



**DI JOSEF PRÖLL**  
BUNDESMINISTER  
FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT,  
UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT

20. April 2004

Zl. 13.500/19-I 3/2004

Gegenstand: Schriftl.parl.Anfr.d.Abg.z.NR Dr. Eva Glawischnig,  
Kolleginnen und Kollegen vom 25. Februar 2004,  
Nr. 1503/J, betreffend Wasserrechtsverfahren im  
Zusammenhang mit dem Projekt des Ausbaus der  
A10-Scheitelstrecke, insbesondere hinsichtlich der  
2. Röhre Katschbergtunnel

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol

Parlament  
1017 Wien

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dr. Eva Glawischnig, Kolleginnen und Kollegen vom 25. Februar 2004, Nr. 1503/J, betreffend Wasserrechtsverfahren im Zusammenhang mit dem Projekt des Ausbaus der A10-Scheitelstrecke, insbesondere hinsichtlich der 2. Röhre Katschbergtunnel, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu den Fragen 1 bis 8 sowie 10 und 11:

In Zusammenhang mit diesem Verfahren darf auf die Zuständigkeit der Bezirkshauptmannschaft Spittal a. d. Drau verwiesen werden, die als Wasserrechtsbehörde 1. Instanz zur vorliegenden parlamentarischen Anfrage folgende Stellungnahme abgegeben hat:

„1. Die ÖSAG ersuchte mit Antrag vom 23.09.2003 um die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung für die Einleitung der beim Tunnelvortrieb anfallenden Berg- und Betriebswässer über eine temporäre Gewässerschutzanlage in die Lieser.

Die beim Tunnelvortrieb auftretenden Bergwässer und Betriebswässer werden durch Pumpleitungen vom Vortriebsbereich zum Portal geleitet. Nach Mengenummessung verläuft die Pumpleitung weiter zu den Gewässerschutzanlagen, welche sich auf der Baustelleneinrich-

tungsfläche befinden. Diese besteht grundsätzlich aus zwei Absetzbecken (zur Absetzung der Schwebstoffe), welche wechselseitig betrieben werden (abwechselnde Reinigungsmöglichkeit), sowie einer Neutralisationsanlage und den Überwachungs- und Messeinrichtungen. Von der Gewässerschutzanlage erfolgt dann die Ableitung der behandelten Wässer durch die Autobahnunterführung quer über die Gemeindestraße zur Lieser.

Nach Abschätzung der Menge der anfallenden Wässer beträgt diese

Bergwässer (geologischer Prognose)	ca. 15 l/sec.
Betriebswässer des Vortriebes	ca. 5 l/sec.
Regenwässer auf der Baustelleneinrichtungsfläche (400 m <sup>2</sup> )	ca. 55 l/sec.
Die einzuleitende Gesamtmenge nach derzeitiger Abschätzung beträgt	ca. 75 l/sec.

2. Weiters ersuchte die ÖSAG – Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft m.b.H. mit Antrag vom 23.09.2003 um die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung für die Aufschüttung von Tunnelausbruchmaterial als Lärmschutzdamm.

Das Tunnelausbruchmaterial soll direkt aus dem Vortriebsbereich mittels Muldenkipper über die bereits fertige Betriebszufahrt der zukünftigen zweiten Tunnelröhre auf die insgesamt zwei Ablagerungsflächen verbracht werden. Im Ausfahrtsbereich der Baustelle wird eine Reifenwaschanlage angeordnet, um Verschmutzungen der öffentlichen Verkehrswege zu verhindern.

#### Lärmschutzschüttung 1:

Im Bereich der Autobahn soll eine 2,5 m breite Entwässerungsmulde (natürliche Rasenmulde) angeordnet werden, die die Regenwässer des Dammes aufnehmen. Da die Autobahnstreifen in die entgegengesetzte Richtung entwässern und das Muldenwasser daher nicht verunreinigt ist, wird es direkt an Ort und Stelle durch Sickerschächte in der Mulde in den Untergrund eingeleitet. Auf Grund der hydraulischen Berechnungen wurden zwei Sickerschächte mit einem Abstand von 50 m bis 60 m eingeplant. Auf Gemeindestraßenseite sowie im Bereich der Betriebszufahrt befindet sich eine Entwässerungsmulde mit Ableitung (DN 800) in die Lieser. Diese Mulde soll erhalten bleiben und nimmt die Regenwässer auf, die vom Lärmschutzdamm in Richtung Gemeindestraßen abfließen. Die Dammkronen und die

ebenen Flächen der Schüttung wurden mit einer Neigung 2 % Richtung Lieser ausgebildet. Die Böschungen weisen eine maximale Neigung von 30° auf.

#### Lärmschutzschüttung 2:

Im Bereich der Autobahn soll eine 2,5 m breite Entwässerungsmulde für die Regenwässer der maximal 30° geneigten Dammböschungen vorgesehen werden. Das Regenwasser soll hier mittels Sickerschächten in den Untergrund eingeleitet werden. Auf Grund der durchgeführten hydraulischen Berechnung ist die geplante natürliche Rasenmulde in der Lage das anfallende Wasser anzutransportieren, wobei 5 Sickerschächte mit einem Abstand 50 m bis 60 m eingeplant sind. Bei den in Richtung Lieser geneigten Flächen soll ein freier Abfluss des Wassers ohne Sammlung stattfinden, wobei das nicht versickernde Wasser über die Böschungflächen bis zum Böschungsfuß abfließt und in weiterer Folge in die Lieser, über eine Länge von 300 m verteilt, eingeleitet wird.

Ein bestehender Gemeindeweg, welcher quer über die Ablagerungsfläche bis zum Autobahnparkplatz Rennweg hinaufführt, wird in die Lärmschutzschüttung integriert und ca. auf das Niveau der Gemeindestraße angehoben. Der neue Gemeindeweg weist ein Längsgefälle Richtung Parkplatz und ein Quergefälle von 2 % Richtung Lieser auf. Der Weg wird keine befestigte Fahrbahn erhalten.

Vor Beginn der Schüttungen wird der Humus im Ablagerungsbereich abgetragen und zwischengelagert. Nach Fertigstellung der Schüttungen wird der gelagerte Humus wieder auf die Dämme aufgebracht und mit Grassamen bestreut. Weiters werden einige Bereiche der Ablagerungsfläche mit Mischwald aufgeforstet werden.

Dieses Verfahren befindet sich - so wie das 1. Verfahren - in Vorprüfung. Parteistellung in beiden Verfahren hat die Gemeinde Rennweg. Augenscheinsverhandlungen haben noch keine stattgefunden. Gutachten nach Punkt 7. und 8. der Anfrage liegen keine vor.“

**Zu Frage 9:**

In Bezug auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung kann nur zu den angesprochenen zweiten Tunnelröhren für Katschberg- und Tauerntunnel Stellung genommen werden; andere Ausbaumaßnahmen sind dem BMLFUW nicht bekannt.

Gemäß § 23a UVP-G 2000 ist der Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte jedenfalls UVP-pflichtig. Die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn ist jedoch nur dann UVP-pflichtig, wenn sie auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km erfolgt oder wenn diese Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn 10 km durchgehende Länge gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken erreicht.

Bei der Errichtung der zweiten Tunnelröhren dürfte es sich um die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn handeln, die jedoch das geforderte Längenkriterium nicht erreicht.

Der Bundesminister:

