



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

XXII. GP.-NR

1490 /AB

2004 -04- 22

GZ. 11500/10-CS3/04 DVR 0000175

zu 1502 /J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 21. April 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1502/J-NR/2004 betreffend Wahlkampfversprechen ohne Verbindlichkeit zur Minderung der negativen Folgen des geplanten Ausbaus der A 10 Tauernautobahn, die die Abgeordneten Glawischnig, Freundinnen und Freunde am 25. Februar 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 6:

Welche rechtliche Bindungswirkung ist mit Ihrer Unterschrift unter der "Gemeinsamen Erklärung zur Erarbeitung und Realisierung von Umweltentlastungsmaßnahmen entlang der A 10 Tauern Autobahn (Hüttai - Seeboden)" verbunden?

Bringt diese "Erklärung" verbindliche (!), also einklagbare Entlastung von der Schadstoffbelastung durch den Verkehr auf der A 10 für die einzelnen Anrainergemeinden der A 10, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt (bitte um detaillierte Aufschlüsselung)?

Bringt diese "Erklärung" verbindliche (!), also einklagbare Entlastung von der Lärmbelastung durch den Verkehr auf der A 10 für die einzelnen Anrainergemeinden der A 10, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt (bitte um detaillierte Aufschlüsselung)?

Bringt diese "Erklärung" verbindliche (!), also einklagbare Entlastung von sonstigen Umweltbelastungen durch den Verkehr auf der A 10 für die einzelnen Anrainergemeinden der A 10, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt (bitte um detaillierte Aufschlüsselung)?

Bringt diese "Erklärung" verbindliche (!), also einklagbare Vorsorgemaßnahmen gegen Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen durch den ausbaubedingten Mehrverkehr auf der A 10 für die einzelnen Anrainergemeinden der A 10, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt (bitte um detaillierte Aufschlüsselung)?

Gibt es a) für die Betroffenen, b) für die Anrainergemeinden irgendeine öffentlichrechtliche oder zivilrechtliche Handhabe, um die Umsetzung dieser "Erklärung" bzw. der darin vorgesehenen unvollständigen Maßnahmenammlung zu erzwingen?

GZ. 11500/10-CS3/04**Antwort:**

Bei der von Ihnen angesprochenen "Gemeinsamen Erklärung zur Erarbeitung und Realisierung von Umweltentlastungsmaßnahmen entlang der A 10 Tauern Autobahn (Hüttau - Seeboden)" handelt es sich um eine politische Absichtserklärung. Subjektive Ansprüche auf die Durchführung von Maßnahmen betreffend Schutz vor Lärm oder Schadstoffen oder anderen Belastungen werden durch diese Erklärung nicht geschaffen. Ich habe jedoch in dieser Erklärung meinen ernstesten politischen Willen zum Ausdruck gebracht, dass diese Maßnahmen nach Maßgabe aller der in diesem Papier vorgesehenen Schritte konkretisiert und umgesetzt werden.

Fragen 7, 8 und 11:

Aus welchen Mitteln sollen die einzelnen in der "Erklärung" enthaltenen Projekte finanziert werden, und wo ist jeweils die entsprechende Budgetierung festgehalten?

Wofür im einzelnen wird welche Summe wann investiert werden?

Aus welchen Mitteln werden die Maßnahmen umgesetzt, wenn durch die unter dem Deckmantel der "Ökologisierung" betriebene Senkung der LKW-Maut die Einnahmen der ASFINAG sinken und zusätzlich die nächste Wegekostenrichtlinie möglicherweise eine weitere Senkung der Mauten erzwingen könnte?

Antwort:

Gemäß Mitteilung der ASFINAG ist unter Hinweis auf die Inhalte der gemeinsamen Erklärung die Finanzierung der Maßnahmenpakete durch eine entsprechende Budgetierung im Bauprogramm der ASFINAG sichergestellt. Dabei sind bis zum Jahr 2007 ca. 70 Mio. € und ab 2008 der Restbetrag in der langfristigen Unternehmensplanung (bis 2020) berücksichtigt.

Eine Aussage, wann konkret welche Summe für eine einzelne Maßnahme investiert wird, kann erst nach Fertigstellung der Ausarbeitung der Prioritätenreihung getroffen werden.

Frage 9:

Warum sind Sie dem über Monate fälschlicherweise den Betroffenen suggerierten Eindruck, es würde über ihre Entlastung ein rechtsgültiger Vertrag vorbereitet bzw. abgeschlossen, nicht klar und unmissverständlich entgegengetreten?

Antwort:

Ich habe stets meine Absicht bekundet, im Sinne der Lebensqualität der Menschen und dem bestmöglichen Schutz der Umwelt ein Gesamtpaket an Umweltentlastungsmaßnahmen zu planen und auch umzusetzen.

Frage 10:

Mit wievielen zusätzlichen Todesfällen a) infolge Lärmbelastung, b) infolge Schadstoffbelastung, c) infolge sonstiger Umweltbelastungen, d) infolge Unfallzunahme durch erhöhte Verkehrsfrequenz wird es aus dem Zusammenwirken der ausbaubedingten Verkehrszunahme und der tw. erst in den Jahren bis 2020 geplanten "Entlastungs"maßnahmen ist in den Jahren bis 2020 jeweils zu rechnen (bitte um detaillierte Angaben)?

GZ. 11500/10-CS3/04

Antwort:

Der einröhrige Katschbergtunnel und der einröhrige Tauerntunnel sind derzeit die einzigen Gegenverkehrsbereiche auf der A 10 Tauern Autobahn. Der Bau der 2. Röhre für den Katschbergtunnel ist aus der Sicht des Betreibers ÖSAG im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit unerlässlich. Von der Europäischen Tunnelsicherheitskommission wird in einem neuen Richtlinienentwurf für Tunnelanlagen im hochrangigen Straßennetz mit einem hohen Verkehrsaufkommen ein Ausbau von zweiröhrigen Tunneln aus Sicherheitsgründen festgeschrieben.

Des weiteren ist im GVP der Bau der 2. Röhre für den Katschbergtunnel ebenfalls aus sicherheitstechnischen Gründen enthalten.

Das Verkehrsaufkommen auf der A10 Tauern Autobahn wird sich generell (unabhängig vom Ausbau der zweiten Tunnelröhren) stark erhöhen. Der Bau der zwei Tunnelröhren ist somit notwendig, um den zukünftigen Verkehr bewältigen zu können (vgl. Kapazitätsgrenzen im Urlauberwochenendverkehr bei etwa 44.000 Kfz/Tag im Jahr 2000 - Blockabfertigung).

Auf Basis umfangreicher Umweltuntersuchungen (inhaltlich entsprechend einer UVE nach dem UVP-Gesetz) kann weiters ausgesagt werden, dass aufgrund des technologischen Fortschritts im Bereich der Motoren und der Treibstoffe die Luftschadstoffthematik als nicht problematisch einzustufen ist. Durch den Bau der zweiten Tunnelröhren wird es daher insgesamt nur zu geringen bzw. gar keinen negativen Beeinträchtigungen der untersuchten Analysebereiche kommen.

Auswirkungen des erhöhten Verkehrsaufkommens werden sich vor allem auf die Lärmsituation ergeben, weshalb das Hauptaugenmerk der weiteren Vorgangsweise auf die Lösung der Lärmproblematik gelegt wird.

Frage 12:

Warum hat Ihr Ministerium so große Angst vor einer UVP für den Ausbau der A10-Scheitelstrecke, dass es deren Durchführung per Bescheid für verzichtbar erklärte?

Antwort:

Ein seitens der zuständigen Fachabteilung in meinem Ministerium durchgeführtes Feststellungsverfahren hat ergeben, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 für den angesprochenen Bereich nicht erforderlich ist. Beim Verfassungsgerichtshof sind dazu Bescheidbeschwerden anhängig, eine Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes steht noch aus.

Frage 13:

Wann werden Sie sich in welcher konkreten Weise endlich dafür einsetzen, dass im Bundesstraßenwesen eine EU-rechtskonforme Anwendung des UVP-Rechts möglich wird?

Antwort:

Meiner Meinung nach stellt das UVP-G 2000 eine rechtsrichtige und angemessene Umsetzung des EU Rechts dar.

Frage 14:

In welcher Weise werden Sie sicherstellen, dass unter die SUP-Richtlinie der EU fallende Pläne und Programme des Straßen- bzw. Verkehrsbereichs wie etwa der Generalverkehrsplan oder die ASFINAG-Bauprogramme einer SUP unterzogen werden?

GZ. 11500/10-CS3/04**Antwort:**

Zur innerstaatlichen Umsetzung der von Ihnen angesprochenen SUP - Richtlinie wird seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ein entsprechender Entwurf ausgearbeitet. Ressortübergreifende Gespräche dazu finden laufend statt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large loop at the top, followed by several smaller loops and a long horizontal stroke extending to the right.