

GR HR DI Georg TOPF

19.9.2023

FRAGESTUNDE

an

Frau Bürgermeisterin

Elke Kahr

am 21.9.2023

Betreff: GKB-Strecke - Durchführung eines UVP-Verfahrens

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Derzeit fährt die GKB auf ihrer Stammstrecke im Wesentlichen (bis auf das 111 m lange, nicht elektrifizierte Teilstück im Bereich des Grazer Hauptbahnhofs) dort nur auf ihren Trassen und damit im Inselbetrieb. Die aktuell verwendeten Dieselmotoren und eventuelle zukünftige batterie- oder wasserstoffbetriebene Züge der GKB können/ könnten auch problemlos auf elektrifizierten Zugstrecken der ÖBB fahren. Dafür bräuchte es keine Elektrifizierung der GKB-Trasse. Anders sieht es aus, wenn zukünftig herkömmliche Elektrotriebfahrzeuge der ÖBB auf der GKB-Strecke fahren möchten bzw. müssen. Das ginge nur, wenn die Strecke elektrifiziert wird. Dieser Sachverhalt zeigt somit den zusätzlichen betriebssichernden bzw. -wirtschaftlichen Zweck der Elektrifizierung auf, dass die GKB-Trasse zukünftig auch für Züge der ÖBB bzw. konkret als Ausweichstrecke für die Koralmbahn verwendet werden kann. Im UVP-Feststellungsbescheid sind ja schon mehrfache Bezüge des Vorhabens zur Koralmbahn angeführt (Bahnhöfe Wettmann-stätten und Weststeiermark sowie der auf die Koralmbahn abgestimmte Fahrplan der GKB, dieser wurde hinsichtlich der zukünftigen Zugfrequenzen sogar als entscheidungsrelevant angesehen). Bei diesen Frequenzen nicht berücksichtigt sind - abgesehen von den Leerfahrten und Güterfahrten - mögliche Zugfrequenzen durch die Nutzung der GKB-Trasse seitens der ÖBB.

Dies zeigt auch die geplante hohe, zukünftige Zugkapazität auf der GKB-Strecke von bis zu 20,7 Zügen/h (s. UVP-Feststellungsbescheid, S. 4), was bedeutet, dass alle 2 – 3 min ein Zug fahren könnte. Dies ist eine Frequenz wie sie für eine zukünftige Hochleistungsstrecke kennzeichnend wäre, nicht aber für eine Nebenbahn, als welche die GKB im UVP-Feststellungsbescheid bezeichnet wird. Angesichts der neuen Informationen wird daher auch um Prüfung und entsprechende Berücksichtigung dieses Sachverhaltes ersucht.

Damit verbunden wäre auch die geplante Fahrgeschwindigkeit, da die Auswirkungen auf die Anrainer*innen bzw. das Schutzgut „Siedlungsgebiet“ lt. UVP-G bei Hauptbahnen gegenüber Nebenbahnen deutlich erhöht wären. Damit zusammenhängend wären auch die erhöhten Belastungen an Lärm, Erschütterungen sowie elektrischen

und magnetischen Feldern zu prüfen. Dazu wird angeführt, dass das UVP-G grundsätzlich die Prüfung der Kapazität erfordert, nicht die Beurteilung einer beabsichtigten Zugfrequenz zu einem bestimmten Zeitpunkt, da bei letzterer zukünftig Änderungen möglich sind, die von den Parteien dann aber nicht mehr beansprucht werden könnten.

Es gibt auch noch weitere Bezüge zwischen der GKB und der Koralmbahn: So berichtet die GKB in ihrem Kommunikationsmedium „Drehscheibe“ regelmäßig über den Baufortschritt der Koralmbahn, von 2011 -2021 tat sie dies sogar in einer eigenen Kolumne, dem sog. „Koralmbahnreport“ (<https://www.gkb.at/index.php/drehscheibe>). Die 110kV-Bahnstromübertragungsleitung Graz-Werndorf, die entlang der GKB-Trasse verlegt wurde, wurde auch für die Versorgung der Koralmbahn geplant (s. Deckblatt aus dem diesbezüglichen Verfahren). Es bestehen also mehrere räumliche und sachliche Bezüge zwischen den beiden Bahnen. Die Koralmbahn ist als Hochleistungsstrecke ein UVP-pflichtiges Vorhaben, daher sind auch alle damit in räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben UVP-pflichtig.

§ 23b. Abs. 3 UVP-Gesetz besagt: „Ist für den Bau einer Hochleistungsstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt durchzuführen und bedingt dieses Vorhaben auch Maßnahmen an Eisenbahnen, die keine Hochleistungsstrecke sind oder eine im **Anhang 1** angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und verbundene Maßnahme) nach den Bestimmungen dieses Abschnittes durchzuführen.“

In diesem Zusammenhang wird auch auf den Grundsatzbeschluss „Weichenstellung für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in Graz“ verwiesen, wonach eine direkte Verbindung durch das Stadtgebiet von Graz zwischen der GKB-Strecke und der Ostbahntrasse der ÖBB geplant ist und somit keinesfalls mehr von einer Nebenbahnstrecke der GKB gesprochen werden kann.

Angesichts dieses neuen Sachverhalts müsste Graz als Standortgemeinde die Forderung nach Durchführung eines UVP-Verfahrens für die gegenständliche GKB-Strecke erheben bzw. sonst zur Verfügung stehende rechtliche Schritte, z.B. Antrag auf Wiederaufnahme des abgeschlossenen UVP-Feststellungsverfahrens, unternehmen.

Aus den dargestellten Gründen stelle ich an Dich, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, die

Frage:

„Bist Du als Vertreterin der Standortgemeinde Graz bereit, die zuständigen Ämter zu ersuchen, sämtliche Schritte zu prüfen bzw. zu unternehmen, die auf die Durchführung eines UVP-Verfahrens für die GKB-Strecke innerhalb der Stadtgrenzen bzw. auf die Wiederaufnahme des gegenständlichen, abgeschlossenen UVP-Feststellungsverfahrens gerichtet sind?“