

II- 6032 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3077 /J

1988 -12- 0 2

A N F R A G E

der Abgeordneten KUTTNER und Freunde
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend Vernunft und Straßenbau

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl.286/1971 idF
BGBl.165/1986, verpflichtet in seinem § 4 Abs.1 den
Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, bei der
Festlegung des Straßenverlaufes von Bundesstraßen auf
folgende Werte Bedacht zu nehmen:

- die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens
- den Denkmalschutz
- die Umweltverträglichkeit
- die ungefährliche Benützbarkeit für alle
Straßenbenützer (§ 4 Abs.1 iVm § 7 Abs.1)
- die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des
Verkehrs (§ 4 Abs.1 iVm § 7 Abs.1)
- die möglichst weitgehende Herabsetzung der
Beeinträchtigung der Nachbarn (§ 4 Abs.1 iVm § 7
Abs.1)

Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

- 2 -

(bzw. der Bundesminister für Bauten und Technik als sein Rechtsvorgänger) hat gegen vehemente Proteste von Anrainern durch Verordnungen nach § 4 BStG 1971 den Verlauf der A 9 Pyhrnautobahn festgelegt. In diesem Zusammenhang hat am Beginn der XVII. Gesetzgebungsperiode im Parlament (Lokal I) eine Aussprache zwischen dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und Vertretern von Bürgerinitiativen aus der Region zwischen Windischgarsten und Sattledt sowie des Bürgermeisters der Gemeinde Schlierbach stattgefunden, bei der der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten seinen Gesprächspartnern zusagte, er werde ihnen jene Unterlagen zukommen lassen, auf Grund derer sein Ministerium den Straßenverlauf im betreffenden Gebiet bestimmt habe und aus denen hervorgehe, in welcher Weise die o.a. Bedachtnahmen erfolgt bzw. die dafür erforderlichen Prüfungen durchgeführt worden seien. Eine derartige Übermittlung von Unterlagen hat es bis auf den heutigen Tag nicht gegeben. Vielmehr haben in der Zwischenzeit weitere Kontakte zwischen dem Herrn Bundesminister und betroffenen Bürgerinnen und Bürgern stattgefunden, bei denen der Herr Bundesminister u.a. von Grundablösen betroffenen Bauern mitteilte: "Wer so deppert ist und nach der Grundablöse seelische Probleme kriegt, der soll zum Psychiater gehen." (siehe den Bericht "Audienz beim ungnädigen Bobby Graf" in "Thema PYHRN. Autobahnprojekt und Widerstand", erschienen im Falter Verlag, Wien 1987, S.26).

- 3 -

Die Fragesteller erkennen in diesem Zusammenhang durchaus, daß das Bundesstraßengesetz aus der Sicht der Rechtsschutzbedürfnisse betroffener Nachbarn gravierende Defizite aufweist, sehen aber - in offenkundigem Widerspruch zum Herrn Bundesminister - die Lösung dieses Problems in einer entscheidenden Stärkung der Rechte der Nachbarn durch eine entsprechende Novelle zum Bundesstraßengesetz.

In diesem Zusammenhang richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende

A n f r a g e :

1. Welche Verordnungen wurden zur Bestimmung des Trassenverlaufes der A 9 Pyhrnautobahn erlassen?
2. In welcher Weise wurde bei der Erlassung der einzelnen den Straßenverlauf der Pyhrnautobahn bestimmenden Verordnung auf die im § 4 iVm § 7 und § 7a BStG 1971 angeführten Rechtsgüter Bedacht genommen?

Insbesondere:

- a) Welche Studien wurden vor der Erlassung der einzelnen Verordnungen erstellt ?
- b) Welche Gutachter wurden vor der Erlassung der einzelnen Verordnungen beauftragt ?
- c) Welche Stellungnahmen wurden vor der Erlassung der einzelnen Verordnungen von Abteilungen Ihres Ministeriums, von den Ämtern der Landesregierungen und allenfalls von anderen Stellen abgegeben ?

- d) Was waren die Ergebnisse des Einwendungsverfahrens gemäß § 4 Abs.5 BStG ?
3. Was ist der Inhalt der erstellten Studien, der Äußerungen der Gutachter und der Stellungnahmen iSd Punktes 2 lit.c ?
 4. Welches Verkehrsaufkommen prognostizieren Sie auf der Pyhrn-Autobahn, Schoberpaßstraße und Oberösterreichischer Teil der A 9 ?
 5. Gibt es im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten Richtlinien für die Dimensionierung von Straßenbauten ?
 6. Wenn ja, was ist deren Inhalt ?
 7. Wurde die Sparvariante von Zivilingenieur OISMÜLLER seitens des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten geprüft ?
 - wenn ja, was waren die Ergebnisse der Prüfung und sind Sie bereit, dem Fragestellern die diesbezüglichen schriftlichen Unterlagen zu übermitteln?
 - wenn nein, warum wurde diese Variante nicht geprüft?
 8. In welcher Weise haben Sie bzw. Ihre Vorgänger im Amt bei der Entscheidung über den Bau der Pyhrnautobahn die Auseinandersetzung mit den betroffenen Anrainern sowie der kritischen Öffentlichkeit gesucht?
 9. Stellt die eingangs wiedergegebene Äußerung den betroffenen Grundeigentümern gegenüber einen Ausrutscher dar oder entspricht sie Ihrer grundsätzlichen Haltung?
 10. In welcher Weise haben Sie dem Österreichischen

- 5 -

Umweltforum Gelegenheit zur vollständigen Information über die Unterlagen zur Trassenverlegung geboten ?

11. Welche Ersuchen sind in diesem Zusammenhang an Sie gerichtet worden ?
12. Wie haben Sie das Ersuchen um Ablichtungen einzelner Teile der Akten beantwortet ?
13. Falls Sie dem Österreichischen Umweltforum Ihre Entscheidungsgrundlagen nicht zur Verfügung gestellt haben, was waren die Gründe dafür ?
14. Mit Bundesgesetz vom 9. Juni 1988, BGBl.325/88, erhöhte der Nationalrat den Haftungsrahmen der ASFINAG um 5,4 Mrd.S. Zusätzlich zu dieser Summe wird etwa 1 Mrd. S durch Umwidmung von Geldern, die für den Ausbau der Tauernautobahn vorgesehen waren, flüssig gemacht. Die mit diesen Geldern zu errichtenden Straßen kosten jedoch in Summe 10,77 Mrd.S.

Frage: Wie wird diese Differenz "bewältigt"?

Durch Sparvarianten, bei welchen Projekten? Durch andere Finanzierungsformen? Durch welche? Von wem und in welchem Ausmaß?