

4039/AB XXIV. GP

Eingelangt am 11.02.2010

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0020-I/PR3/2009
DVR:0000175

Wien, am . Februar 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Brunner, Freundinnen und Freunde haben am 11. Dezember 2009 unter der **Nr. 3986/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend höchst fragwürdiges Vorgehen der ASFINAG im Vorfeld von umstrittenen Straßenbauprojekten (2) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 10:

- Wie konnte es dazu kommen, dass die laut ASFINAG für eine Genehmigung der S 7 im UVP-Verfahren maßgebliche „größtmögliche Schonung der Natur“ unter den Augen der ASFINAG dermaßen mit Füßen getreten wird wie mit den illegalen Schlägerungen im Edelseewald am 15.9.2009?
- Wie konnte ein solcher Eingriff so vorbereitet und durchgeführt werden, dass dies von der ASFINAG unbemerkt blieb – insbesondere angesichts der Tatsache, dass es bei den hier illegal aktiv gewordenen Akteuren vor Ort um laufende Gesprächspartner der ASFINAG und um Gesinnungspartner bei der gewünschten Durchsetzung dieses umstrittenen Straßenbauvorhabens handelt?
- Können Sie ausschließen, dass die provokante Vorgehensweise, illegale Fällungen „zufällig“ während einer mündlichen Verhandlung im Rahmen des UVP-Verfahrens durchzuziehen, mit der ASFINAG abgestimmt war? Wenn ja, auf welcher Grundlage?

- Warum hat die ASFINAG sich erst (mit 22.9.2009) zu Wort gemeldet, nachdem in Rambo-Manier längst Tatsachen im Interesse erleichterter Durchsetzung ihres Wunsch-Projekts S 7 geschaffen wurden, statt rechtzeitig zuvor der „größtmöglichen Schonung der Natur“ schriftlich etc den nötigen Respekt zu verschaffen?
- Was können Sie der durch diese Geschehnisse nochmals gefestigten Einschätzung der Betroffenen in der Region entgegensetzen, dass auf die Ankündigungen und Aussagen der ASFINAG im Zusammenhang mit der S 7, der „größtmöglichen Schonung der Natur“ und dem „vorsorgenden Schutz für Mensch und Umwelt“ in der Praxis – die für Mensch und Natur einzig entscheidend ist – kein Verlass ist?
- Ist es nach den Schlägerungen im Edelseewald noch denkmöglich, die als eine Voraussetzung für eine evtl Umweltverträglichkeit einer S 7 von Ihrem eigenen Gutachter (J. Trautner) geforderten Maßnahme zur Waldverbesserung und Sicherung der Lebensräume EU-geschützter Arten umzusetzen? Wenn ja, in welcher Weise – können die zerstörten Altbäume rekonstruiert, simuliert oder irgendwie gleichwertig ersetzt werden?
- Welche Konsequenzen zB rechtlicher Natur können die an den Lebensräumen EU-geschützter Arten im Edelseewald angerichteten irreparablen Schäden haben?
- Nachdem spätestens nach diesen Schlägerungen von „größtmöglicher Schonung der Natur“ keine Rede mehr sein kann, genau diese „größtmögliche Schonung der Natur“ aber maßgeblich für eine Genehmigung der S 7 im UVP-Verfahren wäre (O-Ton ASFINAG): Werden Sie den Antrag der ASFINAG, Bau und Betrieb der geplanten S 7 zu genehmigen, abweisen? Wenn nein, warum nicht?
- Halten Sie es für zielführend, wenn die ASFINAG Gelder von Mautzahlern dafür vergeudet, im Nahbereich einer Autobahn lebende Bürgerinnen und Bürger, die Entschädigungen für im Zusammenhang mit Autobahn-Bauarbeiten entstandene Gebäudeschäden verlangen, nieder zu prozessieren?
- Was sagen Sie dazu, dass von der ASFINAG – die politisch Ihrem Zuständigkeitsbereich zuzuzählen ist – Sachverständige beauftragt werden, die betroffenen Bürgerinnen und Bürger gegenüber mit einschüchternden Aussagen („Ihr müsst aber viel Geld haben, wenn ihr euch mit der ASFINAG anlegt“) auffallen und Fehldiagnosen auf Basis von Fotos statt korrekte Diagnosen auf Basis von Lokalaugenscheinen stellen?

Laut Auskunft der ASFINAG war diese noch nicht (grundbücherlicher) Eigentümer dieser Flächen bzw. wurden diese auch noch nicht in den Besitz übernommen. Die Übereinkommen regeln unter anderem auch die Form der Übergabe der Grundstücke bzw. die Baufeldfreimachung. In diesem Zusammenhang wurde den Grundstückseigentümern zugestanden, bis März 2010 ihre Bestände selbst zu fällen. In den Einlösegesprächen wurde seitens der ASFINAG stets klargestellt, dass etwaige für die Fällungen durch die Eigentümer notwendige forstrechtliche Bewilligungen durch die Grundstücksbesitzer eigenverantwortlich zu erwirken wären. Die ASFINAG hat mit Schreiben vom 22.09.2009 an sämtliche betroffenen Grundeigentümer reagiert und nochmalig über diese rechtlichen Bedingungen aufgeklärt. Weiters wurde das Zeitfenster für Fällungen auf Oktober 2010 verlängert.

Sämtliche seitens der ASFINAG geplanten und darüber hinaus vom Sachverständigen des BMVIT geforderten Maßnahmen zur Waldverbesserung und Sicherung der Lebensräume EU-geschützter Arten können weiterhin umgesetzt werden. Diesbezügliche Ersatzmaßnahmen werden wie im Rahmen der UVE bzw. des UVP-Gutachtens gefordert im Umfeld der Trasse durchgeführt.

Darüberhinaus darf ich verweisen, dass gemäß Art. 52 Abs. 2 B-VG ein Interpellationsrecht des Nationalrates nach Art. 52 Abs. 1 B-VG hinsichtlich aller Unternehmungen besteht, für die der Rechnungshof (nach Art. 126b Abs. 2 B-VG) ein Prüfungsrecht hat. In inhaltlicher Hinsicht kann sich dieses Interpellationsrecht allerdings „nur auf die Rechte des Bundes (zB Anteilsrechte in der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft) und die Ingerenzmöglichkeiten seiner Organe beziehen, nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe der juristischen Person, die von den Eigentümervertretern bestellt wurden.“ (AB 1142 BlgNR 18. GP, 4 f). Diese Fragen haben nicht die Rechte des Bundes und die Ingerenzmöglichkeiten seiner Organe, sondern die Geschäftsführung dieser zum Inhalt und betreffen damit keinen Gegenstand der Vollziehung im Sinne des Art. 52 Abs. 2 B-VG.

Zu den Fragen 11 und 12:

- Wie ist es zu rechtfertigen, dass die ASFINAG zwar landauf landab groß dimensionierte Neu- und Ausbauprojekte beginnen bzw. fortsetzen kann, also offensichtlich weder finanzielle noch logistische Engpässe bestehen, hingegen die Reparatur einer schadhaften Betonplatte, die das Potenzial hat, bei Dritten Bauschäden wie Gesundheitsschäden durch Erschütterungen hervorzurufen bzw. zu vergrößern, eine halbe Ewigkeit benötigt?
- Werden Sie über Ihre VertreterInnen im Aufsichtsrat der ASFINAG darauf hinwirken, dass bürgerfeindliches Vorgehen eingestellt und nicht nachvollziehbare Prioritätensetzungen bei Baumaßnahmen korrigiert werden, sodass insbesondere die Missstände an der A 4 in Schwechat-Mannswörth umgehend bereinigt werden?
- Wenn nein, warum nicht?

Die Aufgabe der ASFINAG ist ein hochwertiges verkehrssicheres Straßennetz zu betreiben und so rasch wie möglich schadhafte Straßenoberflächen zu sanieren, wobei bei Gefahr in Verzug natürlich sofort reagiert werden muss. Laut ASFINAG ist der angesprochene Abschnitt für eine Sanierung bereits vorgesehen.

Zu Frage 13:

- Werden Sie angesichts der fortgesetzten Lärmschutz-Probleme in Schwechat-Mannswörth Ihre Haltung überdenken und die wiederholt angeregte Beschränkungen der Geschwindigkeit zB auf 80 km/h in diesem Abschnitt der A4 vornehmen?

Im gegenständlichen Abschnitt existiert eine Verkehrsbeeinflussungsanlage, die durch eine verkehrsangepasste Reduktion der Geschwindigkeit zur Lärminderung beiträgt.

Zu Frage 14 bis 18:

- Halten Sie es angesichts der politisch von Ihnen zu verantwortenden fortgesetzten Missstände im Vor- und Umfeld von umstrittenen Straßenbauprojekten wirklich für zielführend, mit Ihrer für Anfang 2010 geplanten Bundesstraßengesetz-Novelle a) weitere einseitig bürgerfeindliche Erleichterungen und b) die Aufnahme einer weiteren seit Jahren massiv umstrittenen Straße (S 34 in NÖ) gesetzlich zu fixieren?
- Wie rechtfertigen Sie die geplante Aufnahme der S 34 ins Bundesstraßengesetz angesichts der in der Wirtschaftskrise massiv geschrumpften Einnahmen der ASFINAG, die eher eine Rücknahme des bereits bestehenden Bauprogramms als dessen weitere Ausweitung nahelegen würde?
- Wie rechtfertigen Sie die geplante Aufnahme der S 34 ins Bundesstraßengesetz angesichts der offenkundigen Rechtswidrigkeit dieses Schrittes (siehe zB Inkompatibilität mit dem verpflichtenden Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention)?
- Können Sie einen Zusammenhang von Zeitpunkt und Inhalt (S 34) der geplanten Bundesstraßengesetznovelle mit dem Zeitpunkt der NÖ Gemeinderatswahlen, also einen „Deal mit Erwin Pröll“ ausschließen? Wenn ja, anhand welcher Fakten?
- Halten Sie es generell für zielführend, das ASFINAG-Bauprogramm mit immer mehr Straßenbauprojekten aufzublähen, die maßgeblich im lokal-/regional-/landespolitischen Interesse sind, noch dazu großteils ohne eine diesen Interessen entsprechende Kostentragung durchzusetzen?

Die Voraussetzungen für die Aufnahme einer Verbindung in den Anhang des Bundesstraßengesetzes sind im Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), die Rahmenbedingungen für die Durchführung der strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) im einschlägigen Leitfaden des BMVIT geregelt. Diesen Vorgaben und Rahmenbedingungen wurden im Zuge der durchgeführten SP-V Rechnung getragen.

Im Zuge einer detaillierten Variantenuntersuchung wurde der S 34 Variante West gegenüber der Ostvariante der Vorzug gegeben. Durch diese Variantenentscheidung konnte eine Einsparung von ca. € 50 Mio. erzielt werden. Nach Abschluss der SP-V wurde die vorgeschlagene Trassenführung eingearbeitet und die weitere Behandlung der Bundesstraßengesetznovelle obliegt dem Parlament.

Die S 34 Traisental Schnellstraße, als zum Zeitpunkt der Annahme des Verkehrsprotokolls im Verzeichnis 2 des BStG 1971 enthaltener Straßenzug, fällt nicht in den Anwendungsbereich des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention.

Das Bauprogramm der ASFINAG ermöglicht den bedarfsgerechten Ausbau des hochrangigen Straßennetzes in Österreich auf Basis der vom österreichischen Parlament beschlossenen gesetzlichen Grundlagen und der ökonomischen Randbedingungen und wird in diesem Sinn laufend weiter entwickelt.