

II. 8970 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

4018/AB

1993-03-03

zu 4147/J

Wien, am 2. März 1993
GZ: 10.101/35-X/A/5a/93

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 Wien

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4147/J betreffend das Problem des Straßenverkehrs und der damit verbundenen Bauten und Bauvorhaben im Ennstal, welche die Abgeordneten Wabl, Anschober, Freundinnen und Freunde am 20. Jänner 1993 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Konsenslose Errichtung der Sallaberg-Brücke:

Aus welchen Gründen hat die Bundesstraßenverwaltung trotz eindeutiger wasserrechtlicher Bewilligungspflicht (§ 38 WRG) und trotz mehrfacher Anzeigen und diesbezüglicher Hinweise aus der Bevölkerung die Sallaberg-Brücke zur Überführung der Sallaberg Straße im Jahr 1991 ohne Vorliegen einer wasserrechtlichen Bewilligung errichtet, die Arbeiten im Jahr 1992 fortgesetzt und erst mit Eingabe vom 16.11.1992 um die erforderliche wasserrecht-


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

liche Bewilligung angesucht (mündliche Verhandlung durch BH Liezen am 25.1.1993, 9.00 Uhr) ?

Antwort:

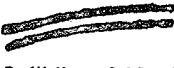
Als die Bauarbeiten für die Sallabergbrücke im Oktober 1991 in Auftrag gegeben wurden, waren alle nach dem damaligen Kenntnisstand erforderlichen Verfahren rechtskräftig abgewickelt. Eine wasserrechtliche Bewilligung war danach nicht erforderlich. Da das gegenständliche Brückenobjekt ca. 1,7 km bzw. 2,0 km östlich der Einmündung des Kleinen und Großen Grimmingbaches zu liegen kommt, wurde auch nach Ansicht der Bezirkshauptmannschaft Liezen zunächst eine Beeinflussung der Sallabergbrücke durch den Hochwasserabfluß dieser Bäche nicht für möglich gehalten.

Das war der Wissensstand der Bundesstraßenverwaltung im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten bis zum 26.1.1993. Wie daraufhin von der zuständigen Sektion des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten in Erfahrung gebracht werden konnte, sind im Bereich des Amtes der steiermärkischen Landesregierung (Bundesstraßenverwaltung) zwischenzeitig folgende Maßnahmen getroffen worden:

Aufgrund eines Hochwasserereignisses im Frühjahr 1992 hat die Bundesstraßenverwaltung ein Gutachten über die Abflußverhältnisse des Grimmingbaches beauftragt. Daraufhin wurde am 16.11.1992 bei der Bezirkshauptmannschaft Liezen um wasserrechtliche Bewilligung für das Bauwerk angesucht. Die wasserrechtliche Verhandlung darüber hat am 25.1.1993 in Stainach stattgefunden.

Punkt 2 der Anfrage:

Hochwasserabflußbereich der Enns:


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Ist der Bundesstraßenverwaltung aufgrund einer im April 1991 erstellten wasserwirtschaftlichen Untersuchung der Zivilingenieure Dipl.Ing. Zottl, Dipl.Ing. Erber bekannt, daß unter der Annahme bestimmter Abflußbedingungen die Enns in Teilbereichen der verordneten Trasse bei einem Hochwasser HQ 30 über die bestehenden Uferdämme ausufern würde?

Aus welchen Gründen hat es die Bundesstraßenverwaltung, wenn ihr diese Tatsache aufgrund der genannten wasserwirtschaftlichen Untersuchung bekannt sein sollte, bisher unterlassen, für das Gesamtprojekt der verordneten Trasse der B 146 um eine wasserrechtliche Genehmigung gem. § 38 WRG anzusuchen?

Antwort:

Die Untersuchung kommt zum Ergebnis, daß zufolge des konsensgemäßen Ausbaues der Enns das Abflußprofil der betrachteten Flussstrecke in der gesamten Länge einen HQ30-Abfluß ohne Ausuferung abführen kann.

Die Trasse liegt daher in ihrem gesamten Verlauf außerhalb der 30-jährlichen Hochwasserhäufigkeit. Dies bedeutet, daß die Straße aus der Sicht der Hochwasserereignisse der Enns keiner Bewilligung nach § 38 WRG 1959 i.d.g.F. bedarf.

Punkt 3 der Anfrage:

Grundwassergefährdung:

Sieht sich die Bundesstraßenverwaltung aufgrund des ihr bekannten Gutachtens des Sachverständigen Dr. Josef Lueger aus Juni 1992 veranlaßt, eine den gesamten Verlauf der verordneten Trasse der B 146 umfassende hydrogeologische Untersuchung vornehmen zu lassen, um Gefährdungen des Grundwassers und der Trinkwasserversorgung aufgrund der geplanten Bautätigkeit und des Betriebes der Straße auszuschließen?

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

Antwort:

Für die Beurteilung der hydrologischen Verhältnisse sind ausreichende Untersuchungen vorhanden. Für die geotechnische Beurteilung der Untergrundverhältnisse (Boden- und Grundwasser) wurden bereits anlässlich der Projektierung der (ursprünglich beabsichtigten) S 8 Ennstal Schnellstraße im Jahre 1982 23 Bohrungen und Sondierungen durchgeführt und ausgewertet. Weitere Untersuchungen im Bereich der Trasse der B 146, erfolgten im Jahre 1985 mit 3 Bohrungen und 8 Rammsondierungen. Im Jahre 1989 wurden zusätzlich 73 Bohrungen mit zusammen 1.100 lfm hergestellt, durch welche die Kenntnis der hydrologischen Verhältnisse ergänzt und erweitert worden ist. Aufschlußergebnisse mit den eingetragenen Grundwasserverhältnissen sind im geotechnischen Längenschnitt des Detailprojektes dargestellt. Die erwähnten Erhebungen haben gezeigt, daß Grundwasserschutz- und Schongebiete durch die gegenständliche Trasse nicht berührt werden. Bereits im Zuge der Planungen wurden - im Hinblick auf die Bedeutung der Kenntnis der Grundwasserverhältnisse - Pegel zur Grundwasserbeobachtung errichtet. Diese dienten zur Durchführung von Pumpversuchen, zur Ermittlung der Grundwasserströmungsrichtung und zur Erfassung der Grundwasserspiegelschwankungen. Die Pegel werden periodisch beprobt und laufend gemessen. Sensible Zonen für bautechnische Maßnahmen wurden in der geotechnischen Beurteilung ersichtlich gemacht. Für Dammschüttungen, die in das oberste Grundwasserstockwerk eingebracht werden (Auffüllung von ehemaligen Kiesentnahmestellen), sind Vorkehrungen getroffen, die eine qualitative Beeinträchtigung ausschließen.

Auch alle Amtssachverständigengutachten in den bisher abgeführten wasserrechtlichen Verhandlungen für die Wanne Stainach sowie für den Abschnitt "STAINACH-MAITSCHERN" und darüber hinaus für die Ennsbrücke schließen eine Gefährdung des Grundwassers und der Trinkwasserversorgung durch den Bau und Betrieb der geplanten Straße aus.



Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 5 -

Punkt 4 der Anfrage:

Naturschutzrechtliche Frist:

Gem. § 21 Abs.2 des Steiermärkischen Naturschutzgesetzes erlischt die mit Bescheid vom 18.2.1988 erteilte naturschutzrechtliche Bewilligung, sofern das gesamte Bauvorhaben der B 146 (verordnete Trasse) nicht binnen 3 Jahren nach Beginn der Ausführung, somit noch vor Ablauf des Jahres 1994, vollendet werden sollte. Ist nach Ansicht der Bundesstraßenverwaltung die Vollendung des gesamten Bauvorhabens innerhalb dieser Frist aus heutiger Sicht noch möglich, gegebenenfalls nach welchem Zeitplan für die Bauausführung, oder muß dies ausgeschlossen werden? Welche tatsächlichen und rechtlichen Konsequenzen hätte die Versäumung dieser Frist, insbesondere in bezug auf schon durchgeführte Baumaßnahmen?

Antwort:

Es trifft zu, daß die naturschutzrechtliche Ausnahmebewilligung für den Abschnitt "Stainach-Liezen" der B 146 mit drei Jahren nach Beginn der Ausführung, befristet ist.

Die Bundesstraßenverwaltung wird sich bemühen, die fristgerechte Fertigstellung des Bauvorhabens zu erreichen.

Die tatsächlichen und rechtlichen Konsequenzen einer Fristüberschreitung sind Angelegenheit der für die Vollziehung des Bescheides zuständigen Landesbehörde; sie wären gegebenenfalls von dieser Behörde wahrzunehmen.

Punkt 5 der Anfrage:

Landschaftspflegerische Begleitplanung:



Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

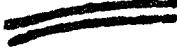
- 6 -

Laut Auflage Nr. 9 der naturschutzrechtlichen Bewilligung vom 18.2.1988 ist eine einwandfreie landschaftspflegerische Begleitplanung zu realisieren. Die Bundesstraßenverwaltung verfügt bisher nicht über die erforderlichen Grundflächen, um die von Zivilingenieur Dipl.Ing. Zisser erstellte Planung zu verwirklichen. Welche tatsächlichen und rechtlichen Konsequenzen, insbesondere im Hinblick auf schon durchgeführte Baumaßnahmen, würden sich ergeben, wenn die Bundesstraßenverwaltung die für Zwecke der Begleitplanung benötigten Grundflächen weder im Wege von freiwilligen Übereinkommen, noch im Wege der Zwangseignung erhalten sollte?

Hätte die - aus welchen Gründen immer verursachte - Nichteinhaltung einer oder mehrerer Auflagen der naturschutzrechtlichen Bewilligung vom 18.2.1988 nach Ansicht der Bundesstraßenverwaltung zur Folge, daß aufgrund dieses Bescheides die Errichtung des Bauvorhabens der B 146 (verordnete Trasse) naturschutzrechtlich unzulässig wäre?

Antwort:

Im Rahmen der vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten durchgeführten Grundeinlösungsverhandlungen trachtet die Bundesstraßenverwaltung, auch die für die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen erforderlichen Grundflächen einzulösen. Sollte dies jedoch - aus welchen Gründen immer - nicht möglich sein, so ändert dies nichts an der Rechtswirksamkeit der naturschutzbehördlichen Ausnahmebewilligung. Die in dieser Bewilligung enthaltene Auflage, solche Begleitmaßnahmen zu setzen, ist nämlich nicht mit einer Bedingung zu verwechseln. Sind Auflagen trotz eingehender Bemühungen des aus der Ausnahmebewilligung Berechtigten (BStV.) nicht erfüllbar, macht dies die Ausnahmebewilligung nicht unwirksam. Die Bundesstraßenverwaltung ist jedenfalls zuversichtlich, die Grundflächen für die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen erwerben zu können, da die Bundesstraßenverwaltung davon ausgeht, bei denjenigen, die tatsächlich für


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 7 -

eine möglichst ökologische Gestaltung der Trasse eintreten, entsprechende Unterstützung bei der Zurverfügungstellung der erforderlichen Grundstücke zu finden.

Punkt 6 der Anfrage:

Aktuelle Kostenschätzung:

Welche Gesamtkosten (einschließlich Grundeinlösekosten) erfordert der Bau der B 146 (verordnete Trasse) aus heutiger Sicht?

Könnten nach Ansicht der Bundesstraßenverwaltung unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes im Falle der Realisierung des Bauvorhabens (verordnete Trasse) aus heutiger Sicht nachbarrechtliche Ausgleichsansprüche begründet sein, insbesondere aufgrund der durch den Betrieb der Straße zu erwartenden Beeinträchtigungen wie z.B. Verschlechterung der Bepflanzungsmöglichkeiten durch Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Grundflächen und Schattenbildung, Windbruchschäden infolge von Rodungen und Utauglichkeit der angrenzenden Grundflächen für den biologischen Anbau im Sinne der Richtlinien des Vereines "Biolandwirtschaft Ennstal"?

Antwort:

Die Gesamtkosten für den Abschnitt "STAINACH-LIEZEN" (verordnete Trasse) betragen einschließlich der Grundeinlösekosten auf Preisbasis 1992 (inkl. MWSt) rund 740 Mio. S.

Weitere nachbarrechtliche Ausgleichsansprüche, wie die in der Anfrage aufgezählten, sind nach der Rechtssprechung des Obersten Gerichtshofes im Falle der Realisierung der verordneten Trasse aus heutiger Sicht kaum zu erwarten, ausgenommen allenfalls für Windwurfschäden.

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 8 -

Punkt 7 der Anfrage:**Investitionsaufwand 1993:**

Welche finanziellen Aufwendungen erwartet die Bundesstraßenverwaltung im Zusammenhang mit dem Projekt der B 146 (verordnete Trasse) im Jahr 1993?

Antwort:

Im Jahre 1993 hat die Bundesstraßenverwaltung für das gegenständliche Bauvorhaben 67 Mio. S zur Verfügung.

Punkt 8 der Anfrage:**Aktuelle Verkehrsuntersuchung:**

Verfügt die Bundesstraßenverwaltung für die Jahre 1989, 1990, 1991 und/oder 1992 über eine Untersuchung des Verkehrsaufkommens und über eine Statistik der Unfälle mit Personenschaden betreffend die bestehende Trasse B 146 im Abschnitt Trautenfels-Liezen? Bejahendenfalls: Zu welchen Ergebnissen gelangen diese Untersuchungen? Verneinendenfalls: Aus welchen Gründen wurden solche für die Beurteilung des aktuellen öffentlichen Interesses am Bau der verordneten Trasse unerlässlichen Untersuchungen nicht vorgenommen?

Antwort:

Aus den automatischen Verkehrszählungen der Zählstelle Stainach kann entnommen werden, daß der Verkehr bis 1990 mit rd. 4 % jährlicher Steigerungsrate zunahm und in diesem Jahr einen über das Jahr gemittelten durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 13.151 Fahrzeugen erreichte. Erst ab 1991, bedingt durch die


Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 9 -

Kriegsereignisse im ehemaligen Jugoslawien sank der Verkehr 1991 um rd. 6 % ab, 1992 nur mehr um rd. 3 %.

Aus den Verkehrsbefragungen ist festgestellt worden, daß in den Sommermonaten Juli und August der durchschnittliche Verkehr rund 21.700 Kfz/24 h beträgt, wovon 81 % dem Urlauberverkehr, 17 % dem Personennormalverkehr und 2 % dem Güterverkehr zuzurechnen sind. Im Normalwerkstagsverkehr von rund 10.800 Kfz/24 h beträgt der Urlauberverkehr 17 %, der Personennormalverkehr 67 % und der Güterverkehr 16 %.

Die Unfallstatistik für die Ennstalbundesstraße im Abschnitt Trautenfels - Zubringer Selzthal weist für 1989 45 Unfälle mit 3 Toten auf. 1991 waren es 27 Unfälle mit 6 Toten.

Während die Anzahl der Unfälle, vermutlich durch den oben erwähnten Rückgang des Verkehrs zufolge der Kriegsereignisse, um 40 % abgenommen hat, hat die Anzahl der Getöteten im gleichen Zeitraum um 100 % zugenommen. Die Datengrundlagen für die Auswertung des Jahres 1992 werden erst im April 1993 vorliegen.

