



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

XXII. GP.-NR

3478 /AB

2005 -12- 13

zu 3520 /J

GZ. BMVIT-11.500/0006-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 13. Dezember 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3520/J-NR/2005 betreffend Zubringer bzw. Tunnelverbindung von der Arlberg-Schnellstraße S 16 ins Paznauntal, die die Abgeordneten Stadler, Kolleginnen und Kollegen am 14. Oktober 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Ihren Fragen

Wie beurteilen Sie die Chancen für den Bau eines mautpflichtigen Tunnelzubringers von der zum hochrangigen Straßennetz zählenden Arlbergschnellstraße S 16 zur Silvrettastraße B 188 ins Paznauntal?

Wie beurteilen Sie die Sicherheitsaspekte, die von der Bevölkerung und von den Verantwortungsträgern der Region als wichtigste Argumente für den Bau dieses Tunnelzubringers genannt werden?

Ist es möglich, die Asfinag mit einer Machbarkeitsstudie mit den nötigen Gutachten (zB Geologie) zu diesem Projekt zu beauftragen?

Ist es möglich, das Zubringer-Projekt in den Generalverkehrsplan aufzunehmen?

Mit welchen Kosten bzw. mit welcher Größenordnung ist zu rechnen

- a. für die Machbarkeitsstudie?
- b. für den Bau des Zubringer-Tunnels?

Mit welchen Zeiträumen ist zu rechnen

- a. für die Machbarkeitsstudie?
- b. für den Bau des Zubringer-Tunnels?

darf ich festhalten, dass seit der sogenannten Verländerung der Bundesstraßen B, die auf fachlicher Grundlage der 1999 im damaligen BMwA erstellten Studie „Gestaltung des hochrangigen Straßennetzes im Donaueroäischen Raum“ (GSD-Studie) mit 1. April 2002 erfolgte, nur das höchstrangige Straßennetz – das sind Autobahnen und Schnellstraßen – im Aufgabenbereich des Bundes verblieben ist, der mit dessen Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und Erhaltung die ASFINAG betraut hat. Das Netz der Bundesstraßen B sowie die dafür entsprechenden Budgetmittel wurden den Bundesländern übertragen.

Abseits dieser wenigen Hauptkorridore sind wichtige Regionen, insbesondere auch Fremdenverkehrszentren wie Kitzbühel, das Ötztal, das Zillertal oder das Gasteiner Tal demgemäß nur indirekt, also über Bundesstraßen B – entsprechend der überwiegend kleinräumigen Bedeutung dieser Straßen - mit dem höchstrangigen Straßennetz verbunden.

In den Gremien, die 2001 und 2002 mit der Erstellung des Generalverkehrsplans betraut waren, in denen sämtliche Bundesländer, die Infrastrukturgesellschaften sowie Interessensvertretungen eingebunden waren, fand diese Vorgangsweise allgemeine Zustimmung.

Aus der dargelegten Sicht ist es jedenfalls gerechtfertigt, dass dem Paznauntal, wie auch den anderen betroffenen Regionen nach der Naturkatastrophe dieses Sommers jede mögliche Hilfe aus den dafür vorgesehenen Budgetansätzen zukommt. Eine Aufnahme der Zufahrtsstraße in das höchstrangige Straßennetz und damit die Beauftragung der ASFINAG mit der Errichtung eines Zufahrtstunnels in das Paznauntal könnte nach der geltenden Rechtslage (SP-V-Gesetz) nur aufgrund einer strategischen Prüfung erfolgen; ohne einer solchen Untersuchung, für die etwa 6 – 12 Monate und etwa 150.000,- € zu veranschlagen wären, vorgehen zu wollen, erscheint mir eine derart hochrangige Klassifizierung fachlich kaum begründbar und würde als ausschließlich anlassbezogene Maßnahme verstanden werden.

Abschließend möchte ich aber nicht ausschließen, dass seitens des Landes Tirol oder auch eines privaten Betreibers das Projekt „Zubringertunnel“ - auf eigenes Risiko mit oder ohne Bemaßung – übernommen wird.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy initial 'S' or 'S' followed by several smaller, connected loops and a final vertical stroke.