

12524/J XXIV. GP

Eingelangt am 13.07.2012

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Wolfgang Pirkhuber, Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Nebenwirkungen des 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn zwischen Linz und Marchtrenk

Die ÖBB planen den 4-gleisigen Ausbau der Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg. Im Streckenabschnitt Linz Marchtrenk befinden sich sowohl in Hörsching als auch in Marchtrenk Rübenlagerplätze mit Bahnanschluss. In diesem Bereich befinden sich auch weitere Firmen und Unternehmungen mit Gleisanschlüssen.

Nach uns vorliegenden Informationen aus dem Gemeinderat der Gemeinde Marchtrenk/OÖ sollen anlässlich dieses geplanten Bahnausbaus die bestehenden Rübenlager- bzw. Verladeplätze in den Gemeinden Hörsching und Marchtrenk aufgelassen und stattdessen ein Rübenverladeplatz in der Gemeinde Oftring, Niederbachham, errichtet werden. Gegen dieses Vorhaben sprechen sich in der Gemeinde Oftring die von der Rübenplatz-Errichtung betroffenen GrundeigentümerInnen und AnrainerInnen aus; auch von der Gemeinde selbst wurde eine Resolution gegen die Errichtung des Rübenverladeplatzes beschlossen.

Nachdem die Neuanlegung des Ersatz-Rübenplatzes am geplanten Standort von den ÖBB zunächst ohne konkrete Gespräche mit den betroffenen GrundeigentümerInnen als fixiert dargestellt wurde, was entsprechenden Widerstand der Betroffenen auslöste, fanden mittlerweile acht Forumgespräche zwischen GemeinderätInnen und VertreterInnen der ÖBB zur Anpassungen der Streckenführung und zur Neuerrichtung dieses Rübenlagerplatzes mit Schienenanbindung mitten im hochfruchtbaren Ackerland ging. Dabei stellte sich unter anderem heraus, dass infolge schwer nachvollziehbarer Entscheidungen zur Gleislage von Schnell- und Regionalgleisen zwischen Linz und Wels auch ein Unterwerfungsbauwerk (für Regionalgleis) im selben Streckenabschnitt geplant ist, was zu aufwendigen Anpassungen im Straßennetz (Brücke über die Gleisanlagen anstelle einer erst in den Achtzigerjahren errichteten Unterführung) und darüber hinaus sowie zu entsprechenden Kosten, Flächeninanspruchnahmen und Eingriffen in Natur und Landschaftsbild führen muss. Insgesamt entsteht der Eindruck unflexibler und unnötig aufwändiger ÖBB-Ausbaupläne mit unnötig hohem Flächenbedarf und unnötig hohen Kosten für die SteuerzahlerInnen.

Der Rübenplatz soll überdies ins hochfruchtbare Ackerland gepflanzt werden und 5 Hektar dieser qualitativ hochwertigen Böden, die in der Agglomeration mittlerweile eine knappe und wertvolle Ressource darstellen, der landwirtschaftlichen Produktion entziehen. Die Oberste Eisenbahnbehörde im BMVIT hat dies in Korrespondenz mit betroffenen AnrainerInnen mit

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

der Bemerkung zu entschärfen versucht, dass im Gegenzug ja die Flächen der aufgefüllten Straßenunterführung zur landwirtschaftlichen Nutzung frei würden, ein sowohl hinsichtlich der Flächen als auch der Qualität des Bodens eher untauglicher Versuch, die Folgen des „Drüberfahrens“ beim Streckenausbau kleinzureden. Betroffen wären unter anderem Produzenten von Heilkräutern in Apothekerqualität, die nur mit kürzestmöglichen Wegen zwischen Ernteort und Weiterverarbeitung am Hof die nötige Qualität ihrer Produkte sicherstellen können. Sie wären durch Flächenverluste, kompliziertere und längere Wege und die Schadstoffbelastung durch die straßenseitige Bedienung des Rübenplatzes unmittelbar in ihrer wirtschaftlichen Existenz gefährdet.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Gibt es Planungsalternativen für die durch unflexibles Vorgehen bei der Planung des viergleisigen Westbahn-Ausbaus nötige Errichtung eines neuen Rübenlagerplatzes auf Ackerflächen höchster Bonität im Raum Hörsching-Marchtrenk?
- 2) Wurden alle Möglichkeiten der Aufrechterhaltung der bestehenden Rübenlagerplätze geprüft? Wenn nein, warum nicht?
- 3) Sollen bei Umsetzung der derzeitigen Planungen sämtliche Gleisanlagen der bestehenden Rübenlagerplätze in Hörsching und Marchtrenk geschliffen werden? Werden Gleisanlagen für die restlichen bisher daran angebundenen Unternehmungen erhalten oder wiedererrichtet? Wenn nein, warum nicht?
- 4) Wann sind sämtliche Planungen voraussichtlich abgeschlossen?
- 5) Wird eine UVP durchgeführt?
- 6) Gibt es weitere Absprachen mit dem VÖR (Verein österreichischer Rübenbauern)?
- 7) Welche Möglichkeiten für eventuelle zusätzliche Kompensationsmaßnahmen für betroffene landwirtschaftliche Produzenten durch die von Ihrer Obersten Eisenbahnbehörde in Schriftverkehr unterstützten Pläne der ÖBB sehen Sie?
- 8) Wie entkräften Sie die im Zusammenhang mit den angedachten straßenseitigen Verkehrserschließungs-Lösungen des geplanten neuen Rübenplatzes vorgebrachten Verkehrssicherheitsbedenken (zB: Risiken durch intensive Befahrung der geplanten Bahn-Überführung mit entsprechenden Steigungs- und Gefällsabschnitten samt unmittelbar anschließenden scharfen Kurven mit „Rübenzügen“ aus Zugmaschine und zwei vollbeladenen Hängern in der witterungsmäßig anspruchsvollen Rüben-Erntezeit im Herbst)?
- 9) Wurde die Änderung der europäischen Zuckermarkt-Ordnung berücksichtigt, die voraussichtlich zu einer geringeren Zuckerrübenproduktion führen wird?
- 10) Ist auszuschließen, dass der Rübenlagerplatz außerhalb der Rübenkampagne für anderweitige lärm- oder schadstoffemittierende Zwecke genutzt wird (wie derzeit zB der Rübenplatz Hörsching)? Wenn nein, wie werden Sie dies im Zuge der ausstehenden Prüfungs- und Genehmigungsverfahren berücksichtigen?
- 11) Wäre mit anderweitiger Nutzung der Gleisanlagen zum neuen Rübenplatz für Frachtzwecke oder einem erweiterten Ausbau zB zu Verschiebezwecken zu rechnen?

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.