

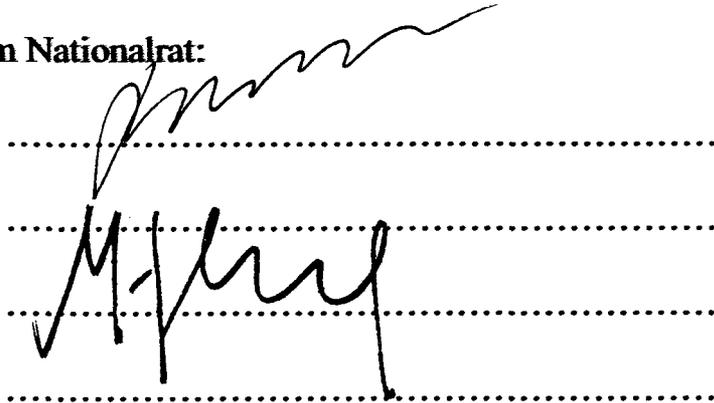
Nr. 40 /PET

**PETITION an den Nationalrat  
laut Geschäftsordnungsgesetz 1975 BGBL Nr. 410**

**Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der Hochgeschwindig-  
keitsbahnstrecke Gasteinertal:  
Eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit!**

Einreicher : Bürgerinitiativen des Gasteinertales

mit Unterstützung der Abg. zum Nationalrat:



The image shows two handwritten signatures in black ink on a background of horizontal dotted lines. The first signature is at the top, and the second signature is below it. The lines extend across the width of the page.

**PETITION an den Nationalrat  
laut Geschäftsordnungsgesetz 1975 BGBL Nr. 410**

**Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der  
Hochleistungsbahnstrecke Tauernbahn in der Kur- und  
Tourismusregion Gasteiner Tal:  
Eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit!**

Einreicher :       Österreichischer Alpenverein, Zweig Bad Gastein  
                  Bürgerinitiativen des Gasteiner Tals  
                  Tourismusverband Bad Gastein

mit Unterstützung der Abg. zum Nationalrat:

.....  
.....  
.....  
.....

-----

-----

## Die Ausgangslage

Die österreichischen Bundesbahnen planen den Neubau einer Hochleistungsstrecke im Gasteiner Tal. Diese Planung basiert auf einer Verordnung der Bundesregierung, die im Zuge der Beitrittsverhandlungen zur EU ihre Bereitschaft erklärt hat, anstelle der einspurigen Tauernbahn eine zweigleisige Hochleistungsstrecke neu zu errichten und diese zu einer der wichtigsten Güter- und Fernverkehrsachsen Europas zu machen.

*„Auf der Tauern-Bahnstrecke sollen ab sofort zusätzliche Zugverbindungen die Schiene für Frächter attraktiver machen,“ betont Verkehrslandesrat Wilfried Haslauer (ÖVP) am 21. Juli dieses Jahres. So soll es künftig viermal täglich eine Verbindung Salzburg-Villach geben, viermal täglich soll Triest-Salzburg gefahren werden.*

*Außerdem soll es eine Direktverbindung von München über Salzburg und Villach nach Triest geben, kündigt Haslauer an. So sollen pro Monat 5.000 Lastwagen von der Straße auf die Schiene 'übersiedeln'. Um eine Verladung auf die Schiene für Frächter interessant zu machen, wird Österreich künftig 42 Millionen Euro pro Jahr in die Rollende Landstraße stecken.*

*Dabei werden nicht mehr die Züge pauschal gefördert, sondern pro Sendung wird ein Betrag zugeschossen: So etwa bei einer Fahrt über den Brenner 85 Euro oder auf der Tauernstrecke 75 Euro.“ (ORF Online-Nachrichten, Salzburg, 21.07.2004)*

**Mit der deklarierten Leistungssteigerung der Tauernachse als zweigleisige HL-Strecke sind wesentliche Kapazitätssteigerungen insbesondere in der Nacht durch Gütertransporte verbunden.**

**Ohne umfassende Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Gemeinden ist der Kurorte - Status und damit die wirtschaftliche Grundlage des Gasteiner Tales unmittelbar gefährdet.**

## Was bisher geschah

In den von den ÖBB ursprünglich geplanten Trassen (300 m lange Doppelbrücken in Betonbauweise in Bad Hofgastein und eine Querung der Strecke mitten im Ort in Bad Gastein<sup>1</sup>) blieben die besonderen Bedürfnisse einer Kur- und Fremdenverkehrsregion unberücksichtigt. Vehemente Entrüstung und Ablehnung innerhalb der Bevölkerung des Tales waren die Folge, weshalb zur Trassenfindung für den Neubau der Tauernbahn im Gasteinertal ein Mediationsverfahren, das sogenannte „Mediationsforum Gasteiner Tal“ durchgeführt wurde. Darin wurde gemeinsam mit den ÖBB ein umfangreicher Kriterienkatalog erarbeitet, um die Trassenplanung auf die von den ÖBB anerkannten vitalen wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Kurorte abzustimmen. Darüber wurde im Sommer 2001 ein Vertrag unterzeichnet. Der im Vertrag des Mediationsforums enthaltene Bericht beschäftigt sich wiederholt mit der Frage der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung

<sup>1</sup> Zitat aus Petition der Marktgemeinde Bad Hofgastein vom 8. Dezember 1997 an den Herrn Bundespräsidenten

als einzig tauglichem Instrument zur Umsetzung der ausverhandelten Trassenlösungen.

- Nur in einer UVP können die Umweltauswirkungen eines Vorhabens in ihrer Gesamtheit geprüft und Vorsorgemaßnahmen für den Schutz der Bevölkerung vorgeschrieben werden.
- Nur in einer UVP können die öffentlichen Interessen der Kurregion als Wirtschaftsfaktor berücksichtigt werden.
- Nur in einer UVP haben Bürgerinitiativen das Recht auf Information, Mitsprache und Parteistellung.

## Änderung der Ergebnisse des Mediationsvertrags?

Im Dezember 2003 haben die ÖBB ein 1,7 km langes Teilstück „Angerschluhtbrücke bis Bahnhof Angertal“ ohne Umweltverträglichkeitsprüfung zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung eingereicht. In diesem Teilprojekt werden Grundsätze des Mediationsvertrages nicht eingehalten. Dies zeigt sich in der Anrechnung des Schienenbonus, der fehlenden Berücksichtigung des Kurorte - Status sowie in der bewussten Stückelung zur Umgehung der UVP.

Eine Beschwerde des Landschaftsplaners DI Robert Unglaub an die EU – Kommission (Zahl 2002/5369) betreffend das Stückelungsverbot im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren hatte erst unlängst Erfolg: Die Republik Österreich wurde per Schreiben vom 5. April 2004 von der EU – Kommission, Generaldirektion Umwelt, aufgefordert, die fehlerhafte Anwendung der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG (UVP-Richtlinie) zu sanieren. Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Straßenbauprojekt in Kärnten, die B 100 – Drautalstraße. Der Bauwerber hatte die 28 km lange Strecke in kleinere Einheiten unterteilt und jeden Abschnitt als eigenes Projekt ausgegeben. Er wollte damit die UVP-Pflicht, die ab einer Straßenlänge von 10 Kilometern vorgeschrieben ist, umgehen.

Im April 2004 hat die Salzburger Umwelthanwaltschaft bei der Eisenbahnbehörde einen UVP-Feststellungsantrag eingebracht. Ohne ersichtlichen Grund wird die Entscheidung der zuständigen Behörde verschleppt, obwohl die gesetzliche Entscheidungsfrist von 8 Wochen längst überschritten ist.

Der Österreichische Alpenverein hat zur Wahrung der Rechtsvorschriften der EU (Stückelungsverbot bei UVP-Pflicht) für die Alpen- und Nationalparkregion Gasteiner Tal Beschwerde bei der EU-Kommission erhoben.

## Die Situation der Betroffenen

Zitat aus der Alpenkonvention, Verkehrsprotokoll: „(...) im Bewusstsein, dass der Alpenraum ein Gebiet umfasst, das durch besonders empfindliche Ökosysteme und Landschaften, oder durch geografische und topografische Verhältnisse, welche die Schadstoff- und Lärmbelastung verstärken, oder durch einzigartige Naturressourcen oder ein einzigartiges Kulturerbe gekennzeichnet ist ...“

- Wir erachten uns in unserem Recht auf Bewahrung der sensiblen alpinen Landschaft verletzt, weil uns das UVP-Verfahren zum Schutz unseres Lebensraumes in der Nationalparkregion Hohe Tauern vorenthalten wird.
- Darüber hinaus sehen wir unsere wirtschaftliche Existenzgrundlage – die Ressourcen der Kur-, Nationalpark- und Tourismusregion – unmittelbar gefährdet.
- Der von den Bürgerinitiativen mit großem persönlichen und finanziellen Engagement mit erarbeitete Mediationsvertrag - ein umfangreiches Konvolut aus Kriterien und Fachgutachten – sowie die vereinbarten Regeln zur Umsetzung der Trassenvarianten werden einseitig und willkürlich von den ÖBB gebrochen.
- Durch den gezielten Versuch einer Umgehung der Umweltverträglichkeitsprüfung sehen wir uns in unseren vertraglich zugesicherten Rechten bei der Umsetzung verletzt.

Das Recht auf Schutz des eigenen Lebensraums kann wohl als selbstverständlich angesehen werden! Wir sind es leid, in dieser Frage von einer Behörde zur anderen, vom Land zum Bund und wieder retour verwiesen zu werden.

Wir hegen die Befürchtung, dass der Feststellungsantrag der Umweltschutzbehörde Salzburg demnächst abgelehnt wird (wie seitens des Ministeriums angekündigt) und eine Beschwerde der Landes - Umweltschutzbehörde von demselben Ministerium in 2. Instanz zurückgewiesen wird. In diesem Fall wird die Beschwerde des Österreichischen Alpenvereins schlagend. Der ÖAV hat sich unter Berufung auf das Stückelungsverbot laut der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG (UVP-Richtlinie) bei der EU – Kommission, Generaldirektion Umwelt beschwert.

### **Im Mediationsvertrag wurde vereinbart:**

- **... dass die ÖBB für das vereinbarte *Gesamtprojekt Neubau der Tauernbahn im Gasteinertal* die Unterlagen für die Erlassung einer Trassenverordnung so vorlegen, dass entweder für das Gesamtprojekt oder für zwei Teilprojekte, die jeweils das Gemeindegebiet von Bad Gastein und Bad Hofgastein umfassen, die Trassenverordnung erlassen werden kann...**

### **Daher stellen sich für uns folgende Fragen:**

Trotz mehrjährigem erfolgreichem Verhandlungsprozess und trotz unterzeichnetem Vertrag werden von den ÖBB eindeutige Schritte gesetzt, die auf Umgehung der UVP und den Ausschluss von unseren Rechten als Verfahrenspartei abzielen.

Wie steht es um die Glaubwürdigkeit und Vertragstreue der ÖBB?

Welchen politischen Stellenwert haben ein Mediationsverfahren und ein Mediationsvertrag, die unter Teilnahme von ÖBB und dem zuständigen Ministerium BMVIT zustande gekommen sind?

## FORDERUNGEN

- Vollständige und vertragskonforme Umsetzung der Ergebnisse des Mediationsvertrages durch die ÖBB.
- Anerkennung und Deklaration für den umfassenden Schutz der Kur- und Fremdenverkehrsregion Gasteinertal beim Neubau der HL-Tauernachse.
- Projekteinreichung für ein UVP-Verfahren ohne Stückelung für die Gemeinde Bad Hofgastein, d. h. Angerschluhtbrücke und Schlossalmtunnel als Gesamtprojekt mit UVP.
- Aufnahme der beiden Projektabschnitte Schlossalmtunnel und Stubnerkogeltunnel in den Generalverkehrsplan und rasche Freigabe der Planungen für Bad Gastein.

## Schlussfolgerung

Nach einem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs vom 16.6.2004, Zahl G 4-6/04, hat nicht einmal die Landesumweltanwaltschaft als Antragstellerin das Recht, gegen den Feststellungsbescheid des Verkehrsministers beim Verfassungsgerichtshof Beschwerde zu erheben.

**Es entsteht also die Situation, dass der Verkehrsminister selbst über ein Projekt der ÖBB abspricht und dann feststellt, ob dieses Projekt im von demselben Verkehrsminister geführten Eisenbahn – Genehmigungsverfahren umweltverträglichkeitsprüfungspflichtig ist oder nicht.**

**In dieser Situation bitten wir das Hohe Haus, diesen verfassungsrechtlich fragwürdigen Zustand zu prüfen und unser Recht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), insbesondere aber unser Recht auf eine Prüfung der UVP – Pflicht durch eine unabhängige Instanz zu wahren.**