

II-14117 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich



Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

Wien, am 17. Juni 1994
GZ: 10.101/150-Pr/10a/94

6443 IAB

1994 -06- 21

zu 6 586 J

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 W I E N

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 6586/J betreffend Entschädigungszahlungen entlang der Brennerautobahn, welche die Abgeordneten Wolfmayr und Genossen am 5. Mai 1994 an mich richteten, stelle ich fest:

Punkt 1 der Anfrage:

In der genannten Anfragebeantwortung führen Sie aus, daß durch den gegenständlichen Dienstbarkeitsvertrag eine Abgeltung für etwaige zukünftig eintretende Ertragseinbußen auf Seiten der Grundeigentümer stattfinden wird ("diesem Faktum (wird) Rechnung getragen"). Gleichzeitig schreiben Sie, daß sich der Aufsichtsrat der Alpen Straßen AG immer "in gerechtfertigter Weise" gegen den Abschluß von Schadenersatzverträgen ausgesprochen hat. Worin sieht Ihr Ressort nunmehr den materiellen Unterschied zwischen einer "Abgeltung für zukünftige Ertragseinbußen" und einem "Schadenersatz"?

Antwort:

Schadenersatzverträge mit den Grundeigentümern würden einen auf Seiten der Grundeigentümer bereits eingetretenen Schaden abgelden, die angestrebten Dienstbarkeitsverträge sollen dagegen verhindern, daß auf der von der Alpen Straßen AG zu erhaltenden Strecke überhaupt erst ein Schaden eintritt. Schließen Grundeigentümer freiwillig einen Dienstbarkeitsvertrag, so kann das ihnen daraus erfließende Entgelt nicht als Schadenersatz deklariert werden.

Punkte 2 und 3 der Anfrage:

Eine Folgewirkung des von der Alpen Straßen AG mit den Waldbesitzern entlang der Brennerautobahn abgeschlossenen Dienstbarkeitsvertrages auf andere Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen und damit für das Bundesbudget schließen Sie in der Anfragebeantwortung 6021/AB mit der Begründung aus, daß der von der Alpen Straßen AG entlang der A 13 Brennerautobahn zu tragende Erhaltungsaufwand "aufgrund der Entstehungsgeschichte, der Geländesituation und der baulichen Ausführung der A 13" nicht mit dem entlang anderer Strecken entstehenden Erhaltungsaufwand zu vergleichen ist. Gibt es in Ihrem Ressort hinsichtlich der österreichischen Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen entsprechende vollständige Studien hinsichtlich der angeführten Kriterien Entstehungsgeschichte, Geländesituation und bauliche Ausführung, die eine solche Schlußfolgerung zulassen?

Worin bestehen im einzelnen die spezifischen Merkmale der

- a) Entstehungsgeschichte,
- b) Geländesituation sowie
- c) baulichen Ausführung der A 13,

aus denen sich die angeführte Folgewirkung für andere Straßen und damit das Bundesbudget ausschließen lassen?

~~Republik Österreich~~

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 3 -

Antwort:

Die A 13 wurde unter dem Gesichtspunkt eines möglichst geringen Grundverbrauches sowie eines möglichst sparsamen Querschnittes errichtet. Grundeinlösungen erfolgten nur im unbedingt benötigten Ausmaß, ein sehr geringer Abstand zwischen den Verkehrsflächen und Privatgrundstücken war daher notwendigerweise die Folge. Die Einräumung von Dienstbarkeiten im vorhinein erfolgte erst später auf anderen Neubaustrecken, beispielsweise auf Teilen der A 10 Tauern Autobahn.

Zur Geländesituation und zur baulichen Ausführung der A 13 Brenner Autobahn ist festzuhalten, daß sie als Gebirgsautobahn auf einer Länge von ca. 35 Kilometern ca. 800 Höhenmeter zu bewältigen hat. Die Trassenführung verläuft zu einem großen Teil entlang von Steilhängen, deren Stabilität von äußerst großer Wichtigkeit für den Bestand der Autobahn ist. Die Anlage besteht zudem aus ca. 30 % Kunstbauten, vor allem Brücken.

Diese offenkundigen Umstände lassen die besondere Situation der A 13 Brenner Autobahn gegenüber anderen Strecken in Österreich (z.B. A 1 Westautobahn, A 4 Ostautobahn) erkennen.

Punkt 4 der Anfrage:

In der Anfragebeantwortung 6021/AB führen Sie aus, daß seitens der Finanzprokurator zum gegenständlichen Dienstbarkeitsvertrag keine Stellungnahme abgegeben wurde. Wurde die Finanzprokurator von Ihrem Ressort oder von der Alpen Straßen AG zu einer derartigen Stellungnahme aufgefordert?

Antwort:

Die Finanzprokurator lehnt es ab, die Gesellschaft entsprechend den Bestimmungen des § 7 Abs. 4 des Bundesgesetzes betreffend

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 4 -

Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992, und des Prokuraturgesetzes unentgeltlich rechtlich zu beraten.

Punkt 5 der Anfrage:

Welche Konsequenzen für die Alpen Straßen AG hätten sich aus einem Nicht-Abschluß des gegenständlichen Dienstbarkeitsvertrages ergeben?

Antwort:

Das ist keine Frage der Vollziehung, sondern der politischen Wertung.

Punkt 6 der Anfrage:

In welchem Ausmaß beeinflusst der gegenständliche Dienstbarkeitsvertrag die vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Zusammenlegung der Straßensondergesellschaften angeführten Rationalisierungspotentiale?

Antwort:

Die angestrebten Erhaltungsmaßnahmen werden, in Anbetracht ihrer Größenordnung, keinen Einfluß auf die Rationalisierungsbemühungen (z.B. im Verwaltungsbereich) der Gesellschaft haben. Notwendige Erhaltungsmaßnahmen dürfen nicht aus Gründen eines falsch verstandenen Rationalisierungsgedankens unterlassen werden.

Punkte 7 und 8 der Anfrage:

Trifft es zu, daß neben dem von Ihnen in 6021/AB angeführten Gesamtabgeltungsbetrag "für alle betroffenen Grundstücke" von ca. 6 Mio. Schilling weitere rund 12 Mio. Schilling für die Sanierung

Republik Österreich

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

- 5 -

und Wiederaufforstung entlang der A 13 Brennerautobahn aus den Mauteinnahmen der Alpen Straßen AG zur Verfügung gestellt werden?

Trifft es zu, daß beim Wirtschaftsministerium die angeführten Sanierungskosten bereits beantragt wurden?

Antwort:

Für das Jahr 1994 sind im Antrag der Alpen Straßen AG nur rund öS 6,0 Mio. für Dienstbarkeitsverträge als Kleinmaßnahmen im Bauzeit- und Kostenplan enthalten.

Punkt 9 der Anfrage:

Ist eine Bewilligung der angeführten Sanierungskosten im Lichte Ihrer Aussage in der Anfragebeantwortung 6021/AB, daß "die Alpen Straßen AG (die Bundesstraßenverwaltung) nicht für Waldschäden - und zwar weder im Nahbereich der Autobahn noch sonstwo - haftbar gemacht werden kann" denkbar?

Antwort:

Bei der Umwandlung des derzeitigen Waldbestandes in eine Schutzvegetation handelt es sich nicht um eine Sanierungsmaßnahme zugunsten der Grundeigentümer, da sie nicht der Verbesserung der Ertragskraft dient, sondern vielmehr um eine Maßnahme im Interesse der Alpen Straßen AG, die mit der Änderung des Bewuchses die Erfüllung ihrer Verkehrssicherungs- und Erhaltungspflichten anstrebt.

