



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

XXII. GP-NR
1556 /AB
2004 -05- 07

GZ. 11500/12-CS3/04 DVR 0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

ZU 1627 /J

Wien, 4. Mai 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1627/J-NR/2004 betreffend Lärm- und Abgaschutzmaßnahmen für die Anrainergemeinden der Tauernautobahn A 10, die die Abgeordneten Mag. Melitta Trunk und GenossInnen am 25. März 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Wann ist beim Ausbau der A 10 der genaue Baubeginn der zweiten Tunnelröhren für den Katschbergtunnel und den Tauerntunnel geplant und wann wird der Baubeginn realistischere Weise tatsächlich sein?

Wann sollen die Bauarbeiten abgeschlossen sein und wann ist mit der Eröffnung der zweiten Tunnelröhren zu rechnen?

Antwort:

Ein Baubeginn für die 2. Röhre Katschbergtunnel ist für Herbst 2004 geplant.

Der Antrag um § 4 – Verordnungserlassung für den Tauerntunnel wird voraussichtlich Frühjahr 2004 eingereicht. Der Baubeginn des Tauerntunnels ist aus diesem Grund für das Jahr 2005 geplant.

Nach 36 Monaten Bauzeit wird die 2. Röhre Katschbergtunnel voraussichtlich Ende 2007 dem Verkehr freigegeben. Nach Eröffnung der 2. Tunnelröhre muss die 1., bestehende, Tunnelröhre gesperrt werden, um zusätzliche Querschläge von der 2. Röhre durchzubrechen bzw. die 1. Röhre zu sanieren. Beide Tunnelröhren sind voraussichtlich ab Ende 2008 befahrbar.

Die Bauzeit für den Tauerntunnel beträgt aufgrund schwierigerer geologischer Verhältnisse voraussichtlich ca. 54 Monate. Nach Fertigstellung der 2. Tunnelröhre muss wie auch beim Katschbergtunnel die 1. Röhre saniert werden, was den Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe für beide Röhren um ca. weitere 12 Monate verschiebt.

GZ. 11500/12-CS3/04

Fragen 3 und 4:

Wie hoch belaufen sich die geplanten Kosten für die Errichtung der beiden Tunnelröhren (bitte um detaillierte Angabe für alle Projektschritte, Bauphasen und sonstigen Gliederungen der beiden Projekte)?

Welche finanziellen Mittel sind für die Errichtung von Lärm- und Abgasschutzmaßnahmen vorgesehen? (Bitte um detaillierte Angabe nach Maßnahme und Streckenabschnitt)

Antwort:

Die Baukosten werden derzeit mit rund 88 Mio. Euro für den Katschbergtunnel bzw. rund 165 Mio. Euro für den Tauernunnel kalkuliert (Stand April 2004).

Für den Abschnitt der ÖSAG-Gesellschaftsstrecke (Gemeinde Hütttau in Kärnten bis zur Gemeinde Gmünd in Kärnten) betragen die Kosten für die geplanten Umweltentlastungsmaßnahmen rund 266 Mio. Euro (Stand April 2004).

Derzeit arbeitet die ÖSAG an der Erstellung einer Prioritätenreihung der Umsetzung der Maßnahmen. Eine Aussage, wann konkret welche Summe für eine einzelne Maßnahme investiert wird, kann erst nach Fertigstellung der Ausarbeitung der Prioritätenreihung getroffen werden.

Fragen 5, 6 und 7:

Welche Lärmschutzeinrichtungen (Flüsterasphalt, Lärmschutzwände, Einhausungen, usw.) sind konkret geplant? (Bitte um detaillierte Angabe für jeden Streckenabschnitt.)

Welche sonstigen Lärm- und Abgasschutzmaßnahmen (Fahrverbote, Tempolimits, usw.) sind vorgesehen? (Bitte um detaillierte Angabe nach Maßnahme und Streckenabschnitt.)

Welche sonstigen Maßnahmen für die betroffenen Regionen sind daneben geplant?

Antwort:

Im Rahmen von Arbeitsgruppensitzungen wurden von der ÖSAG, den Mitgliedern der lokalen Arbeitsgruppe (Interessensvertreter der Gemeinden) sowie den technischen Fachplanern gemeinsam mögliche Varianten von (Lärm-)Entlastungsmaßnahmen erarbeitet.

Entlang der Gesellschaftsstrecke der ÖSAG wurden so auf Basis der Dienstanweisung des Ministeriums „Lärmschutz an Bundesstraßen“ aus dem Jahre 1999 insgesamt 42 Einzelmaßnahmen erarbeitet. Die Ausführung der geplanten Maßnahmen unterscheidet sich je nach fachlicher Notwendigkeit in Lärmschutzwände (eine oder beide Richtungsfahrbahnen bzw. auch am Mittelstreifen, Höhen von 3 – 5 Meter), Lärmschutzdämme, Lärmschutzgalerien, Einhausungen der Fahrbahn bzw. kombinierte Maßnahmen und passive Lärmschutzmaßnahmen an einzelnen Objekten (z.B. Lärmschutzfenster).

Als zusätzliche Maßnahmen werden derzeit für einzelne Streckenabschnitte sog. Geschwindigkeitsabhängige Lärmschutzanlagen (Lärmpegelabhängige, automatische Geschwindigkeitsreduktion wie am Beispiel Gleisdorf in der Steiermark) geplant.

GZ. 11500/12-CS3/04

Fragen 8 und 9:

Mit welcher Erhöhung des Verkehrsaufkommens rechnen Sie durch den Vollausbau der A10 (bitte wenn möglich um detaillierte Angabe)?

Gibt es zu erwartbaren Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der A10 bereits Studien, Untersuchungen usw. ...? Wenn ja: Welche und mit welchen konkreten Ergebnissen?

Antwort:

Als Basis sämtlicher Umweltuntersuchungen an der Gesellschaftsstrecke der ÖSAG wurde im Jahr 2000 durch das Büro Dr. Snizek im Auftrag der ÖSAG eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung durchgeführt (Schlussbericht im Dezember 2000).

Derzeit (Untersuchungsjahr 2000) beträgt der jährlich durchschnittliche Tagesverkehr (JDTV) an der A10 im Bereich der Mautstelle St. Michael im Lungau etwa 15.000 Fahrzeuge. Für das Prognosejahr 2020 ist ohne den Ausbau der zweiten Tunnelröhren ein JDTV zwischen 29.000 und 36.000 Fahrzeugen zu erwarten. Die Bandbreite ergibt sich durch die zwei berechneten Prognoseszenarien ‚Moderate Entwicklung‘ (allmähliche EU-Osterweiterung und Normalisierung der Verhältnisse am Balkan) und ‚Integrative Entwicklung‘ (rasche EU-Osterweiterung und stark wachsender internationaler Urlauberverkehr).

Sämtliche Maßnahmenplanungen bauen auf der Verkehrsentwicklung gemäß dem Szenario, Integrative Entwicklung auf.

Die Analysen zeigen, dass es durch den Bau der zweiten Tunnelröhren zu einer zusätzlichen Verkehrszunahme von ca. 10% im Prognosejahr 2020 käme (ca. 40.000 Fahrzeuge / Tag).

Sollten die zweiten Tunnelröhren nicht gebaut werden, würde sich der insgesamt stark zunehmende Verkehr aufgrund der Kapazitätsprobleme der einröhriigen Tunnel vermehrt auf das lokale Straßennetz verteilen, was mittelfristig zu großen Problemen in der Region führen wird.

Eine Verlagerung auf andere hochrangige Straßennetze (beispielsweise auf die Pyhrn Autobahn oder die Brenner Autobahn) infolge einer Mauterhöhung auf der A10 würde nur marginal stattfinden und so zu keiner tatsächlichen Entlastung der Tauern Autobahn führen.

Kennzeichnend für die Tauern Autobahn ist neben dem hohen Schwerverkehrsanteil (derzeit etwa 17%) vor allem der spezifische Urlauberwochenendverkehr, der schon heute an etwa 20 Wochenenden im Jahr bis zu 44.000 Fahrzeugen pro Tag beträgt (vgl. Tabelle).

Tabelle: Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der A10 Tauern Autobahn (2000 – 2020)

	2000	2020 „Moderate Entwicklung“		2020 „Integration“	
		Ohne Ausbau ¹	Mit Ausbau ¹	Ohne Ausbau ¹	Mit Ausbau ¹
JDTV (Kfz / 24h)	14.600	28.600	31.000	36.000	40.200
DTV _W (Kfz/24h)	10.500	20.200	21.800	32.600	36.000
UWE (Kfz/24h)	44.000	51.800	55.000	55.000 ²	79.400

GZ. 11500/12-CS3/04

JDTV jährlicher durchschnittlicher Tagesverkehr

DTV_W durchschnittlicher WerktagsverkehrUWE Urlauberwochenendverkehr (Q₃₀)

- 1 Gemeint ist hier der Ausbau der 2. Röhre Tauern Tunnel und Katschbergtunnel, vgl. Kapitel 4.3
- 2 aus Kapazitätsgründen auf 55.000 Kfz/24h beschränkt, tatsächliches Potential: 70.000 Kfz/24h

Fragen 10 und 11:

Welche Behinderungen, Staupotentiale, usw. werden während der Bautätigkeit zu erwarten sein? Gibt es Planungen für zusätzliche Züge der ÖBB-Tauernschleuse?

Welche Beeinträchtigungen werden während der Bautätigkeit für die AnrainerInnen erwartet und welche Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen?

Antwort:

Planungen betreffend die Koordination der Baustelle für die 2. Röhre Katschbergtunnel werden derzeit ausgearbeitet. Daher sind konkrete Aussagen zu möglichen Behinderungen, Staupotentia- len etc. noch nicht möglich.

Die Abstimmung der einzelnen Bauphasen erfolgt nach dem Stand der Technik so, dass negative Auswirkungen auf den fließenden Verkehr und die Anrainer entlang der Strecke möglichst vermieden werden.

Frage 12:

Gibt es bereits verbindliche Vereinbarungen (Verträge usw.) zwischen der ASFINAG und den betroffenen Gemeinden hinsichtlich der Lärm- und Abgasschutzmaßnahmen? Falls Nein: Warum wirken Sie als verantwortlicher Bundesminister nicht auf die ASFINAG ein, solche Vereinbarungen zu treffen damit die AnrainerInnen rechtsgültig wissen, wann und mit welchen Verbesserungen Ihrer Lebensqualität sie rechnen können?

Antwort:

Als Resultat der zentralen Forderung der Anrainergemeinden nach verbindlicher Zusicherung von Entlastungsmaßnahmen und deren Umsetzung wurde am 19. Februar 2004 eine „Gemeinsame Erklärung zur Umsetzung der Umweltentlastungsmaßnahmen entlang der A 10 Tauern Autobahn (Hütttau – Seeboden)“ vorbehaltlich der nachträglichen Einholung von Gremial- bzw. Organbe- schlüssen unterzeichnet.

Durch die Unterzeichnung der ‚Gemeinsamen Erklärung‘ wird der Forderung der Gemeinden ent- sprechend politischer Rückhalt gegeben. Die Zustimmung und Absicherung der Maßnahmenpake- te in Form der gemeinsamen Erklärung ist die Basis für eine Prioritätenreihung der Umsetzung der Maßnahmen, die aktuell erstellt wird.

Mit freundlichen Grüßen

