



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
 Bundesminister
 für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

2631 /AB

GZ. BMVIT-11.500/0002-I/CS3/2005 DVR:0000175

2005 -04- 13

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol
 Parlament
 1017 Wien

zu 2671 /J

Wien, 12. April 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2671/J-NR/2005 betreffend das UVP-Verfahren Autobahnabfahrt Innsbruck Mitte, die die Abgeordneten Wurm, Grünewald, FreundInnen und GenossInnen am 16. Februar 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wann werden die notwendigen Gutachten vorliegen und den Parteien zur Einsicht zur Verfügung gestellt werden?

Antwort:

Die vom Projektwerber als auch die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde eingeholten ergänzenden Gutachten wurden mit Ende Februar 2005 der Behörde vorgelegt. Diese ergänzenden Gutachten und auch die Ergänzungen zur zusammenfassenden Bewertung des externen UVP- Koordinators sind mit Erlassung der Verordnung nach § 4 BStG 1971 von der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie abrufbar.

Frage 2:

Gedenken Sie die Anhörung auf Basis der neuen Daten und neuen Gutachten zu wiederholen um das Verfahren auf eine korrekte Weise zu Ende zu bringen und den betroffenen die Ausübung ihrer Rechte nach dem UVP-Gesetz und dem AVG zu ermöglichen?

Antwort:

Mit den Ergänzungen der Gutachten und der zusammenfassenden Bewertung wurde den Einwendungen der Bürger und der Zusage der Behörde, die Verkehrszahlen nochmals zu überprüfen, Rechnung getragen. Die ursprünglichen Gutachten konnten bestätigt werden. Daher hat sich an den grundsätzlichen Voraussetzungen des Projekts und am ursprünglich eingereichten Projekt selbst nichts verändert. Da im vorliegenden Fall keine Projektsänderung erfolgt ist, war die UVP-Behörde den gesetzlichen Anordnungen des UVP-G 2000 (§ 24g Abs. 2) zufolge auch nicht verpflichtet, das Projekt neuerlich öffentlich aufzulegen. Das zitierte Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) ist im Verordnungserlassungsverfahren nach dem Bundesstraßengesetz, in das auch das UVP-Verfahren eingebettet ist, nicht anzuwenden.

Frage 3:

Sie haben die Verwirklichung der stark umstrittenen Autobahnabfahrt Innsbruck Mitte für das Frühjahr 2005 angekündigt. Mit welcher Begründung befürworten Sie dieses Projekt, dessen Grundlage die vorgelegten Gutachten sind, welche bisher allesamt und ohne Ausnahme, wegen grober Fehlerhaftigkeit verworfen wurden?

Antwort:

Die Behauptung, die vorgelegten Gutachten seien allesamt und ohne Ausnahme wegen grober Fehlerhaftigkeit verworfen worden, ist falsch. Im Gegenteil: Die im Rahmen der öffentlichen Erörterung angezweifelten Verkehrszahlen wurden über Auftrag der UVP-Behörde vom Projektwerber Alpen Straßen AG nochmals durch einen nichtamtlichen Sachverständigen überprüft. Das Resultat dieser neuerlichen Untersuchungen war, dass die ursprünglich erhobenen Verkehrszahlen bestätigt wurden. Die Angaben in den Einreichunterlagen wurden von den von der Behörde bestellten Fachgutachtern geprüft und unter Berücksichtigung der vorgelegten Präzisierungen als nachvollziehbar und richtig befunden.

Frage 4:

Seit spätestens 24. November 2004 sind Sie, durch einen Brief von der B-I Kaufmannstraße, darüber informiert, dass in Ihrem Ministerium in der Rechtsabteilung ST 3 Rechtsbereich Bundesstraßen, im Zusammenhang mit dem UVP Verfahren ZL 318.512/48-II/St3-03 Autobahnabfahrt Innsbruck Mitte nachweislich falsche Gutachten als sachlich und fachlich richtig bestätigt wurden. Diese Gutachten wurden bei der öffentlichen Erörterung zum UVP-Verfahren am 24. und 25. November 2003 in Innsbruck als unrichtig und fehlerhaft entlarvt. Diesen Umstand mussten auch die dort anwesenden Verfasser dieser Gutachten laut Sitzungsprotokoll zugeben. Was haben Sie unternommen, um solche Vorkommnisse in Ihrem Ministerium, aber ganz besonders in der bezeichneten Abteilung, in Zukunft auszuschließen?

Antwort:

Die Behauptung der BI Kaufmannstraße, dass Gutachten bei der öffentlichen Erörterung als unrichtig und fehlerhaft entlarvt worden wären und mein Ressort nachweislich falsche Gutachten als sachlich und fachlich richtig bestätigt hätte, ist unrichtig. Die UVP – Teilgutachten und die Zusammenfassende Bewertung wurden nach bestem Wissen und Gewissen erstellt, sind fachlich richtig und wurden im Rahmen einer neuerlichen Überprüfung und der Auseinandersetzung mit den Einwendungen von den jeweiligen UVP-Sachverständigen bestätigt. Der nach der öffentlichen Erörterung veränderte Stand der Technik wurde berücksichtigt und fand seinen Niederschlag in einer zusätzlichen Maßnahme zur Verringerung der Schadstoffzusatzbelastung.

Weiters ist mit großem Nachdruck festzuhalten, dass das gegenständliche UVP-Verfahren von der Abteilungsleiterin der für UVP-Verfahren für den Bundesstraßenbereich zuständigen Abteilung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vollkommen rechtmäßig, auf Basis der gesetzlichen Vorgaben abgeführt wurde.

Frage 5:

Sie sind über den derzeitigen Stand des UVP-Verfahrens sicher informiert. Die seit der Erörterung im November 2003 neu zu berechnenden oder zu überarbeitenden Gutachten sind bis Weihnachten 2004 als 13 Monate nach der Erörterung noch nicht vorgelegen. Bei einer Nachfrage im BMVIT am 25. Jänner 2005 waren immer noch nicht alle notwendigen

Gutachten für das UVP Verfahren vorhanden. Trotzdem erklärten Sie am 20. Jänner 2005 öffentlich in Innsbruck "Die Autobahnabfahrt Innsbruck Mitte wird im Frühjahr 2005 gebaut." Mit welcher Begründung und auf Grund welcher Informationen tätigen Sie als zuständiger Minister eine solche Aussage?

Antwort:

Festzuhalten ist, dass keine neuen Gutachten erstellt wurden, sondern die Verkehrszahlen und die Lärmberechnungen in den UVP-Teilgutachten Verkehr und Lärm nochmals überprüft und vom UVP-Fachgutachter für Verkehr mit Stellungnahmen vom 15.12.2004 und 30.12.2004 bestätigt wurden. Den geänderten Immissionsberechnungen nach dem letzten Stand der Technik wurde in einer Stellungnahme zum Fachgebiet „Luftschadstoffe“ durch Maßnahmen zur Verringerung der Zusatzbelastung Rechnung getragen. Die neuen Berechnungen und Überarbeitungen lagen am 20. Jänner 2005 bereits im Entwurfsstadium vor, aus dem absehbar war, dass eine Umweltverträglichkeit der Anschlussstelle Innsbruck Mitte unter Einhaltung bestimmter Auflagen (z.B. Fahrverbot für LKW über 3,5 t auf der Ast. Innsbruck-Mitte) gegeben ist.

Frage 6:

Ist Ihnen bewusst, dass Sie mit Ihrer öffentlichen Festlegung des Ausführungstermins gesetzlich verbürgte Bürgerrechte einschränken und den Rechtsstaat unterlaufen?

Antwort:

Es wurden weder gesetzlich verbürgte Bürgerrechte eingeschränkt noch wurde der Rechtsstaat unterlaufen. Es wurde ein Verordnungserlassungsverfahren mit eingeschlossener Umweltverträglichkeitsprüfung auf Grundlage und im Rahmen der einschlägigen Normen (Bundesstraßengesetz, UVP-G 2000) abgeführt.

Frage 7:

Ihre Abteilung hat sie sicher auch auf die inzwischen eingetretenen, gesetzlichen Änderungen der Bewertungsrichtlinien für Luftschadstoffe und die dadurch eingetretene Genehmigungsunfähigkeit dieses Bauvorhabens informiert, so dass die Genehmigung auf Grund dieser neuen Vorschriften nicht mehr möglich ist. Wieso veranlassen Sie dann die Trassenverordnung zu erlassen, ohne die gesetzlichen Verfahrensschritte durchzuführen?

Antwort:

Weder erfolgte seit der Erstellung der UVP-Gutachten und der öffentlichen Erörterung eine für die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens maßgebliche gesetzliche Änderung von Bewertungsrichtlinien für Luftschadstoffe noch ist eine Genehmigungsunfähigkeit der Anschlussstelle Innsbruck Mitte eingetreten. Die Erklärung zum Sanierungsgebiet nach IG-Luft hat keinen Einfluss auf die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens, da es zu keiner relevanten Zusatzbelastung durch das Vorhaben kommt.

Frage 8:

Beabsichtigten Sie wirklich per Weisung die Autobahnabfahrt Innsbruck Mitte als Schwarzbau durchzusetzen, nur um Ihr Versprechen gegenüber dem Tiroler Landeshauptmann einzulösen und über sämtliche gesetzlichen Vorschriften darüber zu fahren?

Antwort:

„Über sämtliche gesetzliche Vorschriften“ wurde keineswegs „darüber gefahren“, sondern es wurden ein Verordnungserlassungsverfahren und ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren auf Grundlage und im Rahmen der einschlägigen Verwaltungsvorschriften abgewickelt.

Frage 9:

Ist es Ihnen auch klar gewesen, dass mit diesem Ihrem Vorgehen auch alle Rechte der hier lebenden Bevölkerung auf einen noch lebenswerten Lebensraum ausgeschaltet werden und die Bürger, welche hier seit vielen Jahren wohnen und seit Herbst 2004 in einem deklarierten Sanierungsgebiet leben müssen, rücksichtslos noch weiteren Belastungen ausgesetzt werden?

Antwort:

Das UVP-Verfahren für die Anschlussstelle Innsbruck – Mitte wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt und die Bürgerrechte damit gewahrt. Da es zu keiner relevanten Zusatzbelastung durch das Vorhaben kommt, wird die Bevölkerung keinen weiteren Belastungen ausgesetzt.

Frage 10:

Sie und auch alle ihrer Vorgänger sind bis heute nicht in der Lage gewesen, den Transitverkehr auch nur um einen LKW einzuschränken. Im Gegenteil, sie vertrösteten die Bürger auf das Jahr 2015 oder noch später mit dem Brennerbasistunnel. Was tun Sie oder Ihre Nachfolger, wenn der Transit und damit die Luft und Schadstoffbelastung noch weiter ansteigen und Tirol seinen Fremdenverkehr und damit eine seiner Hauptverdienstquellen verliert?

Antwort:

Maßnahmen zur Reduktion der bestehenden Schadstoff - Grundbelastung hat gemäß IG-Luft der Landeshauptmann von Tirol zu veranlassen und nicht der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Darüber hinaus ist grundsätzlich festzuhalten, dass die gegenständliche Anschlussstelle Innsbruck Mitte in keiner Relation zum angesprochenen Transitproblem in Tirol steht.

Frage 11:

Wollen Sie wirklich mit diesem Projekt, in dieses Sanierungsgebiet mit Luftschadstoffbelastungen (wie PM10), deren Grenzwerte durch 3 Wochen hindurch Tag und Nacht über die ganze Zeit hindurch stets überschritten wurden (ähnliches gilt für NOx), noch zusätzlichen Verkehr einleiten?

Antwort:

Ich verweise auf meine Beantwortung zu den Fragen 9 und 10.

Frage 12:

In dem Gebiet der geplanten Autobahnabfahrt Innsbruck Mitte, (abgesehen vom Schadstoffcocktail NO, NO, PM10), wird ein Lärmpegel, in der Zeit von 5/h früh bis 24/h am Abend von über 55 - 72 dB mit Spitzenwerten bis zu 78 dB gemessen. In der Nacht, also von 0/h bis 5/h, ist immer noch ein Wert von 45 - 55 dB mit durchlaufenden Spitzenwerten bis zu 70 dB und noch mehr zu ertragen.

Ist laut UVP-Verfahren dieses Gebiet der geplanten Autobahnabfahrt Innsbruck Mitte nicht ausdrücklich als Wohngebiet mit Grenzwerten von 55 dB bei Tag von 6/h früh bis 10/h abends und 45 dB während der Nacht ausgewiesen?

Antwort:

Die Veränderungen der bestehenden Lärmsituation durch die Ast. Innsbruck Mitte liegen mit 0,5 bis 0,7 dB unter der Merkbarkeitsgrenze von 1 dB und sind damit als unerheblich einzustufen. Ich darf auf die gutachtlichen Feststellungen des Humanmediziners verweisen, wonach negative Auswirkungen auf die Gesundheit und/oder eine Belästigung der Wohnbevölkerung durch die Realisierung der Anschlussstelle Innsbruck Mitte bei Umsetzung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ausgeschlossen werden können.

Frage 13:

Haben Sie sich eigentlich mit den Gutachten und den Zukunftsprognosen der Autobahnabfahrt Innsbruck Mitte befasst? Wie schaut die Verkehrsprognose demnach nach Bau der Autobahnausfahrt Innsbruck Mitte aus?

Antwort:

Für das UVP-Verfahren Anschlussstelle Innsbruck Mitte wurde die Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2010 erstellt, die vom UVP-Teilgutachter für Verkehr in seiner Stellungnahme vom 30.12.2004 nach neuerlicher Überprüfung und Nachrechnung bestätigt wurde. Die vom Fachbereich Luftgüte als zwingende Maßnahme vorgeschlagene Verkehrsbeschränkung (Fahrverbot für LKW > 3,5 t) wurde in der aktuellen Verkehrsprognose berücksichtigt.

Frage 14:

Werden Sie weiterhin an der Realisierung der Autobahnabfahrt Innsbruck Mitte festhalten? Mit welcher Begründung?

Antwort:

Unter der Berücksichtigung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung, des öffentlichen Interesses sowie unter Bedachtnahme auf die in § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 genannten Voraussetzungen bestanden für mich keine Bedenken, die Verordnung zu unterzeichnen. Daher habe ich die Trassenverordnung für die Anschlussstelle Innsbruck Mitte bereits erlassen (siehe BGBl. II Nr. 71/2005 vom 16. März 2005).

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy initial 'M' followed by several smaller, connected loops, all enclosed within a large, hand-drawn oval.