

II-10953 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich



Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Wien, am 16. Aug. 1993
GZ: 10.101/294-X/A/5a/93

4940 /AB
1993-08-19
zu 5066 /J

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W i e n

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 5066/J betreffend Gailtalzubringer, welche die Abgeordneten Anschober, Freunde und Freundinnen am 7. Juli 1993 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

Am 22. August 1988 verordnete das Wirtschaftsministerium die Trasse 1B/I. Ist es richtig, daß dieser Verordnung ein negatives Anhörungsverfahren seitens vieler Grundbesitzer, seitens des Gemeinderates von Hohenthurn, seitens der Bürgerinitiative und des Naturschutzbundes vorangegangen ist? Wenn ja, warum wurde auf dieses negative Anhörungsverfahren nicht eingegangen bzw. warum wurden dessen Ergebnisse nicht ausreichend berücksichtigt?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 2 -

Antwort:

Es trifft zu, daß im Rahmen des Anhörungsverfahrens auch negative Stellungnahmen abgegeben wurden. Es lagen jedoch auch positive Stellungnahmen (Land Kärnten, Gemeinde Arnoldstein usw.) zu der Trasse 1B/I vor. Nach Beurteilung und Abwägung aller im Bundesstraßengesetz verankerten Kriterien und aus Sicht und Wissen der damaligen Zeit wurde - über Antrag des Landes Kärnten - die damalige Trassenverordnung erlassen.

Punkt 2 der Anfrage:

Anfang Jänner 1990 wurde ein Gutachten des Instituts für Verkehrstechnik und Verkehrsplanung der technischen Universität Wien veröffentlicht, daß die Talschnittrassen am schlechtesten beurteilt und sich für kleinere, wie die Ortsumfahrungen, ausspricht. Ist dem Ministerium dieses Gutachten des Univ. Prof. Hermann Knoflacher bekannt? Wenn ja, ist es in die Entscheidungsfindung eingeflossen? Wenn ja, wie, warum nein? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Das Gutachten des Institutes für Verkehrstechnik der TU Wien aus dem Jahre 1990 ist meinem Ressort bekannt und wurde der Bundesstraßenverwaltung Kärnten zur Prüfung und allfälligen Einbeziehung in die zu diesem Zeitpunkt bereits laufende Variantendiskussion übermittelt.

Punkt 3 der Anfrage:

Am 13. Dezember 1991 hob der Verwaltungsgerichtshof die entsprechende Trassenverordnung auf. Die Aufhebung erfolgt, weil die nach § 4 Abs.1 und § 7 Abs.1 BSG 1971 vorgeschriebene Bedachtnahme auf "die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens" und "die Umweltverträglichkeit mangels gehöriger Unterlagen nicht erfolgen

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

konnte und daher auch nicht erfolgte". Welche konkreten Mängel, die diesem Verfassungsgerichtshofurteil zugrunde lagen, konnten seither beseitigt werden? Inwiefern veränderten sich jene Kritikpunkte, die zum Urteil des Verfassungsgerichtshofs führten?

Antwort:

Mit den nunmehr vorliegenden umfassenden Beurteilungsgrundlagen können jedenfalls diese seinerzeitigen Kritikpunkte vollständig ausgeräumt werden.

Punkte 4 bis 6 der Anfrage:

Am 20. August 1992 legte das Land Kärnten die Ergebnisse des Variantenvergleiches vor. Die Amtstrasse liegt dabei von 15 geprüften Varianten beim Naturhaushalt an 13. Stelle, bei den Kriterien Mensch/Kultur an 8. Stelle und bei den Baukosten an 11. Stelle. Wie kann der Wirtschaftsminister auf Grund dieses Variantenvergleiches die Amtstrasse 1B/I verantworten? Wird mit dieser Verordnung beim Prinzip der Sparsamkeit und dem der Bedachtnahme auf den Naturhaushalt entsprochen?

Welche konkreten Ergebnisse zeigt der Umweltteil des Variantenvergleiches?

Am 12. Januar 1993 wurde von Dipl.-Ing. Kronawetter eine Nutzwertanalyse, die auch auf dem Variantenvergleich basiert, fertiggestellt. Auf dem grünen Tisch wurden durch simple Rechenoperationen und Ergebnisse aus monatelanger Feldforschung (Variantenvergleich/Umweltteil) umgekehrt: die umweltfeindlichen Tal-schnittrassen 1A und 1B/I liegen nun vorne. Die Kriterien Tier- und Pflanzenwelt gehören nicht zum Bereich Umwelt. Daher rutscht die Amtstrasse in punkto Umwelt von Rang 13 auf Rang 3 nach vorne. Hält der Wirtschaftsminister wirklich die vorliegende Nutzwertanalyse für ausreichend und vollinhaltlich korrekt?

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

Antwort:

Es ist grundsätzlich richtig, daß die vom Land Kärnten favorisierte Amtstrasse im Vergleich mit den anderen geprüften Varianten in einigen Teilkriterien schlechter abgeschnitten hat. Konkret wiesen die Ergebnisse des Variantenvergleiches 1992 für eine Trassenvariante in einem "Korridor der geringsten Nutzungskonflikte" die besten Werte aus. Es zeigte sich jedoch, daß keine dieser "Korridor-Varianten" die ungeteilte Zustimmung der betroffenen Gemeinden gefunden hat. Vielmehr zeichnete sich bereits zu diesem Zeitpunkt eine deutliche Präferenz dieser Gemeinden für die Amtstrasse ab, die auch im späteren Gailtalvertrag dokumentiert wurde. Da letztendlich der Realisierungserfolg Sinn jeder Planung sein sollte, muß die Frage der Akzeptanz seitens der betroffenen Bevölkerung in die Entscheidungsfindung einbezogen werden. In diesem Sinn erging an das Planungsteam der Auftrag, einer Nutzwert- samt Sensitivitätsanalyse. Dabei erwiesen sich die Variante 1B/I gemeinsam mit den Varianten 1A und E als die bestgereichten Lösungen. Aufgrund dieses Ergebnisses, in dem die Variante 1B/I die eindeutig wirtschaftlichste Lösung darstellt, wurde eine endgültige Trassenentscheidung von der Stellungnahme der für Naturschutz und Raumplanung zuständigen Abteilung des Amtes der Kärntner Landesregierung abhängig gemacht. Erst als diese eindeutig vorlag, wurde von meinem Ressort die endgültige Zustimmung zur Durchführung der weiteren Planungsschritte erteilt.

Punkt 7 der Anfrage:

Im Februar 1993 legt über das Institut für Verkehrstechnik und Verkehrsplanung die TU Wien eine vernichtende Stellungnahme zum verkehrstechnischen Teil des Variantenvergleichs und der Nutzwertanalyse vor. Ist dem Wirtschaftsministerium diese Stellungnahme bekannt? Wenn ja, welchen konkreten Inhalt führt diese

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 5 -

Stellungnahme an? Welche Konsequenzen wurden aus dieser Stellungnahme gezogen?

Antwort:

Das angesprochene Gutachten 1993 des Institutes für Verkehrstechnik und Verkehrsplanung der TU Wien ist meinem Ressort bekannt und wurde der Bundesstraßenverwaltung Kärnten zur Verfügung gestellt um als Entscheidungshilfe im Rahmen des Anhörungsverfahrens gemäß § 4 Bundesstraßengesetz Berücksichtigung zu finden.

Punkt 8 der Anfrage:

Am 20. April 1993 lehnte der Kärntner Naturschutzbeirat die Amstrasse mit 3 zu 2 Stimmen ab, erklärte aber, gegen eine Korridorstrasse keinen Einspruch erheben zu wollen. Wie beurteilt der Wirtschaftsminister diese Ablehnung und welche Konsequenzen zieht der Wirtschaftsminister aus dieser Ablehnung?

Antwort:

Die Entscheidung des Kärntner Naturschutzbundes - als beratendes Organ der Kärntner Landesregierung - ist mir bekannt. Im Hinblick auf einen einstimmigen Beschluß der Kärntner Landesregierung zugunsten der Variante 1B/I besteht für mich weder Möglichkeit, noch Notwendigkeit, in diese Landeskompetenz einzugreifen.

Punkt 9 der Anfrage:

Der Sektionschef im Wirtschaftsministerium, Dr. Friedrich Freudenreich, kündigte am 17. Mai 1993 anlässlich des 50igsten österreichischen Straßentages in Müllstadt an, daß "Wien in den nächsten Wochen den Gailtalzubringer verordnen wird" (Kleine Zeitung vom 18.5.1993). Wie beurteilt der Wirtschaftsminister diese Äußerung des Sektionschefs? War der Sektionschef dazu

berechtigt? Entspricht diese Äußerung des Sektionschefs den Tatsachen?

Antwort:

Selbstverständlich gehe ich davon aus, daß Aussagen von Vertretern meines Ressorts in Kenntnis der jeweiligen Aktenlage bzw. der sonstigen damit in Zusammenhang stehenden Gegebenheiten, auch den jeweiligen Tatsachen entsprechen. Dementsprechend ist es richtig, daß die Variante 1B/I im Mai 1993 genehmigt wurde und somit die weiteren Planungsschritte für das Verfahren zur Erlassung der Verordnung gemäß § 4 Bundesstraßengesetz freigegeben wurden.

Punkt 10 der Anfrage:

Wird in Kürze tatsächlich der Gailtalzubringer verordnet? Wenn ja, mit welcher Begründung?

Antwort:

Es ist beabsichtigt, noch heuer das Anhörungsverfahren gemäß § 4 Bundesstraßengesetz einzuleiten. Aufgrund der dabei einlangenden Stellungnahmen kann das Land Kärnten einen begründeten Verordnungsantrag stellen und meinem Ressort zur Prüfung vorlegen.

