

II-8579 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

BUNDESMINISTERIUM FÜR  
WISSENSCHAFT UND FORSCHUNG

GZ 10.001/63-Parl/89

Wien, 31. August 1989

Herrn Präsidenten  
des Nationalrates  
Rudolf PÖDER

Parlament  
1017 Wien

4073 IAB

1989 -09- 05

ZU 4118/J

Die schriftl. parl. Anfrage Nr. 4118/J-NR/89, betreffend Gefährdung von Bundesdenkmälern durch die geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecken der ÖBB, die die Abg. Klara Motter und Genossen am 5. Juli 1989 an mich richteten, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

ad 1) und 2)

Bisher wurde von Vertretern des Landeskonservatorates für Kärnten mit Vertretern der Kärntner Landesregierung und der Österreichischen Bundesbahn insgesamt drei Informationsgespräche geführt, und zwar am 24. Oktober 1988, am 16. Jänner 1989 und am 20. März 1989. Thema dieser Informationsgespräche war die planerische Vorbereitung des beabsichtigten zweigleisigen Ausbaues des ÖBB Streckenabschnittes St. Veit an der Glan bis Maria Saal, damit alle vorhersehbaren Probleme bei der Planung berücksichtigt und einer für alle betroffenen Bereiche vertretbaren Lösung zugeführt werden könnten. Insbesondere verfolgten diese Informationsgespräche das Ziel, vor Beginn der eigentlichen Planungen die damit befaßten Organe der ÖBB mit Fachinformationen aus den Bereichen Natur- und Landschaftsschutz sowie Denkmalschutz so ausreichend zu versorgen, daß kein Informationsdefizit der ÖBB gegeben ist. Allgemein kann zum Ergebnis dieser Informationsgespräche festgehalten werden, daß die Planungsbeamten der ÖBB auf Grund der Darstellungen des Bundesdenkmalamtes die Streckenerweiterung (maximal 6-10 m) möglichst außerhalb der Natur-, Landschafts- und Denkmalschutzbereiche vorsehen werden.

- 2 -

Dementsprechend soll ein Projekt erarbeitet werden, wonach

- a) eine Belastung des Landschaftsbildes durch Wegfall aller Überführungen ausgeschlossen werden kann,
- b) archäologisch höffiger Boden nicht durch den Bahnbau betroffen sein wird,
- c) für einen (zukünftigen) Schnellbahnverkehr optimale Zugangsmöglichkeiten zu den Stationen ermöglicht,
- d) denkmalschützerisch bedeutende Objekte (wie der Bahnhof Willersdorf und dessen Umgebung, einige Eisenbrücken) der Nachwelt erhalten bleiben,
- e) Grund und Kosten durch wegfallende Überfahrtsbauwerke und Wegbauten eingespart werden.

Es ist vorgesehen, daß konkrete Planungsunterlagen dem Präsidium des Bundesdenkmalamtes vorzulegen sind; die ÖBB-Vertreter stellten allerdings die gegenständlichen Planungsschritte als Zukunftsprojekt vor, dessen Finanzierung und somit Realisierung noch nicht gesichert sei. Aus diesem Grund konnte bislang über konkrete Planungsunterlagen, Bautermine und insbesondere allfällige archäologische Notgrabungen (deren Kosten nach dem Verursacherprinzip von der ÖBB zu tragen sein werden) nicht gesprochen werden.

Hinsichtlich des Burgenlandes wurden weder vom Landeskonservatorat noch von der Amtsleitung des Bundesdenkmalamtes Gespräche geführt, die etwa mit einer neuen Streckenführung in Zusammenhang stünden; bisher ist die ÖBB auch nicht an das Bundesdenkmalamt herangetreten.

Was das Land Niederösterreich betrifft, so werden hinsichtlich der geplanten Hochleistungsstrecke auf der Westbahn zwei Anfragen für die Gemeindegebiete Mauer bei Amstetten und Blindenmarkt angeführt. Im ersteren Fall wurde das anfragende Ingenieurbüro darauf verwiesen, daß das Planungsgebiet etwas südöstlich des römischen Militärlagers locus felicitis liege und die Ausdehnung der zugehörigen Zivilsiedlung und der Gräberfelder nicht erforscht sei.

- 3 -

Gegebenenfalls müßten Notgrabungen durchgeführt werden. Im Falle des Ortsbereiches Blindenmarkt würde durch geplante Trassenveränderungen die Versetzung einer marmornen Votivsäule von 1675 notwendig werden; andere Beeinflussungen werden durch die geringfügige Trassenänderung nicht stattfinden.

Hinsichtlich des Projektes Basistunnel durch den Semmering hat der Präsident des Bundesdenkmalamtes in Begleitung des Abteilungsleiters für technische Denkmale beim Generaldirektor der ÖBB am 9. Mai 1989 klargestellt, daß die Bauwerke der über den Semmering führenden Bahnstrecke zweifellos Denkmalcharakter besitzen und ein öffentliches Interesse an der Erhaltung gesehen wird. Generaldirektor Dr. Übleis sagte zu, konkrete Planungsschritte bezüglich der alten Strecke nur nach Rücksprache mit dem Bundesdenkmalamt zu unternehmen.

Abschließend wird noch darauf verwiesen, daß der Leiter der Abteilung für technische Denkmale des Bundesdenkmalamtes laufend Gespräche mit Vertretern der ÖBB über die allfälligen Veränderungen von Aufnahmegebäuden im Zuge des Neugestaltungskonzeptes spezieller Bahnhöfe im Rahmen der "Neuen Bahn" führt.

Der Bundesminister:

