

II-2163 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
**BUNDESMINISTERIUM**  
**FÜR GESUNDHEIT UND UMWELTSCHUTZ**

Zl. IV-50.004/118-2/84

des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode  
 1010 Wien, den 17. Dezember 1984  
 Stubenring 1  
 Telefon 75 00 Telex 111145 oder 111780  
 Auskunft

**956/AB**

Klappe

Durchwahl

**1984-12-18****zu 966 J****B e a n t w o r t u n g**

der Anfrage der Abgeordneten Dr. LEITNER und Genossen  
 an den Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz  
 betreffend Schadensvergütung durch die Brenner-Auto-  
 bahn-Gesellschaft (Nr. 966/J)

In der gegenständlichen Anfrage werden folgende Fragen  
 gestellt:

- "1. Sind Ihnen die aufgezeigten Schäden einschließlich der durch den bleihältigen Staub verursachten entlang der Autobahn bekannt und wurden Ihnen bei Ihrem Besuch im Wipptal die Untersuchungsergebnisse darüber zur Kenntnis gebracht?
2. Wenn nein, sind Sie bereit, sich die Unterlagen über das Schadensausmaß zu beschaffen?
3. Werden Sie bei der Verwaltung der Brenner-Autobahn Gesellschaft dafür eintreten, daß die betroffene Bevölkerung endlich die offenkundigen Schäden vergütet erhält?
4. Was hat der Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz - außer Ankündigungen - mehr Huckepackverkehr, Abgaspickerl, Tempolimits, bleifreies Benzin und Einführung der Katalysatoren - konkret zur Vermeidung verkehrsbedingter Umweltschäden getan?

- 2 -

5. Sind Sie der Auffassung, daß die Brenner-Autobahn-Gesellschaft, die als Verursacher genau bekannt ist und die darüber hinaus hohe Verkehrseinnahmen erzielt, zur Abgeltung der Umweltschäden verpflichtet ist.?"

Ich beeindre mich, die gegenständliche Anfrage wie folgt zu beantworten:

Zu 1.:

Es ist allgemein bekannt, daß stark befahrene Straßen bzw. Autobahnen durch die verkehrsbedingten Emissionen, insbesondere auch durch Blei, eine Umweltbeeinträchtigung darstellen. Im besonderen tritt bei der Brenner Autobahn zusätzlich eine Bleibelastung durch das Abstrahlen des Schutzanstriches im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen an den Autobahnbrücken hinzu.

Ich habe mich in einem Fall, in dem durch die extreme Nähe des betroffenen Grundstückes zur Autobahn besonders starke Beeinträchtigungen durch Luftsabstoffe und Schmutzeinwirkungen gegeben sind, persönlich mit der betroffenen Familie in Verbindung gesetzt, um allfällige Möglichkeiten einer Hilfe zu finden.

Darüber hinaus habe ich in dieser Angelegenheit auch mit der Verwaltung der Brenner Autobahn-AG Kontakt aufgenommen.

Von dieser habe ich zu den drei in der Anfrage angezogenen Problembereichen (Beeinträchtigung des Waldes, Beeinträchtigung der Landwirtschaft und Beeinträchtigung der Wasserversorgung) nachstehende Stellungnahme erhalten:

- 3 -

a) Zur Beeinträchtigung des Waldes:

"Soweit der Brenner Autobahn-AG Schäden an Bäumen entlang der Autobahn bekanntgemacht wurden und ein tatsächlicher Zusammenhang mit dem Bestand der Autobahn hergestellt werden konnte, wurden die Entschädigungen auf Grund von Schätzungen der zuständigen Forstinspektion vergütet. Es fehlt jedoch bis heute eine klare Aussage darüber, welchen Anteil an Schäden am Wald der Erhaltungs- und Winterdienst der Autobahn hat und wie weit die Einflüsse der Emissionen der Fahrzeuge auf der Autobahn zu Schädigungen führen.

Nach Beobachtung der Brenner Autobahn AG kann jedenfalls nicht festgestellt werden, daß sämtliche Bäume in einem definierten Abstand von der Autobahn geschädigt sind, vielmehr entsteht ein Bewuchs der Autobahnböschungen mit Lärchen und Föhren durch natürlichen Samenanflug."

b) Zur Beeinflussung landwirtschaftlich genutzter Flächen:

"Im Zusammenhang mit der Erneuerung des Korrosionsschutzes für die Gschnitztalbrücke und Mietzener Brücke wurden der Brenner Autobahn AG über die Landeslandwirtschaftskammer für Tirol Schadenersatzforderungen von Landwirten bekanntgegeben, die nach Gutachten der Kammer infolge der Emissionen aus der Erneuerung des Korrosionsschutzes Schaden dadurch erlitten haben, daß das durch das abgestrahlte Bleiminium verstaubte Heu nicht mehr verfüttert werden konnte bzw. nach Fütterung es zu unzulässigen Bleikonzentrationen in der Milch und im Fleisch der Tiere gekommen ist.

- 4 -

In diesem Zusammenhang ist auch eine Probe von Gras in einer Entfernung von 30 m von der Autobahn im Bereich Zenzenhof, d.i. ein Bereich ohne Beeinflussung von Brücken, untersucht und ein Bleigehalt von 12,7 ppm bezogen auf die Trockenmasse durch den Gutachter der Landeslandwirtschaftskammer festgestellt worden. Im Bereich der Gschnitztalbrücke wurden in einem Fall im Abstand von 50 m von der Autobahn 5.050 ppm, im übrigen zwischen 112 und 603 ppm ermittelt. Im Bereich der Mietzener Brücke lagen die ermittelten Bleigehalte am Gras zwischen 302 und 4.176 ppm. Aus den der Brenner Autobahn AG übergebenen Unterlagen geht lediglich eine Überschreitung der Toleranzgrenze des Bleigehaltes in der Milch von 0,05 ppm in der Höhe von 0,107 ppm, von einer Probe, am 9.1.1984 gezogen, hervor. Proben vom 22.8.1983 und 11.10.1983 zeigen keine Überschreitung der Toleranzgrenze. Dazu bemerkt die Brenner Autobahn AG, daß im Jänner 1984 keine Sandstrahlarbeiten stattfinden.

Als Schadenssumme für den Bereich der Gschnitztalbrücke wurden S 37.950,38 genannt, für den Bereich der Mietzener Brücke S 372.417,28. Die Brenner Autobahn AG hat ihre Auftragnehmer mit Bauvertrag verpflichtet, sämtliche Vorkehrungen zu treffen, um Schäden bei der Erneuerung des Korrosionsschutzes der gegenständlichen Stahlkonstruktion an der Umwelt und für die Anlieger zu vermeiden. Die örtliche Bauaufsicht bemühte sich stets um die Erfüllung dieser Vorschriften, konnte jedoch unsachgemäße Handlungen nicht immer vermeiden, sodaß es zu den festgestellten Beeinträchtigungen kam.

- 5 -

Seitens der Gesellschaft hat man sich laufend um die unverzügliche Regelung von so eingetretenen Schadensereignissen bemüht. Dazu wurden mehrfach mit den Anrainern und den Auftragnehmern Gespräche geführt. Es ist der Gesellschaft bekannt, daß Schadenersatzzahlungen bei der Mietzener Brücke während der Ausführungszeit bezahlt wurden. Die Forderungen die Gschnitztalbrücke betreffend wurden vom seinerzeitigen Auftragnehmer zur Gänze reguliert. Beziiglich der Schäden im Umkreis der Mietzener Brücke sind Gespräche zwischen dem Auftragnehmer der Brenner Autobahn AG und den Vertretern der Landeslandwirtschaftskammer im Gange und hat die Gesellschaft ihren Einfluß geltend gemacht, damit die Schadensregulierung so rasch als möglich erfolgt. Grundsätzlich ist nach den bestehenden Vertragsverhältnissen der Auftragnehmer der Gesellschaft zur Schadenersatzleistung verpflichtet. Daß dies geschieht, bemüht sich die Brenner Autobahn AG wie beschrieben.

Um die Problematik bei der Erneuerung des Korrosionsschutzes durch Entfernen der alten bleihältigen Anstriche für die Zukunft auszuschalten, hat sich nach den Erfahrungen an den gegenständlichen Brücken die Brenner Autobahn AG nun entschlossen, bei der Erneuerung des Korrosionsschutzes der Gschnitztalbrücke und weiterhin keine bleihältigen Beschichtungsstoffe zu verwenden und stattdessen eine Grundierung mit Epoxyd-Zinkstaub in Auftrag zu geben. Für die Durchführung der Korrosionsschutzarbeiten an der Gschnitztalbrücke wurden dem Auftragnehmer von der Gesellschaft und seitens der Bezirkshauptmannschaft als Behörde Auflagen erteilt, die nach dem Stand der Technik eine Verhinderung von Beeinträchtigungen der Anlieger und der Umwelt sicherstellt.

- 6 -

Bezüglich der Beeinträchtigungen von landwirtschaftlichen Gründen entlang der Autobahn durch den Verkehr erlaubt sich die Brenner Autobahn AG festzustellen, daß diese Problematik für alle Straßen gilt und verweist auf die Bemühungen der Bundesregierung um entsprechende Abhilfe."

c) Zur Beeinträchtigung der Wasserversorgung im Wipptal:

"In der Anfrage wird ausgeführt, daß verschiedene Wasserversorgungen im Wipptal durch den Bestand der Brenner Autobahn beeinträchtigt werden. Dazu wird seitens der Brenner Autobahn AG festgestellt, daß die Gesellschaft bereits im Jahre 1976 auf Grund von Untersuchungsergebnissen einzelner Quellwässer entlang der Brenner Autobahn anlässlich der wasserrechtlichen Überprüfung dem Institut für Hygiene der Universität Innsbruck eine Reihenuntersuchung über die Beeinflussung von Quellen durch die Taumittelausbringung auf der Brenner Autobahn in Auftrag gegeben hat. In der weiteren Folge hat die Gesellschaft Wasserversorgungen, bei denen Chloridbeeinträchtigungen über der Toleranzgrenze festgestellt wurden, Ersatzwässer beschafft, einerseits durch Neuerrichtung von Quellfassungen, andererseits durch Übernahme der Kosten für den Anschluß an das öffentliche Wasserversorgungsnetz.

Im Augenblick ist die Gesellschaft in Verhandlungen mit der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck und der Gemeinde Mühlbachl über den Ersatz von Quellen, die nach Untersuchungen eine zu hohe Chloridbelastung aufweisen. Zu diesem konkreten Anlaßfall begannen die Bemühungen der Gesellschaft im Jahre 1979, indem diese nach Ersatzquellen Ausschau hielte, vermeintlich Geeignete provisorisch fassen und beobachten ließ und schließlich ein

- 7 -

Projekt für eine neue Wasserversorgungsanlage ausarbeitete und zur wasserrechtlichen Verhandlung einreichte. Anlässlich dieser Verhandlung erklärten die Betroffenen unvermutet, daß erinnerlich sei, daß die empfohlenen Wasservorkommen, die während des Beobachtungszeitraumes ausreichende Schüttung und geeignete Qualität aufwiesen, zu früherer Zeit ausgeblieben seien. Das Projekt konnte also nicht verhandelt werden und wurden die Konsenswerber gebeten, neue Vorschläge zu Quellwasservorkommen zu unterbreiten.

Zwischenzeitlich wurden in größeren zeitlichen Abständen Gespräche mit den Betroffenen, der Gemeinde Mühlbachl, dem Kulturbauamt und der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck geführt, die in letzter Zeit zu dem Ergebnis geführt haben, daß vom Kulturbauamt Ersatzquellen aufgezeigt werden konnten.

Weitere Verhandlungen mit dem Ziel der Beseitigung bekanntgewordener Beeinträchtigung sind im Gange. Schließlich hat sich die Gesellschaft im Bemühen um ein unschädliches Taumittel für den Winterdienst entschlossen, einen Versuch mit Glykol durchzuführen. Nach Anfängen im Winter 1983/84 soll dieser Versuch im kommenden Winter auf einer 2,5 km langen Strecke der Brenner Autobahn fortgeführt werden."

Soweit die von mir eingeholte Stellungnahme der Brenner Autobahn AG.

Zu 2.:

Die Ausführungen unter Punkt 1 beweisen, daß ich die Frage von Beeinträchtigungen durch den Autoverkehr im allgemeinen und durch den Verkehr auf der Brenner-Autobahn im besonderen sehr ernst nehme und auch bereit bin,

- 8 -

mir alle verfügbaren Informationen zu beschaffen.

Zu 3. und 5.:

Als Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz bin ich dazu berufen, im Rahmen meiner Zuständigkeiten und der von mir zu vollziehenden Gesetze für die Beseitigung und Minimierung derartiger Umweltbelastungen zu sorgen. Die Leistung von Schadenersatz ist eine Frage des Zivilrechts, zu deren Entscheidung nicht Organe der Verwaltung sondern die Gerichte berufen sind.

Zu 4.:

Die in der Anlage zitierten Maßnahmen - Forcierung des Schienentransports durch den Huckepackverkehr, Einführung verpflichtender regelmäßiger Abgaskontrollen und eines Abgaspickerls, die Einführung von Katalysatoren und die flächendeckende Versorgung Österreichs mit bleifreiem Benzin - sind Teil des zukunftsorientierten Umweltkonzepts der Bundesregierung, das es schrittweise zu realisieren gilt.

In diesem Zusammenhang muß ich darauf hinweisen, daß Maßnahmen der Senkung des Gehaltes von Schadstoffen im Kraftstoff bereits schon getroffen wurden.

So wurde in der über meine Initiative vom Bundesminister für Verkehr erlassenen Durchführungsverordnung zum Kraftfahrgesetz vom 21. Jänner 1982, BGBI.Nr. 36, der höchstzulässige Bleigehalt für Normalbenzin mit Wirksamkeit vom 1. April 1982 und für Superbenzin mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1983 mit 0,15 g je Liter festgelegt. Dadurch gelang es, die aus dieser Quelle stammende Belastung der Umwelt durch Blei von 1200 Tonnen im Jahr auf 500 Tonnen je Jahr zu reduzieren.

- 9 -

Weiters hat der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit meinem Ressort durch eine weitere Novelle zur Kraftfahrgesetzdurchführungsverordnung festgelegt, daß der höchstzulässige Benzolgehalt im Vergaserkraftstoff 5 Volumsprozent nicht überschreiten darf.

Mit diesen bereits getroffenen Maßnahmen befindet sich Österreich im Spitzenveld der Staaten Europas.

Als nächste schadstoffreduzierende Maßnahme für Kraftstoffe ist die Reduzierung des Schwefelgehaltes im Dieseltreibstoff vorgesehen.

Die entsprechenden Vorarbeiten wurden im Zusammenhang mit der 8. KFZ-Novelle geleistet.

Der Bundesminister:

