



Hubert Gorbach
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
 Telefon +43 (1) 711 62-8000
 Telefax +43 (1) 713 78 76
 hubert.gorbach@bmvit.gv.at

XXII. GP.-NR

289/AB

2003 -05- 26

zu 275/J

Bundesministerium
 für Verkehr,
 Innovation und Technologie

Der Bundesminister

GZ. 11500/6-CS3/03

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

Parlament
 1017 Wien

Wien, 26. Mai 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 275/J-NR/2003 betreffend Bau der jeweils zweiten Tauern- und Katschbergtunnelröhre, die die Abgeordneten Scharer und Genossinnen am 26.3.2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

In welcher Höhe werden finanzielle Mittel des Bundes für die Einhausung bzw. Errichtung von Lärmschutzwänden und Lärmschutzfenster von Zederhaus-Nord, - Süd und Mitte zur Verfügung gestellt werden?

Antwort:

Maßnahmen der ASFINAG werden nicht aus Bundesmitteln finanziert.

Frage 2:

In welcher baulichen und finanziellen Form wird dem Anrainerschutz der betroffenen Gemeinden Rechnung getragen werden?

Antwort:

Entsprechend der Siedlungsstruktur, der Topographie sowie dem Bedarf von Lärmschutzmaßnahmen sind als aktive Lärmschutzmaßnahmen Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme, objektseitige Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wänden und Dämmen, einseitige und beidseitige Einhausungen der Richtungsfahrbahnen und als passive Lärmschutzmaßnahmen Lärmschutzfenster vorgesehen.

Frage 3:

Wann wird der genaue Baubeginn der zweiten Tunnelröhre des Katschbergtunnels und des Tauertunnels sein?

Antwort:

Der verfahrenstechnisch mögliche Baubeginn ist für den Katschbergtunnel mit Anfang 2004



GZ. 11500/6-CS3/03

vorgesehen, und für den Tauerntunnel für Mitte bis Ende 2004.

Frage 4:

Wann wird das planmäßige Bauende der jeweils zweiten Tunnelröhren von Katschberg- und Tauerntunnel sein?

Antwort:

Das planmäßige Bauende der zweiten Tunnelröhre für den Katschbergtunnel wird für 2007 vorgesehen und für den Tauerntunnel Ende 2008. Danach sind die jeweils ersten Tunnelröhren zu sperren um sie einerseits zu sanieren bzw. zu adaptieren und andererseits müssen die Anbindungen der Querschläge zu den alten Tunnelröhren hergestellt werden.

Frage 5:

Bei welchem Dezibelgrenzwert werden seitens des Bundes bauliche Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt?

Antwort:

Gemäß der Dienstanweisung des Bundesministeriums ist der maßgebliche Grenzwert 50 dB/Nacht und 60 dB/Tag, wobei hinsichtlich straßenseitiger bzw. objektseitiger Maßnahmen keine Unterscheidung getroffen wird.

Frage 6:

Wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden?

- a) Wenn ja, im Rahmen welcher Detailaufträge?
- b) Wenn nein, mit welcher Begründung nicht?

Antwort:

Aufgrund der bestehenden Rechtslage wird weder für Katschbergtunnel noch für Tauerntunnel eine UVP durchgeführt, da es sich bei den Baumaßnahmen um eine Zulegung einer 2. Richtungsfahrbahn unter 10 km Länge handelt. Die diesbezüglichen Feststellungsbescheide wurden beim Verfassungsgerichtshof angefochten und sind Verfahren dort noch anhängig.

Frage 7:

Unter welchen Umständen werden seitens des Bundesministeriums für Infrastruktur, Verkehr und Innovation eine Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend vorgeschrieben?

Antwort:

Gemäß des dritten Abschnittes des UVP-G idgF ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen unter folgenden Voraussetzungen vorgeschrieben:

GZ. 11500/6-CS3/03

**§ 23a.**

(1) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971, ist für folgende Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen,
2. Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
3. Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

(2) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 oder 6 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971, ist für folgende Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B oder D gemäß Anhang 2 berührt wird und zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A und D des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen;
2. Neubau zusätzlicher Anschlussstellen, wenn die bestehende Bundesstraße in diesem Bereich eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 30 000 KFZ aufweist oder wenn für eine verordnete Bundesstraße in diesem Bereich eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 35 000 KFZ in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;
3. Vorhaben des Abs. 1 Z 2 oder 3 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird.

Fragen 8 und 9:

Übersteigen die derzeit errechneten Kosten für das Projekt „2. Tunnelröhren für Katschberg- und Tauerntunnel“ den österreichischen Haushalt bezüglich Maastricht-Kriterien?

Ist ein Verkehrsprojekt dieser Größenordnung im Hinblick des Maastricht-Vertrags seitens des österreichischen Finanzhaushalts für die derzeitige Bundesregierung vertretbar?

Antwort:

Nein. Das Projekt der 2. Tunnelröhre ist im GVP-Ö mit hoher Priorität enthalten.



GZ. 11500/6-CS3/03

Frage 10:

In welcher Höhe werden finanzielle Mittel für den Bau der zweiten Katschbergtunnelröhre zur Verfügung gestellt werden?

Antwort:

Im Bauprogramm der ASFINAG sind für den Bau der 2. Katschbergtunnelröhre derzeit 88,4 Mio Euro budgetiert.

Frage 11:

In welcher Höhe werden finanzielle Mittel für den Bau der zweiten Tauertunnelröhre zur Verfügung gestellt werden?

Antwort:

Im Bauprogramm der ASFINAG sind für den Bau der 2. Tauertunnelröhre derzeit 164,7 Mio Euro budgetiert.

Frage 12:

Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen sind für die Anrainergemeinden im Abschnitt der A 10 um den Tauern- und Katschbergtunnel geplant?

Antwort:

Entsprechend der Siedlungsstruktur, der Topographie sowie dem Bedarf von Lärmschutzmaßnahmen sind straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wänden und Dämmen, einseitige und beidseitige Einhausungen der Richtungsfahrbahnen und als objektseitige Lärmschutzmaßnahmen Lärmschutzfenster vorgesehen. Die konkreten Projekte werden derzeit noch erarbeitet, Vorentwürfe liegen in der ÖSAG auf.

Fragen 13 und 22:

In welchem Rahmen werden für die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen für die Anrainergemeinden im Abschnitt A 10 um den Tauern- und Katschbergtunnel finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden?

Werden Ihrer Ansicht nach 130 Mio. Euro zusätzlich für Umweltinvestitionen zu sichern möglich sein?

- a) Wenn ja, unter welchen Bedingungen?
- b) Wenn nein, mit welcher Begründung nicht?

Antwort:

Für die gesamte Gesellschaftstrecke der ÖSAG zwischen Hüttau im Pongau und Gmünd in Kärnten (ca. 76 km) wurden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erarbeitet. Die derzeitige Kostenschätzung beträgt ca. 200 Mio Euro, welche im Bauprogramm der ASFINAG budgetiert sind.

GZ. 11500/6-CS3/03

**Frage 14:**

Stehen die von der ÖSAG bezifferten Errichtungskosten von 220 Mill. Euro auf jeden Fall für den Bau der jeweils zweiten Tunnelröhren des Katschberg- und Tauerntunnel zur Verfügung?

Antwort:

Die ÖSAG hat im Bauprogramm der ASFINAG für den Bau der 2. Tunnelröhren durch Katschberg und Tauern 253,1 Mio Euro budgetiert.

Frage 15:

Welche Detailaufträge mit sind den 88 Mio. Euro, welche für den Bau des 5,4 km langen Katschbergtunnel von der ÖSAG veranschlagt werden, inkludiert? (Detaillierte Kostenaufstellung)

Antwort:

Die für den Bau des Katschbergtunnels budgetierten Kosten von 88,4 Mio. Euro sind für die Gewerke mit folgenden Kosten veranschlagt:

- Bautechnischer Teil: 66,3 Mio Euro
- Elektromaschineller Teil: 12 Mio Euro
- Lüftungstechnischer Teil: 4,7 Mio Euro
- Projektmanagement inkl. Planung: 4,6 Mio Euro
- Grundeinlöse: 0,8 Mio Euro

Frage 16:

Welche Alternativen gibt es seitens der jetzigen Bundesregierung bei einem Nicht-Bau der zweiten Tunnelröhren um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten?

Antwort:

Die Ausbaunotwendigkeit der zweiten Tunnelröhren wurden von ASFINAG bzw. ÖSAG dargelegt. Eine Verschiebung bzw. eine Nichtumsetzung des Ausbaues würde eine wesentliche Verschlechterung der Verkehrssicherheit bedeuten.

Frage 17:

Welche Detailaufträge sind mit den 165 Mill. Euro, welche für den Bau des 6,4 km langen Tauerntunnels von der ÖSAG veranschlagt werden, inkludiert? (Detaillierte Kostenaufstellung)

Antwort:

Die für den Bau des Tauerntunnels budgetierten Kosten von 164,7 Mio Euro sind für die Gewerke mit folgenden Kosten veranschlagt:

- Bautechnischer Teil: 134 Mio Euro
- Elektromaschineller Teil: 13,2 Mio Euro
- Lüftungstechnischer Teil: 7,0 Mio Euro

GZ. 11500/6-CS3/03



Projektmanagement inkl. Planung: 9,0 Mio Euro
Grundeinlöse: 1,5 Mio Euro

Frage 18:

Welche alternativen Möglichkeiten sähen Sie, dem ständig anwachsenden Verkehrsaufkommen die notwendige Sicherheit auf der Straße beim „Nord- Süd- Nadelöhr“ Europas zu gewährleisten?

Antwort:

Es ist grundsätzlich für eine Schaffung der notwendigen Straßen- und Schieneninfrastruktur zu sorgen. Entsprechende Überlegungen dazu wurden im GVP-Ö angestellt.

Frage 19:

Welche Gründe würden ihrerseits den Bau der jeweils zweiten Tunnelröhren für den Katschberg- und Tauerntunnel verhindern?

Antwort:

Von ASFINAG bzw. ÖSAG wurden die entsprechenden Planungsschritte gesetzt. Wenn es durch Einflüsse von Außen zu einer Verschiebung oder Verhinderung des Ausbaues kommt, liegt dies nicht im hierortigen Einflussbereich.

Frage 20:

In welchem Umfang wird das Verkehrsaufkommen angesichts der wachsenden Mobilität auf dem Individualverkehrssektor in den nächsten 10,20 und 30 Jahren ansteigen?

Antwort:

Für die A10 Tauernautobahn zeigt eine aktuelle Verkehrsstudie, dass eine Steigerung des JDTV von derzeit ca. 15.000 Fahrzeugen auf bis zu 40.000 Fahrzeuge im Jahr 2020 zu erwarten ist.

Frage 21:

Sind die von der ASFINAG vorgesehenen 70 Mio. Euro Umweltschutzmaßnahmen bis zum Jahre 2007 ihrer Ansicht nach für dieses Projekt gesichert?

Antwort:

Im Bauprogramm der ASFINAG sind für Umweltschutzmaßnahmen im Bereich der Gesellschaftsstrecke der ÖSAG zwischen Hütttau im Pongau und Gmünd in Kärnten 70 Mio Euro bis zum Jahr 2007 budgetiert.