
1357/J XXIII. GP

Eingelangt am 10.07.2007

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Umweltverträglichkeit von Infrastrukturprojekten in der Ostregion -
Parkplätze und Raststätten

Im Raum Kapellerfeld – Deutsch Wagram ist nur wenige hundert Meter von der Wohnbebauung entfernt an der geplanten S1 die Errichtung der zweitgrößten Raststätte Österreichs „S1 Ost“ vorgesehen.

Unter anderem sind eine Tankstelle (incl. Shop und Buffet), ein Hotel für den Rund-um-die-Uhr-Betrieb incl. Seminarräumlichkeiten, ein Mehrsparten-Restaurationsbetrieb mit 450 Sitzplätzen und ein LKW-Service-Center mit „Lounge samt Nebenräumen“ vorgesehen. Die Unterlagen sprechen von 496 vorgesehenen Parkplätzen, davon 40 Personalparkplätzen. Ein sehr hoher Anteil der Parkplätze sollen als LKW-Parkplätze ausgeführt werden. Damit ist von noch höheren Umwelt- und Luftschadstoffbelastungen sowie Lärmemissionen als bei einer „durchschnittlichen Vergleichsraststätte dieser Größe auszugehen.

Zusätzlich wird eine weitere Raststätte an der A5 Süd errichtet werden.

Hier sind eine Tankstelle (incl. Shop und Buffet), ein Hotel für den Rund-um-die-Uhr-Betrieb incl. Seminarräumlichkeiten, ein Restaurationsbetrieb mit 150 Sitzplätzen und ein LKW-Service-Center mit „Lounge samt Nebenräumen“ vorgesehen. Die Unterlagen sprechen von 287 vorgesehenen Parkplätzen, davon 25 Personalparkplätzen.

Da diese Vorhaben im Detail integrierender Bestandteil der „Verdingungsunterlage“ sind, auf deren Grundlage zwischen ASFINAG und dem ausgewählten Konsortium und nunmehrigen Konzessionär die für alle Seiten verbindlichen Festlegungen für die Realisierung als PPP-Projekt getroffen wurden, ist von der Absicht zur plangemäßen Realisierung u.a. auch dieser Raststättenprojekte fix auszugehen.

Bereits in Summe dieser beiden integriert zu betrachtenden Projekte würde der Schwellenwert für eine unmittelbare UVP-Pflichtigkeit der Vorhaben nur knapp verfehlt. Gleichzeitig sind in derselben Region mehrere weitere Projekte mit großer Parkplatzkapazität in Planung bzw. Bauvorbereitung, dazu gehören das Gewerbeparkprojekt Wien-Nordost, weitere Projekte für Gewerbe- und Industrieparks sowie Güterverteilzentren sowie das geplante Großeinkaufszentrum in Gerasdorf.

Zugleich handelt es sich um ein Sanierungsgebiet nach IG Luft.

Der BMVIT ist als Eigentümervertreter bei der ASFINAG sowie im Rahmen der Zuständigkeit für Bundesstraßen und in diesem Zusammenhang anfallende Umweltverträglichkeitsprüfungen von diesen Projekten betroffen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wurde für das Raststättenprojekt „S1 Ost“ im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für die S1 eine UVP durchgeführt? Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis, wenn nein warum nicht?
2. Wurde für das Raststättenprojekt „S1 Ost“ außerhalb der Umweltverträglichkeitsprüfung für die S1 eine UVP durchgeführt? Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis, wenn nein warum nicht?
3. Gab es bzw. gibt es für das Raststättenprojekt „S1 Ost“ ein UVP-Feststellungsverfahren, wenn nein warum nicht?
4. Gab es bzw. gibt es für das Raststättenprojekt „S1 Ost“ einen UVP-Feststellungsbescheid? Wenn ja, was ist sein Inhalt?
5. Werden Sie im Fall eines negativen Feststellungsbescheides durch die NÖ Behörde(n) diesen Bescheid prüfen und im Fall der Rechtswidrigkeit der Entscheidung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben, um so die Umweltverträglichkeit des Projektes sicherzustellen?
6. Wurde für das Raststättenprojekt „A5 Süd“ im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für die A5 eine UVP durchgeführt? Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis, wenn nein warum nicht?
7. Wurde für das Raststättenprojekt „A5 Süd“ außerhalb der Umweltverträglichkeitsprüfung für die A5 eine UVP durchgeführt? Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis, wenn nein warum nicht?
8. Gab es bzw. gibt es für das Raststättenprojekt „A5 Süd“ ein UVP-Feststellungsverfahren, wenn nein warum nicht?

9. Gab es bzw. gibt es für das Raststättenprojekt „A5 Süd“ einen UVP-Feststellungsbescheid? Wenn ja, was ist sein Inhalt?
10. Werden Sie im Fall eines negativen Feststellungsbescheides durch die NÖ Behörde(n) diesen Bescheid prüfen und im Fall der Rechtswidrigkeit der Entscheidung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben, um so die Umweltverträglichkeit des Projektes sicherzustellen?
11. Welche weiteren Projekte in der Region, die mit der Schaffung unmittelbar oder mittelbar via Kumulierung UVP-relevanter Größenordnungen von Parkplätzen verbunden wären – beispielsweise Einkaufszentren, neue Industrie- oder Gewerbeparks, Ausbauten bestehender Industrie- oder Gewerbeparks oder Fachmarktzentren – zB Hornbach - sind Ihnen bekannt?
12. In welcher Weise wird die kumulierte Belastung durch die Straßenbauprojekte S1 und A5 selbst einerseits und die in den Fragen 1-11 angesprochenen zusätzlichen Projekte in der Region andererseits auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft?
13. In welcher anderen Weise als durch separate Umweltverträglichkeitsprüfungen a) wurden und b) werden die zusätzlichen zu erwartenden (erheblichen) Umweltauswirkungen der mit der Schaffung zusätzlicher Parkplatzkapazitäten in dieser Region verbundenen Projekte geprüft?
14. Die EU-Kommission hat Ende Juni 2006 ein umfangreiches Mahnschreiben an die Republik Österreich im Hinblick auf mangelhafte Umsetzung der UVP-Richtlinie gerichtet. Darin war auch von einer unvollständigen Berücksichtigung kumulativer Effekte auf die Umwelt beim Zusammentreffen mehrerer Projekte die Rede, was in Österreich wegen der ohnedies bereits hohen Schwellenwerte die effektive Geltung des Kumulationsprinzips stark einschränke, was mit dem Gemeinschaftsrecht mehrfach nicht in Deckung zu bringen ist.
 - a) Welche weiteren Schritte sind seitens der Republik Österreich bzw. der EU-Kommission in Folge des erwähnten Mahnschreibens wann im einzelnen erfolgt?
 - b) Welche Konsequenzen ergeben sich aus den im erwähnten Mahnschreiben enthaltenen Kritikpunkten für die hier gegenständlichen Projekte und die Prüfung ihrer Umweltverträglichkeit?
15. Warum zählt im Rahmen der UVP ein LKW wie ein PKW, obwohl doch klare sachliche Unterschiede bestehen und es daher bei Steuern, Abgaben, Tonnagen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lenk- und Ruhezeiten diese unsachliche Gleichbehandlung von Ungleichen nicht gibt?