

3801/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3825/J - NR/1998, betreffend Terminal Graz - Süd/Werndorf, die die Abgeordneten Wabl, Freundinnen und Freunde am 10. März 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. Laut HL - Gesetz hat die HL - AG benötigte Grundflächen auf ihre Kosten im Namen der ÖBB zu erwerben. Bedeutet das, daß Bundesmittel zur Finanzierung der Grundstückspekulationen verwendet werden?

Antwort:

Nein, da der Grundstückserwerb auf der Basis der geltenden gesetzlichen Grundlagen unter Zugrundelegung von Gutachten von gerichtlich beeideten Sachverständigen durchgeführt wird.

2. - 5. Werden Bundesmittel zur Finanzierung von Grundflächen für die Nutzung durch private Dritte verwendet?

Läßt es die HL - AG zu, daß Optionen auf die Grundflächen (einschließlich der damit festgelegten Grundstückspreise) von anderen abgeschlossen werden, obwohl sie selbst diese Grundflächen zu erwerben hat?

Wird die HL - AG oder eine andere rechtliche Konstruktion unter ihrer Beteiligung Grundflächen für die Nutzung durch private Dritte erwerben?

Wenn ja: Betrachtet die HL - AG den Erwerb von Grundflächen für andere Zwecke als für Eisenbahnanlagen als zulässig im Sinne des Eisenbahnrechts?

Antwort:

Insoweit von der HL - AG der Grunderwerb durchgeführt wird, erfolgt der Grunderwerb ausschließlich für Eisenbahnanlagen bzw. für den Bau von solchen. Betreffend der Nutzung der Eisenbahnanlagen gelten die diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen.

Die HL - AG hat die Grundstücksflächen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu erwerben. Allerdings wird darauf hingewiesen, daß die HL - AG die Einräumung von Optionen durch den Grundeigentümer an Dritte aufgrund der derzeitigen gesetzlichen Bestimmungen nicht beeinflussen kann. Sie kann ihrerseits nur den Grundeigentümern ein entsprechendes Kaufangebot erstatten.

6. Wird trotz der teilweisen Nutzung durch private Dritte ein Enteignungsverfahren als letztes Mittel zum Erwerb der benötigten Liegenschaften angestrebt, oder können Sie das mit Sicherheit ausschließen?

Antwort:

Die Nutzung von Eisenbahnanlagen ergibt sich aus den diesbezüglichen geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Der Erwerb der Grundflächen erfolgt in dem Umfang, als dies durch die zu erwirkende eisenbahnrechtliche Baugenehmigung im Gegenstand und Umfang vorgegeben wird. Enteignungen sind im Eisenbahnrecht nur zu Gunsten eines konzessionierten Eisenbahn(infrastruktur)unternehmens möglich. Bisher konnte bei allen Grundeinlösungen mit einer hohen Erfolgsquote die Durchführung von Enteignungen vermieden werden. Als letztes Mittel ist eine Enteignung jedoch nie zur Gänze auszuschließen, insoweit die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

7. Ist Ihnen bekannt, daß für diesen Terminal 35ha Wald mitten in einem zusammenhängenden Waldgebiet gerodet werden müssen?

Antwort:

Die Rodungsfläche im Ausmaß von 35 ha ist in dem vorgelegten Trassenverordnungsprojekt 1992 ausgewiesen.

Gemäß dem eingeholten freiwilligen Umweltverträglichkeitsgutachten sind hierfür entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen.

8. Ist Ihnen bekannt, daß die Gemeinde Werndorf und Grundbesitzer eine flächengleiche Ersatzaufforstung auf bestimmten bereits festgelegten Flächen südlich des geplanten Terminals verlangen?

Antwort:

Ja, ist mir bekannt.

9. ,10. Sieht die HL - AG die Ersatzaufforstung als untrennbaren Teil des Projektes - soweit, daß bei Fehlen der dazu notwendigen Flächen das Projekt nicht verwirklicht wird?

Wie werden die Ersatzaufforstungen finanziert?

Antwort:

Die HL - AG betrachtet die Ersatzaufforstungen als Bestandteil des Projektes, zur Durchführung der Ersatzaufforstungen ist allerdings die Zustimmung der davon betroffenen Grundeigentümer im Zivilrechtswege einzuholen. Da für die Durchführung von Ersatzaufforstungen keine Enteignungsmöglichkeit besteht, hängt die Durchführung der Ersatzaufforstung letzten Endes von der Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer ab.

11. Die bestehende Trassenverordnung beruht auf einem von der ÖBB 1992 geplanten Projekt (Terminal Werndorf - Nord - Neu). Ist Ihnen bekannt, daß der Umweltanwalt des Landes Steiermark zum Projekt der ÖBB (mit Einverständnis der ÖBB) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen ließ und daß diese UVP das Projekt als "nicht umweltverträglich" beurteilte?

Antwort:

Wie in der Anfrage richtig dargestellt wird, erging das damalige Umweltgutachten zum (damaligen) Projekt der ÖBB. Die Ergebnisse der seitens der Umweltschutzbehörde durchgeführten Überprüfung der Umweltverträglichkeit wurden von den ÖBB dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr übermittelt. Der vom Umweltanwalt festgestellten Umweltunverträglichkeit wurde in Form einer ausführlichen Stellungnahme seitens der ÖBB widersprochen. Gerade aufgrund des Ergebnisses des Umweltverträglichkeitsgutachtens wurde das Projekt durch Kompensationsmaßnahmen ergänzt, sodaß den Bewertungen des Umweltgutachtens im vollen Umfang Rechnung getragen wurde, weshalb die Bedenken des Gutachtens als überholt angesehen werden können. Dies ergibt sich auch aus der Stellungnahme der Steirischen Landesregierung zum durch die Kompensationsmaßnahmen ergänzten Projekt, woraus ersichtlich ist, daß das Projekt aus verkehrs-, umwelt-, raum- und wirtschaftspolitischer Sicht den Zielsetzungen des Landes Steiermark entspricht.

12. ist diese UVP auch gültig für das laufende Projekt?

Antwort:

Diese UVP ist für das laufende Projekt insoweit gültig, als die daraus resultierenden Kompensationsmaßnahmen im Rahmen des Projektes mitverwirklicht werden.

13. Ist Ihnen bekannt, daß im Bereich des Terminals die geplante Trasse der Koralmbahn entlang der Autobahn verläuft?

Antwort:

Ja.

14. ,15. Ist Ihnen bekannt, daß sowohl die UVP als auch die Bürgerinitiativen eine Drehung des Terminals in eine Lage entlang der Pyhrn - Autobahn vorgeschlagen haben?

Ist Ihnen bekannt, daß diese Drehung des Terminals die Hauptargumente der UVP und der Bürgerinitiativen (Schonung bestehender Waldflächen und der Bevölkerung) berücksichtigen würde?

Antwort:

Die berechtigten Interessen der Bevölkerung und die Interessen des Umweltschutzes werden auch im Rahmen des bestehenden Projektes voll berücksichtigt, da die Kompensationsmaßnahmen des UVP - Verfahrens umgesetzt werden. Sogar würde sich durch die Drehung keine Änderung ergeben. Im übrigen wurden im Zuge des Planungsprozesses für den Erlass der Trassenverordnung auch andere Standortvarianten untersucht. Die verordnete Lage des Terminals wurde aufgrund der vorhandenen Anbindungsmöglichkeiten der bestehenden Südbahnstrecke sowie der Lage außerhalb des Gefährdungsbereiches des "Munitionsdepots Karlsdorf des Bundesheeres" gewählt. Dadurch wurde insbesondere auch die von der Bürgerinitiative neuerlich verlangte Drehung des Terminals bereits davor ausgeschlossen und es haben diese Gründe bis heute unverändert Gültigkeit. Im übrigen würde auch bei dieser Variante das Ausmaß der Rodungsflächen nur unwesentlich verringert werden.

16. ,17. Von Seiten des Landes Steiermark wird argumentiert, daß eine Drehung in eine Lage entlang der Autobahn nicht möglich ist, weil die Trassenverordnung bereits besteht und eine Änderung dieser Verordnung nicht zu erreichen sein wird. Ist das Bestehen einer Verordnung und die Unmöglichkeit ihrer Abänderung ein Hindernis für die Verwirklichung einer vernünftigen und allseits akzeptierten Alternative?

Wird die HL - AG eine Planung für die gedrehte Lage durchführen?

Antwort:

Die Unmöglichkeit der Abänderung der Trassenverordnung ergibt sich nicht aus dem Festhalten an der Verordnung, sondern daraus, daß die sachlichen Gründe für das der Trassenverordnung zugrundegelegte Projekt sprechen. Es handelt sich bei den Alternativen auch nicht um vernünftige und allseits akzeptierte Projektvarianten sondern vielmehr um eine Projektvariante, die bereits in der Trassenauswahl aus sachlichen Gründen ausgeschieden wurde.