

Eisenbahnprojekt Koralmbahn

Planungsabschnitt Werndorf – Landesgrenze Steiermark – Kärnten

Angaben zur Person, die dieses Fallbeispiel zur Verfügung stellt:

Name: **Mag. Gerhart Conrad Fürst**
 Institution / Büro: **ARGE Wirtschaftsmediation**
 Postadresse: **A-1130 Wien, Würzburggasse 35**
 Telefon: **+43/1 / 8763296**
 Fax: **+43/1 / 8763296-4**
 E-mail-Adresse: office@arge-wirtschaftsmmediation.at
 www: www.arge-wirtschaftsmmediation.at
 Rolle im beschriebenen Verfahren: **Konfliktmoderator und Mediator**
 Arbeitsbereich: **Gesprächsleitung**
 Drei wichtige Referenzen: **Mag. Ing. Gerhard Harer, Dr. Günther Kienast**
 Bereit für weitere Auskünfte: **ja**

1. Name des Verfahrens:

Eisenbahnprojekt Koralmbahn, Planungsabschnitt Werndorf – Landesgrenze Steiermark - Kärnten

2. Art des Verfahrens: bitte ankreuzen (auch Mehrfachnennungen möglich)

Hinweise zur Einordnung des Verfahrens unter <http://www.partizipation.at/deutsch/wz.html>

x	Art des Verfahrens	Art des Verfahrens	x
	Mediationsverfahren	Lokale Agenda 21	
X	Mediationsähnliches Verfahren	SUP am runden Tisch	
	Verfahren mit mediativen Elementen	Bürgerforum	
	Runder Tisch	Konsensus-Konferenz	
	Zukunftswerkstätte	Neo-Sokratischer Dialog	
	Planungszelle	Kooperativer Diskurs	
	Workshop	Internet-Partizipation	
	Anwaltsplanung	Anderes:	

3. Thematischer Bereich: bitte ankreuzen (auch Mehrfachnennungen möglich)

x	Thematischer Bereich	Thematischer Bereich	x
	Stadt- und Raumplanung	Wasserwirtschaft	
	Abfallwirtschaft	Industrie, Gewerbe, Betriebe	
	Energiewirtschaft	Telekommunikation	
	Tourismus	Umweltpolitik allgemein (z.B. Entwicklung einer Nachhaltigkeitsstrategie, o.ä...)	
X	Verkehr / Transport	Nachbarschaftskonflikte	
	Naturschutz	Anderer:	

4. Initiator/en

Hochleistungsstrecken-AG

5. Beteiligte (wie viele Personen/Stellen, wer?)

150 Personen (HL-AG als Bauträger, technische Planer, Landschaftsplaner, Bürgermeister, Landespolitiker, Bezirkshauptmann, Bürgerinitiativen)

6. Auftraggeber, Finanzierung

HL-AG

7. Verfahrensleitung (z.B. Mediatoren, Umwelthanwaltschaften, Prozesssteuerung)

Dr. Günther Kienast (Kienast&Kienast) als Hauptauftragnehmer, Mag. Gerhart Conrad Fürst und Mag. Ruth Krumböck als Subauftragnehmer

8. Räumliche Dimension (lokal, regional, landesweit, bundesweit, grenzüberschreitend, EU-weit)

- 1) baumäßig regional (Laßnitztal)
- 2) Gesamtprojekt bundesweit
- 3) infrastrukturemäßige Auswirkung international

9. Beginn, Ende, Dauer

1. Halbjahr 1999

10. Problemstellung (Aufgabe des Verfahrens, Konfliktentstehung)

Trassierung für Neubau einer Hochleistungs-Eisenbahnstrecke durch das bislang wenig belastete Laßnitztal in der Steiermark inkl. Bahnhöfen vs. Anrainerinteressen; insbesondere Befürchtungen bzgl. Lärmbelastung; Infrastrukturinteressen (Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung zu den Landeshauptstädten Graz und Klagenfurt)

11. Verlauf (Meilensteine des Verfahrens)

Vorgespräche – Konfliktanalyse – Projektmanagement – Leitung der Planungsdialoge (Gemeindeforen) zwischen den Beteiligten; die Einbindung der betroffenen Gemeinden erfolgte in einem relativ frühen Planungsstadium, als zwar ein Korridor für die neue Bahnlinie definiert, aber noch keine konkretere Festlegung der Strecke erfolgt war.

12. Ergebnisse

einvernehmliche Definition einer Trasse für die Hochleistungsstrecke zwischen Werndorf und der Landesgrenze; insbesondere wurden auch viele Lärmschutzmaßnahmen vereinbart und auf Befürchtungen der Bevölkerung bzgl. Landwirtschaft und Grundwasser (im Tunnelabschnitt) eingegangen. Hauptanliegen, das auch berücksichtigt wurde, war die Umfahrung der Bezirkshauptstadt Deutschlandsberg mit der Hochleistungsstrecke. Es wurde ein Umsteigebahnhof zwischen Regionalstrecke und Fernstrecke „im Grünen“ vereinbart. Diese Entscheidung war entgegen dem ursprünglichen politischen Willen und der ersten Planungsüberlegungen.

13. Stand der Umsetzung der Ergebnisse (was passierte nach Abschluss des Verfahrens)

Die Durchführung eines UVP-Verfahrens erfolgte viel später (zum Teil erst 2003) auf Basis der seinerzeitigen Erkenntnisse; derzeit ist die Strecke in Bau.

14. Externe Kosten

schätzungsweise 35.000,- EUR

15. Nutzen des Verfahrens

einvernehmliche Lösung für umweltschonende Verbesserung der Verkehrsverbindung, lärmschonende Lösung für internationale Hochleistungs-Strecke, Beschleunigung der regionalen Verbindung; den ökologischen Anliegen der Bevölkerung insbesondere in Hinblick auf die Vermeidung von Lärm in den Ballungszentren wurde Rechnung getragen. Dabei erwies es sich als Vorteil, dass die Gespräche mit der Bevölkerung in einem frühen Planungsstadium begonnen wurden. Somit war es ohne große Kosten - und ohne Gesichtsverlust! – möglich, flexibel auf die Wünsche der Anrainer zu reagieren.

16. Besonderheiten des Verfahrens

Klarheit von Beginn an, dass die Strecke innerhalb eines bestimmten (breiten) Korridors gebaut werden muss, es jedoch höchstmögliche Flexibilität innerhalb dieses Korridors gibt; Planungsfreiraum für Situierung der Bahnhöfe

17. Highlights des Verfahrens - zur Nachahmung zu empfehlen

Optionenentwicklung – brachte von einer tw. fix geforderten Bahnhofslage (Umsteigebahnhof in Deutschlandsberg) ab und erwies sich in der Umsetzungsphase als große Erleichterung.

18. Stolpersteine und Probleme des Verfahrens - zur Weiterentwicklung zu empfehlen

Die Einbindung einer Bürgerinitiative erfolgte aus verschiedenen Gründen relativ spät.

19. Publikationen zu diesem Verfahren (in gedruckter wie in virtueller Form)

öffentliches Informationsmaterial der HL-AG (Kontakt Mag. Ing. Gerhard Harer, ÖBB / HL-AG Graz);
Kurzbeschreibung: www.arge-wirtschaftsmidiation.at/Umweltmediation/Fallbeispiele

20. Kontaktperson/en für Detailauskünfte

Mag. Gerhart Conrad Fürst (siehe oben)