

1434/AB XXI.GP
Eingelangt am: 02.01.2001

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1434/J - NR/2000, betreffend Terminal Graz - Süd, die die Abgeordneten Kogler, Freundinnen und Freunde am 27.10.2000 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Gemäß Einreichung der HL - AG als Projektwerber ist das Eisenbahnrecht anzuwenden, weil es sich beim Terminal Graz - Süd / Werndorf um eine öffentliche Eisenbahnanlage handelt, die von der HL - AG nach Fertigstellung an die Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft m.b.H. übergeben wird, die ihrerseits die Anlage einem konzessionierten Eisenbahnunternehmen überträgt. Somit erfolgt die Anwendung des Eisenbahnrechtes nicht für die Interessen privater Dritter, sondern für ein Eisenbahnunternehmen, das die erforderlichen Konzessionen für den Betrieb haben muß.

Zu Frage 2:

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverhandlung und die forstrechtliche Rodungsbewilligungsverhandlung wurden von der Abteilung II/C/12 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie am 4. und 5. Juli 2000 in Werndorf abgehalten. In der Verhandlung wurde unter anderem auch vorgebracht, dass nicht alle im Projekt ausgewiesenen Anlagen auch Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG sind. Von der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG wurde in der mündlichen Verhandlung dazu geäußert, daß Gegenstand des Antrages ausschließlich Eisenbahnanlagen sind, die projektspezifischen Anlagen seien als öffentliche Anlagen für den öffentlichen Verkehr in ihrer Gesamtheit bestimmt. Die Eisenbahnbehörde wird über diese Frage gemäß den gesetzlichen Bestimmungen entscheiden. Nach Behandlung von weiteren Parteianträgen und der Durchführung ergänzender Ermittlungen wird derzeit an der Ausarbeitung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides und der forstrechtlichen Rodungsbewilligung gearbeitet. Mit einer Entscheidung ist in Kürze zu rechnen.

Zu Frage 3:

Laut Einreichprojekt der HL - AG ist die im Projekt ausgewiesene Freilandfläche im Ausmaß von ca. 7,1 ha als Fläche für den Fahrzeugumschlag im Rahmen des Be - und Entladenvorganges der einschließlich des erforderlichen Zwischenlagers zum

Eisenbahnbetrieb zuzurechnen ist, gedacht und trägt als solche, dem im Ballungsraum von Graz vorhandenen Eisenbahnverkehr für den Automobilcluster Rechnung. Sie ist gemäß eisenbahnrechtlichen Einreichoperat keiner bestimmten bzw. näher bezeichneten Firma zugeordnet. Die Freilandfläche ist als Pufferfläche derart dimensioniert, dass ein optimierter logistischer Ablauf im Zuge der Verladung der Automobile auf die Schiene gewährleistet ist.

Zu Frage 4:

Zu den in der Anfrage angeführten „Restaurants“ wird grundsätzlich auf § 50 EisbG verwiesen, wonach sich auf Bahng rund auch entsprechende Betriebe befinden können, die zur Deckung der Bedürfnisse der Bahnenutzer bestimmt sind (sog. Eisenbahnnebenbetriebe). Die erforderlichen Genehmigungen für die Eisenbahnnebenbetriebe, insbesondere gewerberechtliche Bewilligungen, sind bei den dafür zuständigen Behörden zu erwirken.

In der Stellungnahme der HL - AG weist diese darauf hin, dass das eisenbahnrechtliche Einreichoperat keine Servicebetriebe enthalte, die nicht unmittelbar zum Eisenbahnbetrieb gehören. Die Errichtung eines Restaurantes, so die HL - AG weiter, sei nicht verfahrensgegenständlich.

Als die dem Eisenbahnverkehr dienende Servicebetriebe sind ferner laut Projektunterlagen enthalten: Werkstätten für Eisenbahnfahrzeuge, sowie die einem Terminal zugehörigen Abfertigungsanlagen.

Zu Frage 5:

Dazu stellt die HL - AG als Projektwerber fest, dass die Antragstellung zur Durchführung von Enteignungen für Grundstücke die zur Errichtung von Eisenbahnanlagen unbedingt erforderlich sind, von seiten der HL - AG nur dann erfolgen würde, wenn eine gütliche Einigung mit den Eigentümern nicht möglich ist. Ein allfälliger Enteignungsantrag, würde hiebei nur für solche Grundflächen ergehen, auf denen seitens der Eisenbahnbehörde Eisenbahnanlagen bewilligt worden seien.

Grundsätzlich ist aus Sicht der Behörde folgendes anzumerken:

Enteignungen wurden von der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG nicht beantragt, diese hat als Eisenbahnunternehmen jedoch das Recht, im Bedarfsfall auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen.

Eine Trennung des Enteignungsverfahrens vom Bauverfahren aus Gründen der Verfahrensökonomie ist rechtlich zulässig; diese Meinung wird auch vom Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes vertreten.

Eine Verfahrenskonzentration, also Enteignungs - und Bauverfahren in einem Verfahren, wird nur dann in Betracht kommen, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist. Gerade bei Großprojekten mit einer Vielzahl von Parteien im Baugenehmigungsverfahren, von welchen jedoch erfahrungsgemäß nur ein geringer Teil von Enteignungen betroffen ist, erscheint daher eine getrennte Durchführung der betreffenden Verfahren als zweckmäßiger.

Zu den Fragen 6 und 8:

Die HL - AG hält dazu folgendes fest:

Sämtliche Gutachten zur Ermittlung von angemessenen bzw. ortsüblichen Quadratmeterpreisen für jene Flächen, die für die Projektrealisierung erforderlich sind, werden im Auftrag der HL - AG durch gerichtliche beeidete Sachverständige erstellt. Die Bewertung wurde auf der Basis des Liegenschaftsbewertungsgesetzes, unter Berücksichtigung der Judikatur zum Enteignungsrecht vorgenommen. Die Basis für die Ermittlung der Quadratmeterpreise bildet im Regelfall die Flächenwidmung unter Mitberücksichtigung allfällig darüber hinausgehender Nutzungsmöglichkeiten, im Zusammenhang mit dem, in den letzten Jahren durchgeführten, aus dem Grundbuch nachgewiesenen, vergleichbaren Grundverkehr. Hiebei ist es zutreffend, dass der forstliche Sachverständige den Waldbodenpreis mit ATS 15,-/m² und den Bestandswert mit ATS 30,-/m² geschätzt hat, wodurch sich ein Gesamtpreis für forstliche Grundstücke für Boden und Bestand von ATS 45,-/m² ergibt.

Aufgrund der im weiteren vorgenommenen Untersuchungen, hat sich jedoch herausgestellt, dass nicht sämtliche Flächen, die Wald sind, ausschließlich auf der Basis ihrer Widmung als Wald zu bewerten sind. Vielmehr wurden einzelne Flächen vom Sachverständigen als „Bauerwartungsland“ eingestuft. Grundlage für die Bewertung des Sachverständigen war hiebei die Darstellung der Bewertung von Grundstücken als Bauerwartungsland im einschlägigen Kommentar „Brunner: Enteignung für Bundesstraßen“ Seite 190/191. Die dort genannten Kriterien für die Berücksichtigung von Bauerwartungsland waren im gegenständlichen Bereich vollständig erfüllt.

Die solcherart ermittelten Quadratmeterpreise haben darüber hinausgehend sehr gut mit den tatsächlich, aus dem Grundbuch nachgewiesenen Preisen im gegenständlichen Erlösreich übereingestimmt. In diesem Zusammenhang war von Bedeutung, daß im Projektsgebiet in den letzten Jahren von den ca. 35 ha betroffenen Wald laut Grundbuch bereits 11 ha zu einem Preis von ca. ATS 300,00 veräußert worden sind. Diese Verkäufe haben zum wesentlichen Teil vor Erlassung der Trassenverordnung stattgefunden. Ein einzelner spekulativer Verkauf erfolgte hiebei bereits zu einem Quadratmeterpreis von ATS 600,00, wobei dieser Spekulationskauf jedoch nicht berücksichtigt worden ist. Des weiteren wurde bei der Schätzung berücksichtigt, dass bei der Nutzung von Wald als Bauerwartungsland von seiten des Grundeigentümers ein Rodungsverfahren im Sinne des Forstgesetzes durchzuführen ist. Voraussetzung für die Erlangung einer Rodungsbewilligung ist jedenfalls die Durchführung eines Rodungsverfahrens und ist im Zuge eines solchen Rodungsverfahrens von seiten des Rodungswerbers eine Ersatzauflösungsfläche nachzuweisen. Es wurden daher die Kosten einer solchen Ersatzauflösung bei der Bewertung der Waldflächen als Abzugsposten mitberücksichtigt.

Des weiteren war zu berücksichtigen, dass im Projektsgebiet bereits teilweise Widmungen vorhanden waren, und dass in der Vergangenheit auch bereits Umwidmungen für Industrieflächen stattgefunden haben

Im Weiteren ist festzuhalten, dass die HL - AG für die Grundeinlöse nur ein Gutachten im gegenständlichen Bereich eingeholt hat. Auf der Basis dieses generellen Gutachtens wurde die Einlöse angeboten. Zu einer Erhöhung des Angebotes der HL - AG ist es bislang nicht gekommen. Die Feststellung in der Anfrage, dass es zu einer Erhöhung des Angebotes der HL - AG auf das 8 - fache gekommen sei, ist deshalb nicht zutreffend.

Zu Frage 7:

Dazu stellt die HL - AG fest:

Für landwirtschaftliche Flächen werden ATS 120,-- bis ATS 140,--/m² bezahlt.

Diese Preise entsprechen den im Grundbuch nachgewiesenen Vergleichspreisen, den ortsüblichen Preisen für landwirtschaftliche Flächen, die keiner höherwertigen Nutzung zugeführt werden können.

Zu Frage 9:

Zu dem in der Anfrage angeführten Bedarfsnachweis für den gegenständlichen Terminal ist von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Ergebnisse des Trassenverordnungsverfahrens zu verweisen:

Der Erlassung dieser Trassenverordnung vorangegangen ist ein Anhörungsverfahren, in das das Land Steiermark, die Gemeinden Kalsdorf, Werndorf und Wundschuh sowie die gesetzlichen Interessenvertretungen (Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer und Landwirtschaftskammer) einbezogen waren. Weiters erfolgte auch im Hinblick auf die umfangreichen Rodungen eine Kontaktaufnahme mit dem Bundesministerium für Land - und Forstwirtschaft. Wesentlich für die Erlassung der Verordnung war insbesondere auch die Stellungnahme des Landes:

Das Projekt wurde vom Land Steiermark befürwortet, wobei darauf verwiesen wurde, dass dieser Standort im Vergleich zu anderen Standorten eine Kompromisslösung darstellt, bei welcher die wenigsten Nachteile zu erwarten sind. Negative Auswirkungen seien kompensierbar, die öffentlichen Interessen des Landes an der Errichtung des Terminals überwiegen. Die Errichtung des Güterterminals entspreche aus verkehrs - , umwelt - , raum - und wirtschaftspolitischer Sicht auch den Zielsetzungen des Landes.

Anzumerken ist, dass der Stellungnahme des Landes das ÖBB - Projekt, das Gutachten der Umweltanwaltschaft („freiwillige UVP“), sowie Stellungnahmen der Fachabteilungen des Landes zugrunde gelegen sind.

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG wurde in der Folge mit der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, BGBl. Nr. 733/1994, kundgemacht am 6. September 1994, für die Errichtung des Terminals Graz ein Geländestreifen bestimmt, der das Hochleistungsstreckenaugebiet mit den im § 5 HIG angeführten Auswirkungen (insbesondere Bauverbot) ausweist. Anzumerken ist, dass der Umfang des gegenständlichen Projektes über die in der Trassenverordnung vorgelegten Unterlagen nicht hinausgeht

Weiters kann auch auf die vom Land Steiermark in der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung abgegebene positive Stellungnahme verwiesen werden.

Als Begründung stellt die HL - AG fest:

Die Größe des Terminals und der daraus resultierende Flächenbedarf ergibt sich aus den beabsichtigten Funktionen, die ihren Niederschlag im Bau - und Betriebsprogramm gefunden haben, für die der Terminal gebaut werden soll. Diese sind insbesondere: kombinierter Ladungsverkehr, Rollende Landstraße, konventioneller Wagenladungsverkehr sowie Fahrzeugumschlag. Ferner wurde als Bemessungsgrundlage der zu erwartende Waggonumsatz für die genannten Funktionen ermittelt und dem Projekt zugrunde gelegt. Daraus ergibt sich der im Projekt näher nachgewiesene, konkrete Flächenbedarf.

Der Flächenbedarf eines Terminals steht nicht im direkten Verhältnis zur Anzahl der Einwohner einer umliegenden Stadt. Diesbezüglich ist z. B. auf den Terminal Wels zu verweisen, der einen viel größeren Flächenbedarf, bei einer Stadt mit einer viel kleineren Einwohnerzahl aufweist. Grundlage für die Bemessung des Waggonumsatzes ist tatsächlich das gesamte Einzugsgebiet sowie die in der jeweiligen Region bestehenden, verlagerbaren Güterverkehrsströme.

Zu Frage 10:

Die ÖBB messen dem Ausbau bzw. der Modernisierung der Südbahnachse in den diesbezüglichen Investitionsprogrammen primäre Bedeutung bei.

Die ÖBB sind am Güterterminal Graz Süd in keiner Form beteiligt. Eine eventuelle in der Zukunft gelegenen Nutzung des Terminals Graz Süd wird sich nach dem vom Betreiber angebotenen Preis/Leistungsverhältnis richten. Eine Beteiligung der ÖBB am Terminal Graz Süd wird derzeit nicht ins Auge gefaßt.

Zu Frage 11:

Vor Erlassung der Trassenverordnung wurde unter anderem auch das Land Steiermark im Sinne des § 4 HLG angehört. Das Land Steiermark erstattete gemäß Beschluss der Steiermärkischen Landesregierung unter anderem folgende Stellungnahme.

„Die Überprüfung der Einreichunterlagen der ÖBB ergab, dass die Errichtung des Güterterminals aus verkehrs - umwelt - , raum - und wirtschaftspolitischer Sicht den Zielsetzungen des Landes Steiermark entspricht.

Bei der Gegenüberstellung der zu erwartenden Auswirkungen durch den Bau und den Betrieb dieser Eisenbahninfrastruktur können die negativen Auswirkungen durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen (siehe Forderungspunkte 1 und 2) soweit reduziert werden, dass die öffentlichen Interessen des Landes an der Errichtung dieser Verkehrsinfrastrukturinfrastruktur überwiegen...“

Zu Frage 12:

Dazu stellt die HL - AG fest.

Für die Standortwahl des Terminals wurden seinerzeit insgesamt 11 Varianten untersucht. Darüber hinaus hat die HL - AG später zusätzlich ein zweites Mal eine Parallelage des Terminals zur zukünftigen Koralmbahn geprüft.

Die Lage des Terminals in der projektierten Form ergibt sich daraus, dass der Terminal sowohl an die bestehende Südbahn, als auch an die zukünftige Koralmbahn angeschlossen werden soll. Damit scheidet eine Parallelage zur Autobahn oder zur Koralmbahn aus verkehrspolitischen Interessen gänzlich aus. Die 90° Drehung würde den Anschluss des Terminals an die Südbahn unmöglich machen. Bei der von den Bürgerinitiativen geforderten Lösung handelt es sich sohin nicht um die beste Lösung.

Die HL - AG nutzt den Vorteil der Bündelung der Verkehrswege in optimaler Form. Die zukünftige Trasse der Koralmbahn wird mit der A9 - Autobahn gebündelt geführt werden. Der Terminal richtet sich an der bestehenden Südbahn, einer querenden Landstraße, der zukünftigen Autobahnanschlussstelle Werndorf der A9 und der zukünftigen Trasse der Koralmbahn aus. Darüber hinaus wurden die beabsichtigten Flächenwidmungen und bereits gegebene Flächenwidmungen in diesem Raum bei der Standortfestlegung mitberücksichtigt.

Zu Frage 13:

Dazu stellt die HL - AG fest:

Abgeschlossene Verträge für Ersatzaufforstungen gibt es derzeit im Ausmaß von ca. 4 ha. Die weiteren fehlenden Flächen sollen durch entsprechende Angebote an die Grundeigentümer sichergestellt werden. Es ist hiebei seitens der HL - AG beabsichtigt, den Grundeigentümern Ersatzaufforstungen im Ausmaß der Rodungsfläche im jeweiligen Gemeindegebiet anzubieten, wie dies dem Ergebnis der Stellungnahme des Landes Steiermark im Trassenverordnungsverfahren entspricht.

Zu Frage 14:

Dazu stellt die HL - AG fest:

Die Sicherstellung, dass die Ersatzaufforstungsflächen langfristig Wald bleiben, ergibt sich aus dem Forstgesetz. Aus dem Forstgesetz ergibt sich keine Bestimmung, dass ein Grundeigentümer nach einer bestimmten Anzahl von Jahren nicht mehr an die Waldeigenschaft gebunden sei. Eine Rodung der Ersatzaufforstungsfläche kann nur auf der Basis eines Rodungsverfahrens nach dem Forstgesetz erfolgen.

Zu Frage 15:

Dazu stellt die HL - AG fest:

Eine Ablöse der gesamten Amselwegsiedlung ist aufgrund der Stellungnahme der ÖBB zum Ergebnis der Anhörung zur Erlassung der Trassenverordnung nicht projektsgegenständlich. Daran hat sich in der weiteren Aufbereitung des Projektes nur insoweit eine Änderung ergeben, als in diesem Bereich für die Errichtung des erforderlichen Lärmschutzdammes ein Grundbedarf von ca. 250 m² gegeben ist. Dieser Grundbedarf wird im Rahmen der Projekte Südbahn und Realisierung des

Projektes Terminal finanziert werden. Die Ablöse von Wohnhäusern ist im Projekt nicht vorgesehen.

Zu Frage 16:

Dazu stellt die HL - AG fest:

Die Verlegung der bestehenden Fernwärmeleitung von der bestehenden Querung der A2 Südautobahn mit der Südbahn bis in den Bereich Terminal wird ca. ATS 120 Mio. kosten. Nachdem die Leitung teilweise auf Bahngrund und teilweise auf Grundstücken, die nicht im Eigentum der Bahn sind, errichtet ist, hat eine Aufteilung der Kosten nach Maßgabe der bestehenden Grundbenützungsverträgen zu erfolgen. Da sich die Frage auf den Gesamtschnitt richtet, liegen noch keine endgültigen Kostenschätzungen und Kostenzuordnungen vor. Für den Teilbereich, für den die Verlegung der Fernwärmeleitung bereits erfolgt ist, ist die Frage des Kostenersatzes gerichtsanhangig.