

9/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5/J - NR/1999, betreffend Ausbau der Westbahnstrecke, die die Abgeordneten DI Hofmann und Kollegen am 29. Oktober 1999 an mich gerichtet haben, beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist festzuhalten:

Das Projekt (Schwanenstadt - Salzburg) befindet sich derzeit im Planungsstadium. In nächster Zeit ist mit einem Abschluß der Planungen nicht zu rechnen. Auch darf weiters bemerkt werden, dass im Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr derzeit kein Verfahren betreffend das gegenständliche Projekt anhängig ist.

Aus Sicht des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, wird für das gegenständliche Projekt jedenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP - Gesetz durchzuführen sein, bei der auf die hohe Sensibilität des Raumes im Detail eingegangen werden wird. Die Erfahrungen aus bereits durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen zeigen, dass die Sensibilität des Raumes einen entscheidenden Faktor bei der Beurteilung des Projektes und der Formulierung von Auflagen darstellt, wobei in den vorzulegenden Unterlagen der HL - AG für das UVP - Verfahren auch darzulegen sein wird, wie die Baudurchführung erfolgen soll.

Letztendlich wird die Zumutbarkeit des Baues der HL - Strecke sowie der Betriebsführung und die davon ausgehenden Umweltauwirkungen im Rahmen des UVP - Verfahrens von der UVP - Behörde des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr und ihren Fachgutachtern in einer Gesamtbetrachtung aller Fachbereiche zu beurteilen sein.

Im Rahmen dieses UVP - Verfahrens ist eine wiederholte Einbindung der Öffentlichkeit vorgesehen, so daß davon auszugehen ist, dass auch der betroffenen Bevölkerung die Möglichkeit offenstehen wird, ihre Bedenken vorzubringen.

Somit ergibt sich zusammenfassend, dass nach derzeitigem Stand der Angelegenheit weder das Trassenverordnungsverfahren eingeleitet noch um die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsverfahrens angesucht wurde, wobei jedoch auch die derzeitige Planung unter ständiger Einbindung bzw. Information der betroffenen Bevölkerung erfolgt.

Zu Ihren Fragen habe ich eine Stellungnahme der HL - AG eingeholt die ich Ihnen im Folgenden zur Kenntnis bringen darf.

Zu Frage 1:

Das Projekt wurde am 23. Feb. 1990 mit der 107. Verordnung des Verkehrsministers der HL - AG zur Planung übertragen.

In den Jahren 1990 - 1993 wurde die Planung mit folgenden Schritten eingeleitet:

- Konfliktzonenerfassung
- Trassenvorauswahl

Danach gab es unterschiedliche Auffassungen der Bundesländer Oberösterreich und Salzburg: Während Salzburg weiter auf den Westbahnausbau drängte, wurde von Oberösterreich die Strecke Neumarkt - Ried - Braunau als Alternative zum Westbahnausbau forciert. So kam es 1993 zu einem teilweisen Widerruf der von den ÖBB übergebenen Zielsetzungsdaten.

Daraufhin wurde unter Einbeziehung der Bahnen und der betroffenen Bundesländer eine Studie über die langfristige Entwicklung des Güterverkehrs zwischen

Deutschland und Österreich in Auftrag gegeben. Diese Arbeit endete im Herbst 1998 mit der Empfehlung, im österreichischen Netz die Planungen für den Ausbau zur viergleisigen Westbahn im Abschnitt Attnang - Salzburg unverzüglich fortzusetzen.

In weiterer Folge wurden von der HL - AG aus ihrer Sicht mögliche Trassenvarianten aufgrund der ihr vorliegenden Vorgaben (HL - Richtlinie, ÖBB - Vorgaben, Trassierungsparameter etc. grob geplant und im Sommer 1999 den betroffenen Gemeinden vorgestellt. Das Projekt befindet sich somit in einer sehr frühen Planungsphase, noch vor der Trassenauswahl und der Trassenfestlegung.

Folgende Schritte sind noch zu bearbeiten:

- a) Diskussion der Planungs - und Trassierungsgrundlagen
- b) Diskussion der Trassen, Erarbeitung weiterer Vorschläge und Bewertung der Trassen
- c) Trassenauswahl
- d) Umweltverträglichkeitsprüfung und Trassenverordnung
- e) Eisenbahnrechtliche Einreichplanung
- f) Eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren
- g) Feststellung des gesamtwirtschaftlichen Interesses durch die Bundesregierung
- h) Bauübertragung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen
- i) Ausschreibung der Baulose
- j) Bau

Mit der Gesamtfertigstellung ist (je nach Planungsfortschritt, Dauer der Behördenverfahren und der notwendigen Genehmigungen) zwischen 2015 und 2020 zu rechnen. Ein frühester Baubeginn wird mit 2006 abgeschätzt.

Zu Frage 2:

Die Planung erfolgt gemäß den geltenden Gesetzen (HL - Gesetz, SCHIV), Verordnungen (z.B. 107. VO) bzw. Vorschriften und liegt im Verantwortungsbereich der HL - AG (als Konsenswerberin in den Behördenverfahren). Darüber hinausgehende

Anforderungen und Aufträge seitens des Ministeriums wurden nicht erteilt.

Zu Frage 3:

1991 bis 1993 wurde der Fortgang der Planungen in einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe (mit Vertretern der Länder, der Interessensvertretungen, der Gemeindeverbände und der OBB) sowie in 2 Veranstaltungen (für Bürgermeister, politische Vertreter auf Landesebene, Beamten) erörtert.
Am 15.12.1998 erfolgte ein Beschuß der Salzburger Landesregierung mit dem dringenden Ersuchen, an die HL - AG heranzutreten, das Vorhaben im Zeitraum 2003 - 2010 umzusetzen.

Die Information über die Wiederaufnahme der Planungen erfolgte mit Abschluß der erwähnten Donaukorridorstudie an die zuständigen Verkehrskoordinatoren in den Ländern Oberösterreich und Salzburg. Seither fanden mehrfach Gespräche des Vorstandes und der zuständigen Projektleitung der HL - AG mit Politikern und Beamten der Länder Oberösterreich und Salzburg statt bzw. sind terminisiert. Die beiden Bundesländer sind sowohl in den Regionalforen als auch in den „Arbeitsgruppen Planungsvorgaben“ vertreten.

Zu Frage 4:

In der Phase der Konfliktzonenerfassung und der Trassenvorauswahl (1991 - 1993) erfolgte die Information der Bürgermeister der betroffenen Gemeinden in zwei Veranstaltungen. Nach der Wiederaufnahme der Planungen (Ende 1998) wurden die möglicherweise betroffenen Gemeinden in Informationsveranstaltungen am 18.12.1998 (Salzburg) bzw. am 14.1.1999 (Oberösterreich) informiert.

Zwischen 4. und 23. August 1999 wurden die betroffenen Gemeinden dahingehend informiert, daß die weitere Planung unter Einbindung der betroffenen Region und ihrer Bürger erfolgen soll und weiters wurde über die erarbeiteten Trassenvorschläge informiert. Die Einbindung wurde mit der ersten Runde der Gemeindeforen zwischen 23.9.1999 und 15.11.1999 begonnen. In diesen Foren wurde das Projekt in großteils

sachlich - konstruktiver Atmosphäre diskutiert. In einigen Gemeinden wird die Trassenführung allerdings grundsätzlich abgelehnt; teilweise wurden bereits Abänderungen und zusätzliche Trassenvarianten in die Diskussion eingebracht. Diese Form der Einbindung der Gemeinden wird selbstverständlich weitergeführt. Die nächste Runde der Gemeindeforen soll im Februar / März 2000 stattfinden. Es war und ist das Bestreben der HL - AG, lange vor dem offiziellen UVP - Verfahren Kontakt mit den künftigen „Nachbarn“ aufzunehmen und Kritik bzw. Anregungen entgegenzunehmen, um daraus mögliche Trassenänderungen bzw. - Verbesserungen - nach Möglichkeit gemeinsam - erarbeiten zu können.

Zu Frage 5:

Bisher wurden die Anrainer einerseits über Medieninformationen bzw. über die Einbindung in den Gemeindeforen informiert. Ende November 1999 erfolgte eine schriftliche Anrainerinformation an alle Haushalte in allen von den Trassenvarianten betroffenen Gemeinden. Ab Dezember 1999 stehen Informationsbüros in Vöcklabruck und Straßwalchen für die Betroffenen (Anrainer, Grundeigentümer, ...) zur Verfügung: Es wird dort die Möglichkeit geboten, mit den Vertretern der HL - AG und ihren Planern zu diskutieren sowie Anliegen in die Planung einzubringen.

Zu Frage 6:

Am 14. Oktober 1998 wurde ein gemeinsames Resumée von Vertretern des BMWV, der Länder Oberösterreich und Salzburg, der ÖBB und der HL - AG mit dem Ergebnis einer unverzüglichen Fortsetzung der Planung für den viergleisigen Ausbau Attnang/Puchheim - Salzburg erstellt.

Von Seiten der Länder Oberösterreich und Salzburg gab es 1999 eine Reihe von Anfragen um Information, die schriftlich beantwortet wurden. In Salzburg fand am 8.11.1999 ein Hearing zur geplanten Hochleistungsstrecke durch den Flachgau statt, zu dem von Herrn LH Dr. Franz Schausberger die Mitglieder der Salzburger Landesregierung, die Landtagsfraktionen, HL - AG, ÖBB, die von der Trassenführung betroffenen Bürgermeister sowie Experten des Amtes

der Landesregierung eingeladen waren. LH Schausberger formulierte in der Presseerklärung u.a. folgendes Resümee:

- "Das Land Salzburg hält an der Anbindung an das europäische Hochleistungsnetz fest. Es ist eine Lösung zu finden, die von den Gemeinden und der Bevölkerung bestmöglich mitgetragen werden kann.
- Anstelle der konkreten Trassendiskussion soll eine Diskussion über die grundsätzlichen Planungsgrundlagen in den Bereichen Raumordnung und Umwelt erfolgen.
- Der künftige Zeitplan orientiert sich am Fortschritt der einzeln vereinbarten Arbeitsschritte."

In Oberösterreich sind von Herrn LH Dr. Pühringer und anderen Regierungsmitgliedern Gesprächstermine mit der HL - AG vereinbart.

Zu Frage 7:

Die Position der betroffenen Gemeinden wurde und wird in den Gemeindeforen mit der HL - AG diskutiert. Die erste Runde fand vom 23.9.1999 bis 15.11.1999 statt, eine weitere Runde soll im Februar / März 2000 stattfinden.

Zu Frage 8:

Bei der HL - AG sind diverse Stellungnahmen eingelangt, die entweder im Rahmen der Gemeindeforen in direktem persönlichen Kontakt oder schriftlich beantwortet wurden. Antworten wurden auch bei den beiden Fernsehsendungen „Treffpunkt Salzburg“ am 7.10.1999 und „Konflikte“ am 11.11.1999 erteilt.

Zu Frage 9:

1991 bis 1993 wurde die Planung mit den Teilschritten „Konfliktzonenerlassung“ und „Trassenvorauswahl“ eingeleitet. Bereits in dieser Phase wurden mehrere Korridore und verschiedene Variantenentwürfe untersucht.

Nach der Wiederaufnahme der Planungen 1998 wurden erste Trassenvarianten entwickelt. Diese Trassenvarianten wurden u.a. auf Basis von Luftbildaufnahmen

(Stand Sommer 1998), von Raumordnungsplänen (Stand Frühjahr 1999) und sonstiger Unterlagen erstellt. Varianten, die aufgrund der ersten Beurteilung gravierende Konfliktpunkte aufwiesen, wurden bereits vorweg von der HL - AG ausgeschieden. Auf dieser Basis konnten erst die voraussichtlich betroffenen Gemeinden ermittelt werden.

Die nunmehr in den Gemeinden vorgestellten Trassenentwürfe sollen nunmehr (nach der Diskussion der Planungs - und Trassierunggrundlagen) weiter untersucht werden, wobei auch die von Gemeinden bzw. Betroffenen bereits jetzt aufgezeigten Trassenvarianten (und eventuell noch weitere Trassenvarianten aufgrund der Diskussionen in den Foren) in den Trassenvergleich einbezogen werden. Die weitere Aufgabe der HL - AG wird es dann sein, diese Trassenentwürfe weiter zu optimieren und dann im Rahmen eines Auswahlverfahrens, bei dem nicht nur verkehrs - , betriebstechnische und wirtschaftliche Kriterien berücksichtigt werden, sondern vor allem auch die Belange der Menschen und der Umwelt, eine gesamthaft beste Trasse zu finden. Das Ergebnis dieses Auswahlverfahrens kann zum heutigen Zeitpunkt nicht vorausgesagt werden und wird (wenn eine entsprechend zügige Diskussion vorausgesetzt wird und eine Vertiefung der Planungsgrundlagen ermöglicht wird,) frühestens in einem Jahr vorliegen.

Zu Frage 10:

Es besteht nicht nur die Möglichkeit, sondern es ist erklärtes Interesse der HL - AG, Anregungen und Vorstellungen zu den Trassenentwürfen entgegenzunehmen und sich damit auseinanderzusetzen.

Für aufwendige Vorschläge (wie z.B. Trassenvarianten) wurde von der HL - AG bereits bei den ersten Präsentationen im August 1999 folgende Vorgehensweise zugesagt:

- Im Falle einer grundsätzlichen Eignung wird der Vorschlag (soweit erforderlich und möglich) zunächst planlich dargestellt und dann einer Beurteilung in den Bereichen Verkehr und Technik und Raum und Umwelt zugeführt, wobei auch

die Übereinstimmung mit den Vorgaben der HL - AG (u.a. auch die Wirtschaftlichkeit) untersucht wird. Die planliche Darstellung selbst bedeutet allerdings noch keine Zusage für die Verwirklichung.

- Die Ergebnisse der Beurteilung ergeben eine Zustimmung oder begründete Ablehnung des Vorschlages. Bei Zustimmung wird der Vorschlag in den Variantenvergleich aufgenommen, bei Ablehnung wird dies im jeweiligen Forum begründet und die Beurteilungsergebnisse den Mitgliedern des Forums zur Verfügung gestellt. Diese haben dann die Möglichkeit, diese Unterlagen in den Behördenverfahren zu verwenden.
- Eine Ablehnung eines Vorschlages wird auf jeden Fall im jeweiligen Forum schriftlich begründet und somit dokumentiert.

Es ist das Bestreben der HL - AG, einen möglichst hohen Grad an Zustimmung zu erreichen, wobei bewußt ist, daß aufgrund von Interessensgegensätzen (auch z.B. zwischen den Gemeinden) und unterschiedlicher Betroffenheit eine hundertprozentige Zustimmung nicht erwartet werden kann.

Zu Frage 11:

Die gesetzlichen Vorgaben (HL - Gesetz, Übertragungsverordnung, UVP - Gesetz) verpflichten die HL - AG, Schäden nach Möglichkeit von vornherein hintanzuhalten und nur, wenn dies nicht möglich ist, Ersatzmaßnahmen zu treffen. Nach der Übertragungsverordnung hat die HL - AG bei der Erfüllung ihrer Aufgaben ihre Planungen so zu gestalten, "daß eine umweltverträgliche, wirtschaftliche und zügige Baudurchführung nach modernstem technischen Standard sowie ein sicherer und kostengünstiger Betrieb mit möglichst geringen Beeinträchtigungen der Umwelt gewährleistet ist."

Die konkreten Maßnahmen können allerdings erst nach dem Auswahlverfahren (zur Suche einer gesamthaft besten Trasse) im Zuge der Erstellung der

Umweltverträglichkeitserklärung sowie in den Projekten für die weiteren Genehmigungsverfahren (eisenbahnrechtliches Bewilligungsverfahren etc.) geplant werden. Eine Abstimmung mit den Betroffenen (Gemeinden, Anrainern, Grundeigentümern, Parteien nach den Materiegesetzen) ist dabei vorgesehen.

Zu Frage 12:

In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist gefordert, die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Umwelt und die Menschen genau darzulegen und überall dort, wo Beeinträchtigungen stattfinden, Ersatzmaßnahmen zu treffen. Es wird - wie auch bei den bisherigen Verfahren - von der Behörde sorgsam geprüft werden, ob die vom Konsenswerber eingereichte Trasse (gegebenenfalls mit Auflagen) umweltverträglich ist. Erst zu diesem Zeitpunkt kann dann definitiv angegeben werden, ob ein Wohnen in der Nachbarschaft der Bahn mit den entsprechenden Schutzmaßnahmen zumutbar ist oder nicht. Wenn eine Unzumutbarkeit festgestellt wird, die auch mit Ausgleichsmaßnahmen nicht beseitigbar ist, ist die Rechtsgrundlage für eine Ablöse gegeben. Gemäß den Bestimmungen der Bundesverfassung ist der Vollzug der staatlichen Verwaltung auf der Basis der gesetzlichen Bestimmungen vorzunehmen. In Entsprechung dieser gesetzlichen Bestimmungen wird dieser Grundsatz auch bei allen Grundeinlösungen der HL - AG berücksichtigt.

Entschädigungen für eine allfällige Wertminderung aufgrund der Nachbarschaft (ohne Grundinanspruchnahme) eines Projekts (Straße, Schiene) zur Eisenbahn sind nach der österreichischen Rechtsordnung nicht vorgesehen.

Die Bestimmungen des Eisenbahnenteignungsgesetzes sehen einen entsprechenden Rechtsanspruch der durch die Enteignung betroffenen Grundeigentümer hinsichtlich der der Enteignung unterliegenden Grundstücke in Bezug auf eine allenfalls im Einzelfall entstehende Entwertung der Restliegenschaft (Restwertentschädigung) vor. Dies ist in eindeutiger Weise in § 6 Eisenbahnenteignungsgesetz 1954 in der derzeit geltenden Fassung geregelt.