
8740/J XXIV. GP

Eingelangt am 09.06.2011

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Mag.a Christiane Brunner, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend mögliche Befangenheit von Sachverständigen und GutachterInnen:
Fortsetzung Nr. 1 – BMVIT-UVPs zu ASFINAG-Projekten

Bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung im UVP-Verfahren und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren zum ÖBB-Projekt „Semmering-Basistunnel neu“ (SBT) kam es zu bemerkenswerten Vorkommnissen (sh. Parl. Anfrage 7824/J XXIV.GP.), welche Zweifel an der Unbefangenheit von behördlich beauftragten Sachverständigen und GutachterInnen bei Infrastruktur-Großprojekten stärkten, insbesondere, aber nicht nur beim SBT-neu-Projekt.

In der Beantwortung dieser Parl. Anfrage (7736/AB XXIV.GP) gingen Sie leider nicht auf die konkreten inhaltlichen Fragen ein, sondern begnügten sich mit weitgehend allgemeinen verfahrenstechnischen Ausführungen. Unter anderem verweigerten Sie eine Beantwortung der Frage, von wem im BMVIT konkret „im frühen Stadium des Verfahrens“ bzw. bei der „sorgfältigen Auswahl“ mögliche Befangenheiten von UVP-Sachverständigen bzw. §31a-EisbG-GutachterInnen überprüft wurden, wie Medienöffentlich vom BMVIT behauptet. Ebenso entgegen GOG-NR unbeantwortet blieben auch Fragen zum „Wie“ dieser Überprüfung, so zu den für Befangenheitsprüfungen und -entscheidungen konkret vom BMVIT angelegten rechtlichen Grundlagen und Maßstäben.

Somit verabsäumten Sie aus welchen Gründen auch immer die Gelegenheit, den Eindruck auszuräumen, dass Behörde, Bewilligungswerberin und Sachverständige/GutachterInnen womöglich im gegenseitigen Einvernehmen den Verlauf von Verfahren auf unzulässige Weise steuern könnten, um eine Bewilligung von Infrastruktur-Vorhaben ungeachtet fehlender Umweltverträglichkeit dennoch durchzusetzen, ob „nur“ beim geplanten „Semmering Basistunnel neu“ oder auch anderswo.

Für rechtssichere Ergebnisse teurer Verfahren und generell für den gebotenen sorgfältigen und sparsamen Umgang mit öffentlichen Geldern wären „Geruchsfreiheit“ und ein restloses Ausräumen von Hinweisen auf mögliche Unvereinbarkeiten aber dringend nötig.

Die Frage nach möglicher Befangenheit von Sachverständigen stellt sich jedoch keineswegs nur bei Eisenbahn-Großprojekten wie „SBT neu“ oder Brenner-Basistunnel (BBT). Auch bei hochrangigen Straßenprojekten im BMVIT-Verantwortungsbereich sieht es sehr ähnlich aus: Ein regelrechter „Wanderzirkus“ offenbar genehm gutachtender Sachverständiger, die bei nahezu jedem Projekt von der UVP-Behörde beauftragt werden, teilweise sogar in Doppelrollen als FachgutachterIn und externe/r UVP-KoordinatorIn im BMVIT-Auftrag, ist

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

offenkundig. Einige Sachverständige scheinen auf entsprechende BMVIT-Aufträge geradezu „abonniert“. Verlässlich projektfreundliches Gutachtertum scheint somit vom BMVIT sehr geschätzt und honoriert zu werden.

Anhand einiger beliebig ausgewählter Beispiele der letzten Jahre – A5 (Nordautobahn), S7 in der Oststeiermark und dem Südburgenland, S10 im Mühlviertel, S36 im obersteirischen Murtal, S1 am Rand von Wien - zu denen u.a. auch die S33 Transit-Donaubrücke Traismauer bestens passen würde, zeigt sich bei hochrangigen Straßenbauvorhaben folgendes „Sachverständigen-Muster“ auf BMVIT-Seite:

Fachgebiet	A5 Nord	A5 Mitte	S7 West	S10	S36 TA1	S36 TA2	S1 A5/A22
Verkehr	WENNY	WENNY	FRITZER	WENNY	KÖLL	KÖLL	SAMMER
Lärm & Erschütterung	KIRISITS	STROH-MAYER	FRITZER	GRATT	KIRISITS	KIRISITS	KIRISITS
Erschütterung u. Sekundärschall			UNTER-BERGER	AUTRENIK	UNTER-BERGER	UNTER-BERGER	
Luft und Klima	MURSCH-RADLGRUBER	MURSCH-RADLGRUBER	KÜHNERT	KÜHNERT	KÜHNERT	KÜHNERT	KÜHNERT
Humanmedizin	VUTUC	VUTUC	MARTH	KLENNER	VUTUC	VUTUC	VUTUC
Raumlpl., Sachg., Erholung, Ortsbild		EMRICH	EMRICH	EMRICH	RESCH	WIESER	EMRICH
Landschaftsbild			BOGNER		KUTZEN-BERGER	KUTZEN-BERGER	
Stadt und Ortsbild	EMRICH						
Landwirtsch./ Boden	SCHOLLER	SCHOLLER	SCHOLLER	SCHOLLER	KÜHNERT	KÜHNERT	SCHOLLER
Forstwirtschaft	KÜHNERT	KÜHNERT	KÜHNERT	FERNSEBNER	LADNER	LADNER	FINDEIS
Wildbiologie	KÜHNERT	KÜHNERT	KRANZ	FERNSEBNER	KRANZ	KRANZ	
Straßenwässer, Tunnelwässer			TOPF		TOPF	TOPF	
Oberflächen-gewässer			POSCH	STUNDNER	REINER	REINER	KLEIN
Grundwasser	STUNDNER	EHRENDORFER	KRAIGER	STUNDNER	KLEBERGER	KLEBERGER	EHRENDORFER
Grundbautechnik						SOCHATZY	
Geologie				PIRKL			PIRKL
Ökologie	HOLZINGER	HAAS/ KRITZ					
Orts- und Landschaftsbild	RATHSCHÜLLER	KRITZ					
Gewässerökologie		STUNDNER	ZAUNER	PANEK	ZAUNER	ZAUNER	
Tiere Pflanzen Lebensräume			TRAUTNER	KNOLL	KUTZENBERGER	KUTZENBERGER	KNOLL
Tunnelsicherheit			WELTE		BOPP	FRACCARO	WALTL
Geotechn., Tunnelbau, Brandschutz			ADAM	ADAM	GALLER		
Abfallwirtschaft, Deponien					REITER-PUNTINGER		
Kulturgüter	MAYER	MAYER	BERNHARD	MAYER	HEBERT		MAYER
UVP-Koordination	LIEBERT	LIEBERT	REISS-ENZ	RAFFETS-EDER	SPINDLER	SPINDLER/ REISS-ENZ	LIEBERT/ RAFFETS-EDER
Externe UVP-Koord. i.A. BMVIT	RATHSCHÜLER	RATHSCHÜLER	STUNDNER	KÜHNERT	KÜHNERT	KÜHNERT	KÜHNERT

Im Fall eines u.a. bei Autobahn- und Schnellstraßen-Projekt-UVPs für zentrale Fachgebiete besonders vielbeschäftigten Gutachters scheint das BMVIT nicht einmal zu irritieren, dass dieser für wichtige von ihm begutachtete Themenfelder weder über eine Ausbildung noch über eine einschlägige gerichtliche Sachverständigen-Beeidigung noch über sonstige belegbare Expertise (zB wiss. Publikationen) verfügt. Auch dass dieser „Allround-Sachverständige“ offenkundig projektwerberfreundliche, auch lt. UBA nicht repräsentative Messstellen und Messwerte wählt, scheint dem BMVIT egal zu sein.

Ebenso kommen zahlreiche fachlich fragwürdige Einschätzungen dieses BMVIT-Dauer-Auftragnehmers den Straßenbaubefürwortern inner- und außerhalb des BMVIT sehr gelegen und stören vielleicht daher niemand auf Behördenseite. So würden

- neue hochrangige Straßen nichts (!) zur Klimagas-Emission (CO₂) beitragen,
- lokale Emissionen die Luftqualität (!) und das Klima nicht verändern,

- Lärmschutzwände (!) die Schadstoffsituation verbessern,
- Schadstoffemissionen den Sauerstoffgehalt der Luft nicht verändern,
- eine durch die Verlagerung großräumiger Verkehrsströme ausgelöste Verdopplung des Verkehrsaufkommens samt verdoppeltem Schwerverkehrsanteil (d.h. Vervierfachung des Schwer-LKW-Aufkommens) dennoch keine Zusatzbelastung im unmittelbar benachbarten Sanierungsgebiet gemäß IG-L, durch das dieser Verkehr zu- bzw. abgeführt werden muss, bringen

und dergleichen mehr.

Ähnlich „realitätsnahe“ Aussagen in Verfahren sind auch von anderen Wirkungsstätten dieses Serien-Gutachters dokumentiert, so seien etwa Abgasfahnen von Müllverbrennungsanlagen nur sehr selten zu sehen.

Kritik in Verhandlungen nimmt dieser besonders vielseitige und vom BMVIT vielbeschäftigte Sachverständige hingegen sehr ernst, so musste er wegen unsachlichen und polemischen Auftritten von UVP-Verhandlungsleitungen zur Sachlichkeit ermahnt werden.

Schwerer noch als diese bereits auffälligen Zustände wiegt, dass bei diesen und anderen Straßenprojekten Unvereinbarkeiten und Befangenheiten bei Sachverständigen und GutachterInnen genauso wie bei BMVIT-UVPs zu ÖBB-Projekten (vgl. SBT-neu-UVP, Parl. Anfrage 7824/J XXIV.GP) nicht auszuschließen sind.

Denn vom BMVIT im Rahmen von Straßen-UVP-Verfahren beauftragte Sachverständige bzw. ihre Unternehmen sind regelmäßig nicht nur für den Projektprüfer und -genehmiger BMVIT, sondern mehr oder minder zeitnah auch für den Projektwerber ASFINAG tätig:

- Beispielsweise trat ein vom BMVIT bei einem Autobahnprojekt in NÖ im UVP-Rahmen beauftragter Lärmsachverständiger 2003 bis 2007 bei zahlreichen ASFINAG-Veranstaltungen als Vortragender auf und war so wie seine Kollegen in seinem SV-Büro Auftragnehmer bei zahlreichen ASFINAG-Projekten.
- Ein vom BMVIT im Bereich Flora-Fauna-Habitat (FFH) mehrfach bei UVPs beauftragter Sachverständiger wickelte zeitnah unter anderem eine FFH-Alternativenprüfung für ein anderes hochrangiges ASFINAG-Straßenprojekt im ASFINAG-Auftrag ab oder erstellte für einen weiteren österreichischen Autobahnbetreiber ein Landschaftsbild-Gutachten.
- Ein vom BMVIT im Bereich Gewässerökologie im Straßen-UVP-Rahmen beauftragter Sachverständiger taucht bei demselben Projekt auch auf Projektwerberseite auf, indem eine von ihm als Ko-Autor verfasste Arbeit als Quelle im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) der ASFINAG ausgewiesen wird.
- Ein für den Bereich Verkehr/Verkehrssicherheit vom BMVIT in UVP-Verfahren beauftragter Sachverständiger hat sowohl selbst bereits große Planungsprojekte im Auftrag der ASFINAG verantwortlich abgewickelt als auch hat das große Planungsunternehmen, in dem er als einer von mehreren geschäftsführenden Gesellschaftern tätig ist, durch viele Jahre zahlreiche kleinere und auch größere Planungs-Aufträge der ASFINAG von Lärmschutzwänden über Überplattungen bis hin zu einem Hochbauvorhaben des Unternehmens in Wien ausgeführt.
- Bei Betrachtung über die Zeit und über die einzelnen ASFINAG-Projekte und die dazugehörigen BMVIT-geleiteten Verfahren hinweg zeigen sich bei bestimmten Projekten auch Kooperationen bzw. „Arge“-Konstruktionen zwischen Sachverständigen bzw. ihren Firmen auf Projektwerberseite (ASFINAG), bei anderen Projekten scheint man dann wieder „völlig unabhängig“ auf verschiedenen Seiten als Auftragnehmer auf.

All dies passt zwar bestens in das größere, immer tristere Bild, das Österreich in Sachen Anti-Korruption dank einiger „supersauberer“ politischer und - auch im BMVIT-Bereich - behördlicher Akteure abgibt; Achselzucken oder „das war eh immer schon so“ bleibt aber wohl der falsche Umgang mit diesen Zu- und Missständen.

Geht es nach der BMVIT-Spitze, wird aber alles statt besser noch schlimmer!

Mit der geplanten Ansiedlung der bisher EU-widrig fehlenden und nun höchstgerichtlich eingeforderten 2. Instanz für Infrastruktur-UVPs nicht an neutraler Stelle wie zB beim Umweltsenat, sondern als „Infrastruktursenat“ wieder im BMVIT bzw. an seinem Rand würden die befangenheitsgefährdeten Netzwerke weiter gestärkt, eine noch stärker straßenbaufreundliche „Ausrichtung“ von Verfahren zu Straßenbauprojekten vorgenommen und damit die dokumentierten Schief lagen und Unvereinbarkeiten potenziert statt bereinigt!

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie erklären Sie, dass Ihre Anfragebeantwortung zur Anfrage 7824/J XXIV.GP zwar mit 13. April 2011 datiert ist, jedoch erst am 2. Mai 2011 offiziell im Parlament eingelangt ist? An welcher konkreten Stelle und mit welchem Ziel wurde die Beantwortung drei Wochen lang zurückgehalten?
2. Teilen Sie bzw. Ihr Ressort die von BMVIT-Auftragnehmern in Sachverständigenrolle in Straßen-UVP-Verfahren vertretene Meinung, dass neue hochrangige Straßen nichts (!) zur Emission von Klimagasen wie CO₂ beitragen? Wenn ja, bitte um nähere Erläuterung.
3. Teilen Sie bzw. Ihr Ressort die von BMVIT-Auftragnehmern in Sachverständigenrolle in Straßen-UVP-Verfahren vertretene Meinung, dass lokale Emissionen die Luftqualität (!) und das Klima nicht verändern? Wenn ja, bitte um nähere Erläuterung.
4. Teilen Sie bzw. Ihr Ressort die von BMVIT-Auftragnehmern in Sachverständigenrolle in Straßen-UVP-Verfahren vertretene Meinung, dass Lärmschutzwände (!) die Schadstoffsituation verbessern? Wenn ja, bitte um nähere Erläuterung.
5. Teilen Sie bzw. Ihr Ressort die von BMVIT-Auftragnehmern in Sachverständigenrolle in Straßen-UVP-Verfahren vertretene Meinung, dass Schadstoffemissionen den Sauerstoffgehalt der Luft nicht verändern? Wenn ja, bitte um nähere Erläuterung.
6. Teilen Sie bzw. Ihr Ressort die von BMVIT-Auftragnehmern in Sachverständigenrolle in Straßen-UVP-Verfahren vertretene Meinung, dass eine durch die Verlagerung großräumiger Verkehrsströme ausgelöste Verdopplung des Verkehrsaufkommens samt verdoppeltem Schwerverkehrsanteil (d.h. Vervierfachung des Schwer-LKW-Aufkommens) dennoch keine Zusatzbelastung im unmittelbar benachbarten Sanierungsgebiet gemäß IG-L bringen werde, durch das dieser Verkehr zu- bzw. abgeführt werden muss? Wenn ja, bitte um nähere Erläuterung.
7. Wie erklären Sie den regelrechten „Wanderzirkus“ immer derselben Sachverständigen, die in auffälliger Häufigkeit bei hochrangigen Straßenprojekten vom BMVIT als UVP-Behörde mit einem oder mehreren Aufträgen im Rahmen der UVP bedacht werden?
8. Wie können Sie insbesondere konkret ausschließen, dass dabei verlässlich straßenbaufreundliche Gutachtereien, die der Umsetzung der politisch vom BMVIT gewünschten Straßenbauprojekte dienlich ist, eine Rolle spielen könnte?

9. Wie erklären Sie, dass bestimmte Personen in BMVIT-Straßen-UVP-Verfahren besonders häufig als Sachverständige zum Zug kommen, obwohl genau diese Personen besonders häufig mit sachlich fragwürdigen Aussagen oder auch von offiziellen Stellen gerügten „nicht repräsentativen“ (also: projektwerberfreundlichen) Messstellen- und Messwertauswahl in den Verfahren auffallen, dies noch dazu in für die Umweltverträglichkeit von Straßen zentralen Feldern wie Luft oder Klima?
10. Wie erklären Sie, dass bestimmte Gutachter in BMVIT-Straßen-UVP-Verfahren für bestimmte zentrale Themenfelder besonders häufig zum Zug kommen, obwohl sie für genau diese Themenfelder keine Ausbildung, keine gerichtliche Beeidigung und auch keine sonstigen Qualifikationsnachweise wie etwa einschlägige wissenschaftliche Publikationen nachweisen können?
11. Wie können Sie angesichts der in den Vorfragen skizzierten Zustände den Eindruck entkräften, dass sich das BMVIT als zur Neutralität und Sachlichkeit verpflichtete Behörde bei Straßen-UVP-Verfahren keineswegs neutral und „rein sachlich“ arbeitender Sachverständiger bedient und dadurch regelmäßig zu entsprechend unausgewogenen, straßenbaufreundlichen, den politischen Wünschen der Ressortspitze und ihres Umfelds entsprechenden Verfahrensergebnissen kommt?
12. Von wem wurde seitens Ihres Hauses „im frühen Stadium des Verfahrens“ bzw. bei der „sorgfältigen Auswahl“ die Frage möglicher Befangenheiten von UVP-Sachverständigen bei folgenden Straßen-UVPs geprüft und entschieden:
- a) A5 Nord Poysbrunn-Staatsgrenze,
 - b) A5 Mitte Schrick-Poysbrunn,
 - c) S7 West Riegersdorf A2-Dobersdorf,
 - d) S10,
 - e) S36 TA 1 Judenburg-St. Georgen,
 - f) S36 TA 2 St. Georgen – Scheiflinger Ofen,
 - g) S1 A5/A22 Eibesbrunn-Korneuburg,
 - h) S33 Donaubrücke Traismauer?
13. Falls Sie bzw. Ihr Haus der Meinung sind, dass a) gegenwärtige, b) in den letzten Jahren erfolgte entgeltliche Tätigkeit einer Person für die ASFINAG einerseits und die Tätigkeit derselben Person als behördlich bestellter neutraler Sachverständiger in Verfahren über ASFINAG-Projekte andererseits keine Befangenheit im Hinblick auf die Sachverständigentätigkeit zur Folge hat – auf welche konkreten gesetzlichen Festlegungen und/oder welche Judikatur stützt sich diese Rechtsmeinung?
14. Können Sie garantieren, dass alle vom BMVIT beauftragten UVP-Sachverständigen in den in Frage 7 genannten UVP-Verfahren über die nötigen Berufsberechtigungen und/oder formalen Qualifikationen für die konkret übernommenen Sachverständigen- und Gutachter-Tätigkeiten verfügen? Wenn ja: Auf welcher Grundlage?
15. Wenn nein: Warum und in welchen Fällen nicht, und welche Konsequenzen werden Sie daraus bis wann ziehen?
16. Werden Sie angesichts der Fragwürdigkeiten und Schieflagen im Zusammenhang mit BMVIT-Straßenbau-UVPs wenigstens jedem Risiko noch stärker befangenheitsgefährdeter Netzwerke und noch stärker straßenbaufreundlicher „Ausrichtung“ von Verfahren zu Straßenbauprojekten vorbeugen und werden Sie daher Ihre Pläne zur Verankerung auch noch der zweiten Verkehrs-UVP-Instanz („Infrastruktursenat“) im/beim BMVIT statt an neutraler, unbefangener Stelle - zB beim Umweltsenat - überdenken? Wenn nein warum nicht?

17. Warum scheuen Sie beim derzeitigen Versuch, trotz der Fragwürdigkeiten und Schieflagen schon bei der Wahrnehmung der ersten UVP-Instanz zu Verkehrsprojekten im BMVIT auch noch die zweite UVP-Instanz zu Verkehrsprojekten („Infrastruktursenat“) im/beim BMVIT anzusiedeln, ein ordentliches öffentliches Begutachtungsverfahren?