

1434/J XXI.GP
Eingelangt am:27.10.2000

ANFRAGE

der Abgeordneten Kogler, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Terminal Graz - Süd

Die HL - AG plant ein Güterterminal im Süden von Graz mit einem Flächenausmaß von 50 ha, 35 ha davon sind derzeit als Waldgebiet ausgewiesen. Im Rahmen einer PPP (Private - Public - Partnership) Finanzierung beteiligen sich auch Frächter an diesem Projekt. Etwa ein Drittel der Gesamtfläche dient Eisenbahnanlagen, der Rest ist für Frächter reserviert, z. B. 10 ha Freiladefläche für die Fa. Hödlmayr. Das Projekt wurde als Ganzes von der HL - AG zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eingereicht.

Der Sachverständige der HL - AG hat anfangs den Quadratmeterpreis für Waldboden auf ATS 37,- bis 45,- geschätzt. Einige Monate später, am 3.7.1998, erklärte der gleiche Sachverständige in einer öffentlichen Versammlung von Grundstückbesitzern, dass er nach Durchsicht von Unterlagen zum Schluss gekommen ist, dass die Flächen nicht als Wald, sondern als zukünftiges Bauland zu werten sind. Der abgezinste Baulandpreis mit einem Zeithorizont von 15 Jahren ergäbe einen Grundstückspreis von ATS 310,- für den Quadratmeter. In darauffolgenden Kaufverträgen wurde dieser Preis festgehalten und ein Großteil des Waldes wurde bereits an die HL - AG / SCHIG zu diesen Bedingungen verkauft. Weder aus den Flächenwidmungen der betroffenen Gemeinden, noch aus deren Entwicklungsplan bzw. Siedlungsleitbild noch aus übergeordneten Raumplanungen lässt sich die Beurteilung der ausgewiesenen Forstflächen als zukünftiges Bauland ableiten. Die Erhöhung des Angebots der HL - AG auf das achtfache ist für uns nicht nachvollziehbar.

Da Bundesmittel bei der Finanzierung des Terminals zugesagt wurden und weiters die HL - AG bei der Durchführung des Projektes beteiligt ist, stellen die unterfertigten Abgeordneten folgende

ANFRAGE:

1. Legitimiert die Konstruktion einer PPP (Private - Public - Partnership) - Finanzierung auch die Anwendung des Eisenbahnrechtes für die Interessen privater Dritter?
Wenn ja, durch welche Gesetze ist das Ihrer Meinung nach gedeckt?

2. Werden die behördlichen Genehmigungsverfahren für diejenigen Teile des Projektes, die nicht dem Eisenbahnbetrieb dienen oder die von den privaten Beteiligten betrieben werden, im eisenbahnrechtlichen Verfahren abgehandelt? Wird die Eisenbahnbehörde den im eisenbahnrechtlichen Verfahren eingebrachten Einsprüchen, die verlangen, dass sie sich für diese Projektteile als unzuständig erklärt, Folge leisten?
3. Wird die 10 ha - Freiladefläche (die für die Fa. Hödlmayr reserviert ist) als Eisenbahnanlage deklariert?
4. Werden die im Projekt enthaltenen Servicebetriebe (z. B. Restaurants) als Eisenbahnanlagen deklariert und unter dem Eisenbahnrecht abgehandelt?
5. Wird bei Grundbesitzern, die noch nicht verkauft haben, die eisenbahnrechtliche Enteignung angedroht bzw. durchgeführt - unabhängig davon, welchem Verwendungszweck ihre Grundstücke oder Grundstücksteile dienen sollen?
6. Gibt es eine nachvollziehbare Begründung für den von der HL - AG im Projektgebiet bezahlten Quadratmeterpreis? Wenn ja, welche?
7. Welche Preise wurden für landwirtschaftliche Grundstücke im Projektgebiet bezahlt oder angeboten und wie stehen diese in Relation zu den ortsüblichen Preisen für Landwirtschaftsflächen?
8. Diente die achtfache Erhöhung des Preises der Befriedigung von Spekulationswünschen?
9. Gibt es einen Bedarfsnachweis für den Güterterminal dieser Größe und wurde dieser vom Ministerium geprüft? Wie ist der Flächenbedarf von 50 ha im Vergleich mit anderen europäischen Städten mit ähnlicher Einwohnerzahl zu beurteilen?
10. Welchem Rang geben die ÖBB dem Südbahnausbau und dem Terminal in ihrem Ausbauprogramm und welche Stellungnahme gab die ÖBB zum Terminal ab? Beteiligen sich die ÖBB an diesem Terminal?
11. Warum wurde das negative Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung des Umweltanwaltes des Landes Steiermark nicht berücksichtigt?
12. Warum hat die HL - AG die vom Umweltanwalt des Landes Steiermark und den Bürgerinitiativen geforderte beste Lösung an diesem Standort, nämlich die Drehung des Terminals um 90 Grad - parallel zur Autobahn - nicht projektiert? Warum hat die HL - AG den Vorteil der Bündelung der Verkehrswege (Autobahn, Terminal und die dort verlaufende Koralmbahn alle parallel) nicht genutzt?
13. Für welche Gesamtfläche der Ersatzaufforstungen gibt es abgeschlossene Verträge und wie werden die fehlenden Flächen sichergestellt?
14. Welche Sicherstellung gibt es, dass die Ersatzaufforstungen langfristig Wald bleiben? Nach wieviel Jahren ist ein Grundbesitzer nicht mehr gebunden und kann seine Ersatzaufforstungsfläche wieder roden?

15. Wie wird die Ablöse der Amselwegsiedlung finanziert und warum wird nur diese abgelöst und nicht auch andere Wohnhäuser in vergleichbarer Entfernung und mit vergleichbarer Belastung? Welche Kriterien führten zu dieser Auswahl?
16. Was kostet die Verlegung der Fernwärmeleitung im Rahmen des 2 bis 4 gleisigen Ausbaus der Südbahnstrecke und wer bezahlt wie viel von diesen Kosten?