steht nicht in Widerspruch zu rechtlichen, fachlichen und funktionalen Überlegungen." Fragen zur Raumstruktur sowie Fragen zum regionalen Entwicklungsprogramm des Bezirkes Leibnitz werden in der angeführten Umweltverträglichkeitserklärung nicht dezidiert angesprochen.

Den Projektunterlagen ist u.a. aber auch das Teilgutachten "Raumstruktur" beigegeben.

Der Gutachter hat zur Beurteilung der Auswirkungen des künftigen Güterterminals auf die Raumstruktur in funktionaler Hinsicht das südliche Grazer Feld zwischen der Stadt Graz und dem Raum Wildon als maßgebenden Untersuchungsraum definiert.

In statistischer Hinsicht bzw. im Hinblick auf die unmittelbaren räumlichen Auswirkungen ist das Gebiet der drei betroffenen Gemeinden den Untersuchungen zugrunde gelegt worden.

Bei der ersten Fassung des Gutachtens "Raumstruktur" wurde durch einen Druckfehler die Gemeinde Werndorf dem politischen Bezirk Leibnitz zugeordnet. Dieses Versehen haben die

- 3 -

ÖBB im Zuge der Informationsveranstaltungen vor Ort mehrmals klargelegt. Im Gutachten wurde die entsprechende Textpassage auch unverzüglich berichtigt. Dieser Druckfehler beeinflusste die Untersuchungsergebnisse nicht, - statistische Gemeindedaten wurden in keiner Weise verfälscht.

Zu Frage 3:

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

Über Initiative des Landes Steiermark (Landesbaudirektion) wurde Ende 1992 ein Projektbeirat eingerichtet. Dem Gremium gehören Vertreter der drei betroffenen Gemeinden Kalsdorf, Werndorf, Wundschuh sowie Sprecher von insgesamt vier Bürgerinitiativen an.

Bei allen von den ÖBB durchgeführten Informationsveranstaltungen wurde vom Projektbeirat der Umweltanwalt des Landes Steiermark beigezogen. Vom Umweltanwalt wurde bereits im Rahmen der ersten Vertiefungsinformation, welche am 18. Jänner 1993 in Wundschuh stattfand, die Umweltverträglichkeitsprüfung des von den ÖBB vorgelegten Projektes (Unterlagen zur Trassenverordnung) angekündigt. Da seitens der ÖBB zum damaligen Zeitpunkt keine Bedenken gegen die Prüfungsabsichten des Umweltanwaltes bestanden, wurden diesem unverzüglich alle Projektunterlagen zur Verfügung gestellt.

Schließlich kam es am 23. April 1993 zu einer UVP-Sachverständigenklausur, bei der die UVP-Gutachter mit den von den ÖBB eingesetzten Fachexperten in direkten Kontakt traten.

Hiebei erfolgte in Gruppenarbeiten einvernehmlich die Bestimmung der zur Durchführung der UVP von den ÖBB noch nachzuliefernden Ergänzungsunterlagen. Diese Sonderwünsche waren für die ÖBB mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden, wurden aber im Interesse der Sache anstandslos und zeitgerecht erfüllt.

Zu Frage 4:

"Wußten Sie, daß die Gemeinde Kalsdorf auf Grund dieses UVP-Ergebnisses einen negativen Gemeinderatsbeschuß zum Terminal faßte?"

Die Gemeinde Kalsdorf hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine negative Stellungnahme abgegeben.

Die ebenfalls berührten Gemeinden Werndorf und Wundschuh haben dem Projekt hingegen zugestimmt, so wie auch das Land Steiermark.

Zu Frage 5:

"Wußten Sie, daß Vertreter der ÖBB die protokollierte Zusage gaben, " daß bei einer begründeten Ablehnung des Terminal-Projektes seitens der Gemeinden und Initiativgruppen das Terminal nicht realisiert wird?"

Die Stellungnahmen der ÖBB gegenüber den Gemeinden und Initiativgruppen können mir in den Einzelheiten nicht bekannt sein. Dies ist schon deshalb nicht möglich, da von den ÖBB zwecks umfassender Unterrichtung die Bevölkerung mannigfach informiert bzw. kontaktiert wurde.

Nach Ansicht der ÖBB kann aber die angeführte Begründung für eine Ablehnung des Terminalprojektes nicht nachvollzogen werden, haben sich doch die Gemeinden Werndorf und Wundschuh durch Gemeinderatsbeschluß unter bestimmten Voraussetzungen sogar für das Projekt ausgesprochen.

Zu Frage 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?"

Der in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung festgelegte Bonus von 5 dB orientiert sich an einschlägigen internationalen Untersuchungen und Regelungen und ist im internationalen Vergleich eher niedrig angesetzt; beispielsweise sieht die Schweizer Lärm-schutzverordnung in Abhängigkeit von der Zugfrequenz einen Bonus von 15 dB bis 5 dB vor.

Ein Bonus von 5 dB berücksichtigt im wesentlichen die Eigenheiten der Schallcharakteristik des Eisenbahnlärms, welcher im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern bei gleichem Schallpegel aufgrund des menschlichen Hörvermögens als weniger störend empfunden wird. Dieser Sachverhalt ist unabhängig von anderen Einflüssen wie z.B. der Anzahl der Züge.

- 5 -

Bei der Erlassung der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung wurde den medizinischen Erkenntnissen so weit wie möglich Rechnung getragen. Eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik muß jedoch auch andere Kriterien, wie z.B. wirtschaftliche Vertretbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern in die Betrachtung einbeziehen und letztlich auf eine Ausgewogenheit zwischen den einzelnen Interessenslagen hinwirken.

Letztendlich würde eine rigorose Reduktion des Schienenverkehrs den wesentlich gefährlicheren und daher medizinisch bedenklicheren Straßenverkehr ausweiten.

#### Zu Frage 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?"

Die betreffenden statistischen Angaben können für den Zeitraum 1990 - 1993 nur für das jeweilige Gesamtjahr vorgelegt werden. Für 1994 liegen die Daten quartalsweise vor.

Die diesbezüglichen Aufkommenswerte stellen sich wie folgt dar:

BF Messendorf	1990	1991	1992	1993	1994 I-III	1994 IV-VI	1994 VII-IX	1994 X	1994 I-X
Großcontainer (CT) 1)	2 198	1 235	9 699	15 573	4 641	4 596	4 144	2 208	
Wechsellaufbauten (WAB) 2)	6 846	5 084	4 216	3 451	953	980	1 205	454	
Sattelanhänger (SAL) 3)	192	117	65	84	48	45	59	37	
Gesamtsumme	9 236	6 436	13 980	19 108	5 642	5 621	5 408	2 699	19 370

1) Ct : 100 % international

2) WAB : 80 % national, 20 % international

3) SAL : 100 % international

Der Bahnhof Messendorf ist zu 100 % ausgelastet. Das Verkehrsaufkommen kann nur deshalb

- 6 -

halbwegs problemlos abgewickelt werden, da in Graz Ostbf 2 Gleise der Rollenden Landstraße als Vorstellgleise zusätzlich genützt werden können.

Bf Graz Ostbahnhof	1990	1991	1992	1993	1994 I-III	1994 IV-VI	1994 VII-IX	1994 X-XI
RoLa-Züge	3251	3019	2354	1649	454	436	468	279
bef. LKW	44115	34985	21019	15578	4543	4431	4229	3169
Auslastung %	79,8	68,2	52,5	55,6	58,9	59,8	53,2	49,7

Im Bf Graz Ostbf wird kein Großcontainerverkehr abgewickelt.

Eine Steigerung des RoLa-Umsatzes auf frühere Werte ist undenkbar, da mit massiven Anrainerprotesten zu rechnen ist.

Durch den Rückgang beim RoLa-Verkehr wurden 2 Gleise frei, die als Vorstellgleise für den überlasteten Bf Messendorf betrieblich verwendet werden.

#### Zu Frage 8:

"Ergibt sich aus der Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Messendorf und Ostbahnhof ein Bedarf für einen Terminalneubau?"

Das Verkehrsaufkommen der angesprochenen Bahnhöfe in der Vergangenheit allein ist kein Entscheidungskriterium für oder gegen die Errichtung eines Terminals für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV). Aufgrund der unzureichenden Ausstattung der vorhandenen Anlagen war es nicht möglich, das im Grazer Wirtschaftsraum vorhandene Verkehrspotential auch effektiv ansprechen zu können.

#### Zu den Frage 9 und 21:

"Die ÖBB sind auf Vorschläge zur Auslagerung des Transitverkehrs an die Grenze nicht eingegangen. Wird der Transit für die Begründung des Terminalbaus benötigt?"

"Warum wurden von den ÖBB seinerzeit bereits begonnene Planungen für einen Terminal in Spielfeld abgebrochen?"

Die ÖBB sind deshalb auf Vorschläge zur Verlegung des Terminals an die Grenze nicht

- 7 -

eingegangen, weil damit die steirische Wirtschaft im Raum Graz für die RoLa-Verbindungen (und nur darum ging es in den Diskussionen) ausgeschlossen worden wäre.

Alle Erfahrungen zeigen, daß solche Verbindungen dann keinesfalls angenommen werden, wenn der Frächter gegen die Fahrtrichtung zum Terminal anfahren muß. Eine Splittung des Angebots für Transit und steirische Wirtschaft hätte zur Folge gehabt, daß die Angebotsqualität für beide Kundenkreise stark gesunken wäre. Die Bedeutung des Transitverkehrs ist derzeit aufgrund der Jugoslawien-Krise sicher nicht mehr das Hauptargument für den Bau der Terminalanlage.

Im Zusammenhang mit dem 1989 eingeführten Nachtfahrverbot für lautstarke LKW's überlegten die ÖBB kurzfristig in Spielfeld eine Verladestelle für die Rollende Landstraße herzustellen. Wegen der beengten Platzverhältnisse im Bereich des Bahnhofes Spielfeld-Straß handelte es sich bei dem Projekt um die Schaffung eines Provisoriums. Diese Planungen wurden auch zu Ende geführt. Aufgrund der Entwicklungen im ehemaligen Jugoslawien und des damit verbundenen schlagartigen Rückgangs hinsichtlich des Bedarfes an der ggstdl. Verkehrsleistung haben die ÖBB in der Folge von einer Bescheiderwirkung mit nachfolgender Ausschöpfung der Bauvollendungsfrist Abstand genommen.

Grundsätzlich ist jedoch festzustellen, daß die Qualität eines RoLa-Angebotes mit der angebotenen täglichen Frequenz dieser Züge steigt. Das Beispiel Brennersee zeigt, daß eine hohe Abfahrtsdichte auch zu guten wirtschaftlichen Erfolgen führt. Eine Aufsplittung des RoLa-Angebotes zwischen Graz und Spielfeld nach der Bundesrepublik Deutschland hätte zur Folge gehabt, daß in beiden Relationen ungenügende Qualität mit geringer Abfahrtsdichte angeboten hätte werden müssen. Für die steirische Verkehrswirtschaft, die auch heute noch zu den Benützern der RoLa's zählt, wäre jedenfalls ein Abfahrtsort Spielfeld inakzeptabel gewesen.

Zu Frage 10:

Die ÖBB berichteten im Oktober über Investitionen in den Bahnhöfen Messendorf und Ostbahnhof. Welcher Art sind diese Investitionen und wieviel kosten sie?"

Mit der bestehenden Infrastruktur im Bahnhof Messendorf sind die Verkehrsarten Reise- und Güterzugverkehr auf Dauer nicht mehr zu bewerkstelligen.

- 8 -

Um die mittlerweile prekäre Situation zu entschärfen, werden - bis zur vorgesehenen Umsiedlung der KLV-Anlagen in den neu zu errichtenden Terminal Werndorf Nord Neu - in Messendorf die notwendigsten Schritte gesetzt, die zu einer Verbesserung der Betriebsabwicklung beitragen.

Insbesondere sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Bf Messendorf:

- Errichtung von Gleisen
- Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung im Zuge eines Gehweges und Herstellung eines Ersatzbauwerkes
- Optimierung der Anbindung von zwei Anschlußbahnen
- Bahnsteigverlegung.

Graz Ostbf

- Ausrüstung zweier Gleise mit elektrischer Fahrleitung
- Adaptierung der Sicherungsanlage zur Ermöglichung von direkten Einfahrten
- Adaptierung des Oberbaus.

Die zitierten Investitionen im Bahnhof Messendorf sind insbesondere darauf zurückzuführen, daß die Verkehrsstelle nicht in der Lage ist, das durch die Produktion der Jeep-Cherokee-Fahrzeuge entstandene Transportvolumen zu bewältigen. Es müssen daher Adaptionen für diese Verkehre getroffen werden, da die ursprünglich dafür vorgesehene Terminalanlage noch nicht verfügbar ist. Die Investitionsmittel können jedoch in jedem Fall für den konventionellen Verkehr weitergenutzt werden.

Da noch nicht alle Teilprojekte vorliegen, sind die Investitionskosten im Augenblick nicht genau eruierbar.

#### Zu Frage 11:

"Welche Strategie verfolgen die ÖBB beim Gütertransport im Raum Graz tatsächlich (Terminalneubau oder Modernisierung der bestehenden Bahnhöfe)?"

Die Strategie der ÖBB für den Raum Graz entspricht der gesamtösterreichischen ebenso wie der in ganz Europa verfolgten Grundlinie. Kombiniertes Güterverkehr kann nur dann qualitativ, kostengünstig und nachfragegerecht betrieben werden, wenn eine Bündelung der Verkehrs-

- 9 -

ströme an wenigen leistungsfähigen Punkten möglich ist. Langfristig gesehen besteht daher nur die Alternative, auch für die steirische Verkehrswirtschaft eine solche leistungsfähige Anlage anbieten zu können. Die Modernisierung bestehender Anlagen kann nur eine Übergangslösung sein, solange kein großzügiger und nachfragegerechter Ausbau zur Verfügung steht.

Zu Frage 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 Werdorf-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?"

Eine diesbezügliche Strukturierung erfolgt derzeit im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes.

Zu den Fragen 13 und 15:

"Welche HL-Projekte werden durch Partner aus der Wirtschaft mitfinanziert?"

Hat dieser Terminal eine so geringe Priorität und Wirtschaftlichkeit, daß eine Finanzierung mit für den HL-Ausbau vorgesehen Mitteln nicht vertreten werden kann?"

Primär beziehen sich HL-Projekte auf den Aus- bzw. Neubau der Schieneninfrastruktur. Diese Vorhaben wurden bisher aus Budgetmitteln und/oder ASFINAG-Mitteln bedeckt.

Aufgrund der Multifunktionalität des Projektes Güterterminal Werdorf Nord Neu ergibt sich erstmals die Perspektive neuer Finanzierungsmodelle.

Zu Frage 14:

"Was kostet der Bau des Terminals?"

Die Schätzkosten betragen rd. 1,4 Mrd S. Grundlage dieser Schätzung bildet das Einreichprojekt 1992, Trassenverordnung.

Zu Frage 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?"

- 10 -

Es entspricht einer gesamteuropäischen Tendenz im Kombinierten Güterverkehr, ein Engagement aller beteiligten Verkehrsträger zu erreichen. Daher ist es das erklärte Ziel der ÖBB, die steirische Verkehrswirtschaft sowie die interessierten regionalen und überregionalen Körperschaften in die Errichtung dieses Kombiterminals entsprechend einzubinden.

Zu Frage 17:

"Für wann ist der Ausbau der Strecke Graz-Spielfeld geplant?"

Der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnittes Puntigam - Spielfeld-Straß ist - bei Außerachtlassung des Terminals Werndorf Nord Neu - im Hinblick auf die Kapazitäts- bzw. Fahrzeiterfordernisse ein Nahverkehrsanliegen der steirischen Landesregierung. Es gibt allerdings noch keinen Betriebsvertrag ÖBB - Land, dessen Frequenzen einen zweigleisigen Ausbau rechtfertigen würden.

Zu Frage 18:

"Wird der Terminalbau auch ohne dem Ausbau der Strecke Graz-Spielfeld begonnen?"

Es ist kein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Terminal allein und dem Streckenausbau bis Spielfeld-Straß gegeben.

Zu Frage 19:

"Bleibt die Zufahrt (die Strecke Graz bis zum Terminal) eingleisig?"

Nein. Die geplante Verkehrswirksamkeit des Terminals erfordert einen entsprechenden Streckenausbau.

Zu Frage 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?

Der Terminal Werndorf Nord Neu ist sachlich nicht mit veterinärmedizinischen Kontrollen von Tier- und Fleischimporten in Verbindung zu bringen.

Bei der derzeit für den Eisenbahnverkehr zugelassenen veterinärbehördlichen Eintrittsstelle

- 11 -

Spielfeld (mit Abfertigung in Leibnitz) wurden

1991 14 Abfertigungen,

1992 2 Abfertigungen,

1993 4 Abfertigungen von grenztierärztlich-kontrollpflichtigen Sendungen durchgeführt.

Bei einem entsprechenden Sendungsaufkommen werden die ÖBB das zuständige Bundesministerium für Gesundheit und Konsumentenschutz (Veterinärverwaltung) hinsichtlich der nachträglichen Schaffung einer veterinärbehördlichen Eintrittsstelle in Spielfeld kontaktieren.

Die EU finanziert nicht die Errichtung von Eintrittsstellen, sondern beteiligt sich gegebenenfalls zu einem gewissen Prozentsatz an den Kosten. Durch die große Anzahl an neu zu errichtenden Eintrittsstellen an der neuen EU-Außengrenze sind diese Geldmittel bereits ausgeschöpft.

Zu den Fragen 22 bis 25:

"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?"

"Welche Vereinbarungen gibt es mit Slowenien?"

"Welche Projekte wurden bisher in Slowenien von österreichischer Seite finanziell unterstützt und welche Unterstützungen sind noch geplant?"

"Wird es nach Verwirklichung dieser Projekte noch notwendig sein, Verladeeinrichtungen für den Transit im Raum Graz zu errichten?"

Es besteht zwischen der Regierung der Republik Österreich und der Regierung der Republik Slowenien eine Vereinbarung über die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern mit einem Zusatzprotokoll zur Förderung des Eisenbahnverkehrs. Es wird zur Zeit ein Abkommen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur und des Eisenbahnwesens verhandelt.

Zu den Fragen 26 bis 28:

"Der Beschluß 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?"

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

- 12 -

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

Die Frage allfällig erforderlich werdender Ablösen von Liegenschaften aufgrund des konkret einzureichenden Projekts wird im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren zu behandeln sein.

Zu Frage 29:

"Der Beschluß 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?"

Die Erlassung der Verordnung gemäß § 3 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz dient vor allem der Sicherstellung der entsprechenden Grundstücke. Die Forderung des Landes, Umweltmaßnahmen schon vor der Erlassung der Trassenverordnung in Angriff zu nehmen, ist durch das Hochleistungsstreckengesetz nicht gedeckt, somit konnte auch dem Wunsch des Landes Steiermark nicht entsprochen werden.

Zu Frage 30:

"Wann beginnen die ÖBB mit der Sicherstellung der Ersatzaufforstungsflächen?"

Voraussetzung hierfür ist die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel. Dies wird vsl. in den Jahren 1995 und 1996 erfolgen.

Zu Frage 31:

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

Diesbezüglich wird eine Enteignung nicht möglich sein. Kostenschätzungen werden von den ÖBB nicht bekannt gegeben, da dadurch die Verhandlungsposition gegenüber den Grundeigentümern geschwächt werden könnte.

Zu Frage 32:

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

- 13 -

Diese Angelegenheit wird mit den Grundeigentümern vertraglich zu regeln sein. Zusätzlich sind auch die Gemeinden hinsichtlich der Änderung von Flächenwidmungsplänen mit einzubinden.

Zu Frage 33:

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

Falls den ÖBB die Sicherung der hierfür benötigten Rechte möglich ist, beabsichtigen sie die Ersatzaufforstung in einem Zug erfolgen zu lassen.

Zu Frage 34:

"Werden die Ersatzaufforstungsflächen im Einvernehmen mit den Gemeinden festgelegt?"

Nachdem in Österreich das Eigentum per Gesetz geschützt ist, muß zuerst das Einvernehmen mit den jeweiligen Grundeigentümern hergestellt werden. Sodann wird selbstverständlich auch auf die Bedürfnisse der Gemeinden Rücksicht zu nehmen sein (siehe auch Fragepunkt 32).

Zu den Fragen 35 bis 37:

"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?

Warum würden den privaten Brunnenbesitzern nur 10 % bis 20 % der Nachgrabungskosten ersetzt?

Sind die ÖBB bereit, die gesamten Nachgrabungskosten zu ersetzen?"

Der Großpumpversuch wurde im Auftrag des Wasserverbandes Umland Graz durchgeführt. Entschädigungsansprüche sind demnach an den Wasserverband Umland Graz zu richten.

Zu Frage 38:

"Auf dem für den Terminal vorgesehenen 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?"

Hinsichtlich der Veränderung von Grundbesitzverhältnissen sind bei Transaktionen Entscheidungen der Grundverkehrskommission relevant.

Allein durch das Vorhandensein einer Trassenverordnung gemäß HL-Gesetz sind die ÖBB nicht in der Lage, private Grundgeschäfte zu unterbinden.

- 14 -

Zu Frage 39:

"Würden die Grundstücke durch einen Strohmann der ÖBB erworben?"

Die ÖBB verneinen diese Aussage.

Zu Frage 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?"

Gemäß § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz darf der Geländestreifen der Trasse bei Bahnhofsanlagen eine Breite von 300m nicht überschreiten. Im konkreten Fall hat dies lediglich zur Folge, daß für außerhalb dieses Geländestreifens liegende Anlagenteile kein Bauverbot verfügt werden kann. Es sind beim Terminal Graz allerdings nur Nebenanlagen wie die Versitzbecken vom verordneten Geländestreifen nicht erfaßt.

Die Trassenverordnung dient vor allem der Trassensicherung, die Baugenehmigung selbst wird erst aufgrund des konkret einzureichenden Projektes im nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren erteilt.

Zu Frage 41:

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

Die Trassenverordnung gemäß HL-Gesetz gibt Gewähr, daß auf dem verordneten Geländestreifen keine Verbauungen bzw. Geländeänderungen stattfinden dürfen, wodurch die Ausführung des Bauwerkes verhindert oder wesentlich verteuert würde. Mit dieser Verordnung ist noch keine einzige Baugenehmigung verbunden. Dies erfolgt erst mit dem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren gemäß EG 1957.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß der Bau derartiger HL-Anlagen einem zweistufigen Genehmigungsverfahren unterliegt.

- 15 -

Die ÖBB beabsichtigen mit dem Bau des Terminals Werndorf-Nord-Neu zu beginnen, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- Vorlage der notwendigen Baugenehmigungen
- Erwerb aller benötigter Bauflächen und sonstigen Rechte - Vorhandensein der erforderlichen Finanzmittel (zumindest für eine erste Baustufe).

Wien, am 18. Jänner 1995

Der Bundesminister

