

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.315.950

. Juni 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hafenecker, MA, und weitere Abgeordnete haben am 28. April 2022 unter der **Nr. 10892/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Baustopp Lobautunnel: Gefälligkeitsgutachter gesucht gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Eingangs möchte ich festhalten, dass wir mit Blick auf die Klimakrise alle eine große Verantwortung für die Zukunft unseres Landes und künftiger Generationen tragen. Die fortschreitende Erderhitzung und ihre immer stärker sichtbar werdenden Folgen sind die größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Die rasante Geschwindigkeit, mit der die Erderhitzung voranschreitet, unterstreicht das Erfordernis einer raschen und tiefgreifenden Umgestaltung der globalen Gesellschafts- und Wirtschaftssysteme. Der Verkehrssektor zählt dabei zu den Hauptemittenten von Treibhausgasen.

Das Regierungsprogramm 2020-2024 der österreichischen Bundesregierung gibt ein Ziel vor, das weitgehend mit den europäischen Vorgaben und dem Pariser Klimaabkommen einhergeht und die Notwendigkeit nach raschem Handeln deutlich unterstreicht. So soll die Klimaneutralität im Jahr 2040 sektorübergreifend erreicht werden. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn im Mobilitätssektor eine radikale Trendwende bei den Treibhausgasemissionen – die Mobilitätswende – erfolgt. Vor diesem Hintergrund wurde im Zuge der Evaluierung geprüft, ob vor vielen Jahren getroffene Entscheidungen zum Bau von Straßenbauprojekten angesichts der Klimakrise noch richtig und vernünftig sind.

Aus den vorgenannten Gründen habe ich daher die Evaluierung des ASFINAG-Bauprogramms durch Expert:innen der ASFINAG, meines Ressorts sowie des Umweltbundesamtes in Auftrag gegeben. Das Ergebnis liegt seit 01. Dezember 2021 vor und wurde veröffentlicht:
https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_asfinag.html

Im Zuge der jährlichen Bearbeitung des Bauprogramms der ASFINAG ist bereits mit Schreiben vom 24. November 2020 mit der ASFINAG die Evaluierung des Programms in Hinblick auf die im Regierungsprogramm fixierten Ziele und der Klimaneutralität 2040 vereinbart worden. Das Ergebnis dieser Evaluierung wurde nun durch die ASFINAG im Bauprogramm 2022-2027 abgebildet. Die rechtlichen Grundlagen meines Handelns fußen auf dem ASFINAG-Gesetz, dem ASFINAG-Ermächtigungsgesetz und dem Fruchtgenussvertrag sowie den Regulativen des Bundesstraßengesetzes.

Das Bundesstraßengesetz (BStG) selbst definiert das Bundesstraßennetz, nennt aber keine Fristen für die Umsetzung oder die genaue Ausgestaltung der dort verankerten Projekte. Dies obliegt jeweils der zuständigen Verkehrsministerin bzw. dem zuständigen Verkehrsminister im Rahmen der Festlegung des ASFINAG-Bauprogramms. Zuletzt hat im Jahr 2010 in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise eine Projektevaluierung unter der damaligen Verkehrsministerin Doris Bures stattgefunden.

Abseits der genannten rechtlichen Grundlagen bildet selbstverständlich die gesamthafte Intention des Regierungsprogramms Grundlage und Rahmen meines Handelns. Im Regierungsprogramm haben wir dazu konkrete Ziele fixiert, welche die Notwendigkeit der Evaluierung nochmals unterstreichen:

- Österreich wird bis 2040 klimaneutral – und wir werden damit eines der ersten Länder weltweit sein, das dieses Ziel erreicht.
- Wir werden den rasanten Verbrauch unserer wertvollsten Böden bremsen – von heute über 11,5 Hektar pro Tag auf nur noch 2,5 Hektar im Jahr 2030.

Zu den Fragen 1 bis 6:

- *Bei wie vielen Universitätsprofessoren bzw. natürlichen oder juristischen Personen wurden Sie bzw. Mitarbeiter Ihres Ministeriums mit dem Ersuchen um eine „Gefälligkeitsgutachten“ vorstellig?*
- *Wie oft waren Sie bzw. Mitarbeiter Ihres Ministeriums mit Heinz Mayer betreffend Gutachten Lobautunnel in Kontakt (Auflistung datumsmäßig)*
- *Wie viele Angebote haben sie im Vergabeverfahren zu den zwei genannten Gutachten eingeholt?*
- *Wie erfolgte die Auswahl der letztendlich zum Zug gekommen Gutachter?*
- *Welche Personen bzw. Stellen und Abteilungen ihres Hauses, inkl. des Kabinetts, waren in die Vergabe der Gutachten eingebunden?*
- *Welches Honorar haben die Auftragnehmer für ihre Werke erhalten?*

Weder Mitarbeiter:innen meines Ministeriums noch ich sind gegenüber Universitätsprofessor:innen bzw. natürlichen oder juristischen Personen mit dem Ersuchen um eine „Gefälligkeitsgutachten“ vorstellig geworden.

Politische Arbeit braucht ernsthafte und kritische juristische Beratung und Einschätzung. Aus diesem Grund gibt das Klimaschutzministerium prinzipiell keine Gefälligkeitsgutachten in Auftrag.

Im Zusammenhang mit rechtlichen Fragestellungen im Rahmen der Evaluierung des ASFINAG-Bauprogramms waren Mitarbeiter:innen auch mit Heinz Mayer im Austausch, insbesondere

da für das Ministerium eine breite juristische Einschätzung von großem Wert ist. Nachdem Herr Mayer nicht als Gutachter tätig sein wollte, sind im Verfahren andere Gutachter:innen zum Zug gekommen.

Bezüglich grundsätzlicher rechtlicher Fragestellungen im Zusammenwirken zwischen der ASFINAG und meinem Ressort wurden in meinem Ministerium folgende Beauftragungen durchgeführt und mit folgenden Honoraren abgerechnet und ausbezahlt:

- Zusammenwirken des BMK und der ASFINAG bei der Planung und Bauausführung von Bundesstraßen (Autorin: Univ.-Prof.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Dragana Damjanovic, LL.M., technische Universität Wien (Institut für Raumplanung)): € 15.000,00 (nicht umsatzsteuerpflichtig)
- Ingerenzmöglichkeiten des BMK gemäß § 10 ASFINAG-Ermächtigungsg 1997 (Autor: Univ.-Prof. Dr. Konrad Lachmayer): € 15.000,00 (inkl. USt)

Für das erstgenannte Gutachten wurden drei Universitätsprofessor:innen zur Legung eines Angebots aufgefordert. Mein Ressort entscheidet grundsätzlich nach dem Bestbieterprinzip. Betreffend das zweitgenannte Gutachten wurde aufgrund der Dringlichkeit und der Medienpräsenz des Themas sowie der Fachkenntnis von Univ.-Prof. Dr. Lachmayer lediglich von ihm ein Angebot eingeholt.

Darüber hinaus wurde in der Zwischenzeit eine kurzgutachterliche Stellungnahme zu ausgewählten Fragen der zivil- und staatsrechtlichen Verantwortung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Bereich der Bundesstraßenverwaltung von Univ.-Prof. Dr. Christoph Bezemek, BA, LL.M. (Yale) eingeholt.

Alle drei Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen sind auf der Homepage meines Ministeriums unter <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/publikationen.html> veröffentlicht.

Die Einbindung der Personen bzw. Stellen und Abteilungen in meinem Ministerium im Zuge der Vergabe der Gutachten erfolgte entsprechend der Zuständigkeiten der Geschäftsordnung und Geschäftseinteilung des BMK.

Zu Frage 7:

- *Gehen Sie selbst von einem Baustopp in der Sache des Verfahrens des Lobautunnels aus?*

In dem am 01. Dezember 2021 veröffentlichten Bericht "Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen" wird betreffend den Verwirklichungsabschnitt 2 (VA2) Knoten Schwechat – Groß Enzersdorf/Tunnel Donau-Lobau folgende Empfehlung auf Seite 78 ausgesprochen:

Die Planungsaktivitäten zum VA 2 wären aufgrund der oben [Anm. im Bericht] angeführten Gründe (TEN, Flächeninanspruchnahme, Biodiversität, Kapazität etc.) und der noch laufenden BVwG Verfahren in zweiter Teilkonzentration (insbesondere Wasserrecht, Naturschutz) ruhend zu stellen.

Im Sinne dessen wurde der ASFINAG eine entsprechende Zielvorgabe für den geplanten Abschluss der Einvernehmensherstellung gemäß Fruchtgenussvertrag am 01. Dezember 2021 übermittelt, welche in weiterer Folge die ASFINAG im überarbeiteten Bauprogramm umgesetzt hat.

Da sich das Projekt Lobautunnel noch nicht in Bau befand, kann es formal keinen Stopp von stattfindenden Bauarbeiten geben. Nunmehr werden die laufenden Verfahren zu einem Abschluss gebracht, jedoch bis auf weiteres keine weiteren Aktivitäten in Richtung einer Umsetzung des Projektes gesetzt.

Bei der jährlichen Einvernehmensherstellung zum Bauprogramm handelt es sich zudem um keine gesellschaftsrechtliche Weisung, sondern um die Umsetzung von in gesetzlichen bzw. vertragsrechtlichen Regelwerken normierter Abstimmung und Einvernehmensherstellung. Die Regelungen finden sich in Art. II §10 ASFINAG-Gesetz iVm §10 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz und Pkt. IV Abs. 2 Fruchtgenussvertrag der ASFINAG. Auf dieser Basis ist der Bund berechtigt, der ASFINAG und ihren Tochtergesellschaften Zielvorgaben hinsichtlich der verkehrs-, sicherheits- und bautechnischen Ausgestaltung sowie umweltschutzbezogener Maßnahmen zu setzen.

Zu den Fragen 8 bis 11:

- *Wer wird die Kosten etwaiger Klagen tragen?*
- *Gibt es dazu schon budgetäre Vorsorgen? Falls ja, in welcher Höhe?*
- *Wird sich das Ministerium bezüglich dieser Kosten regressieren?*
- *Wenn nein, wieso nicht?*

Diesbezüglich wird auf die kurzgutachterliche Stellungnahme zu ausgewählten Fragen der zivil- und staatsrechtlichen Verantwortung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Bereich der Bundesstraßenverwaltung von Univ.-Prof. Dr. Christoph Bezemek, BA, LL.M. (Yale) verwiesen.

Derzufolge kann derzeit kein Sachverhalt ersehen werden, nach welchem Regressforderungen in Betracht kommen würden. Es wurden deshalb dafür auch keine budgetären Vorsorgen getroffen.

Leonore Gewessler, BA

