

**4474/AB XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 25.07.2008**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-10.000/0030-I/PR3/2008

DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

Parlament  
1017 W i e n

Wien, am . Juli 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4436/J-NR/2008 betreffend Errichtung eines Vollanschlusses für die Tauernautobahn in Kuchl, die die Abgeordneten Dr. Robert Aspöck und KollegInnen am 27. Mai 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich unter Berücksichtigung der von der ASFINAG und der ÖBB-Holding AG eingeholten Auskünften wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Wurde bei den Planungen für die Brücke im Bereich des Halbanschlusses Kuchl auch die Errichtung eines Vollanschlusses an die Tauernautobahn berücksichtigt?

- 1.1. Wenn ja, wurde die ASFINAG in die Pläne einbezogen und wie schauen die Planungen aus?
- 1.2. Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Dazu darf ich – nach den mir vorliegenden Informationen - mitteilen, dass vor Beginn der Machbarkeitsstudie und der Planungen seitens der ÖBB und der ASFINAG ein Abstimmungsgespräch durchgeführt wurde. Die bestehenden Planungen der ASFINAG für

den Vollanschluss Kuchl wurden der ÖBB zur Verfügung gestellt und sind in den Planungen berücksichtigt. Auch die weiteren Planungsschritte wurden und werden mit der ASFINAG abgestimmt.

**Fragen 2, 3 und 6:**

Wie viel kostet die Errichtung der ÖBB-Brücke beim Halbinschluss Kuchl und wie viel würde sie kosten, wenn der Vollanschluss zugleich errichtet würde?

Wer wird sich an der Errichtung der ÖBB-Brücke beim Halbinschluss finanziell beteiligen? (Um eine Darstellung nach Kostenträger und Höhe des finanziellen Beitrages wird ersucht)

Wie viel kostet der Bau der Brücke über die Bahntrasse in Kuchl Garnei und wer hat sich an der Errichtung finanziell beteiligt? (Um eine Darstellung nach Kostenträger und Höhe des finanziellen Beitrages wird ersucht)

**Antwort:**

Die ÖBB teilen dazu mit, dass die Planungen für die Eisenbahnbrücke als Ersatzmaßnahme für die niveaugleiche Eisenbahnkreuzung bei Bahn-km 24,199 sich derzeit im Status einer Grundsatzplanung befinden.

Die genaue Ausführung wird noch im Detail mit allen Beteiligten abgestimmt. Somit liegen noch keine genauen Kostenschätzungen vor. Gemäß einer ersten Grobkostenschätzung ist von Gesamterrichtungskosten in der Höhe von rd. 1,6 Mio. Euro auszugehen.

Da es sich um einen nicht öffentlichen Eisenbahnübergang mit 18 Wegeberechtigten (13 Mitglieder in der Wegegenossenschaft und fünf sonstige Wegeberechtigte) handelt, ist laut ÖBB nicht von einer Kostenbeteiligung Dritter auszugehen und die Gesamtfinanzierung würde dem Eisenbahnunternehmen ÖBB obliegen.

**Frage 4:**

Wann ist mit dem Bau eines Autobahnvollanschlusses in Kuchl zu rechnen?

**Antwort:**

Eine Errichtung der Vollanschlussstelle Kuchl ist derzeit nicht vorgesehen, da eine einvernehmliche Lösung mit den Grundeigentümern nicht zu erwarten scheint, sodass seitens der ASFINAG keine Veranlassung zur Einleitung eines Verfahrens besteht.

**Frage 5:**

Welche Varianten kommen für Sie – neben den bereits genannten – noch in Betracht?

**Antwort:**

Im Rahmen der Planungen für die Eisenbahnbrücke wurden gemäß Auskunft der ÖBB insgesamt drei Überführungsvarianten in Form von Machbarkeitsuntersuchungen erstellt:

Variante 1: Überführung vor Ort – im Bereich des bestehenden niveaugleichen Eisenbahnüberganges

Variante 2: Überführung Zufahrt Hofermarkt – zwischen Autobahnbrücke und Bestandeseisenbahnübergang (ca. 250 m nördlich des bestehenden Eisenbahnüberganges)

Variante 3: Überführung Autobahndamm – im südseitigen Bereich des Autobahndammes und der Autobahnbrücke A10 (ca. 330 m nördlich des bestehenden Eisenbahnüberganges)

Bei einer Anrainerpräsentation im Jänner 2008 wurde gemäß ÖBB die Variante Autobahndamm von allen Anwesenden (Gemeindevertretern, Grundeigentümern, Wegeberechtigten und Wegegenossenschaftsmitgliedern sowie Anrainern) als beste Variante bewertet.

**Frage 7:**

Aus welchen Gründen ist der Bau einer Brücke in Kuchl-Garnei geplant, wurde doch in unmittelbarer Nähe erst vor wenigen Jahren eine Bahnunterführung errichtet?

**Antwort:**

Angesichts der örtlichen Nähe der hinkünftigen Straßenunterführung als Ersatz der bisherigen Eisenbahnkreuzung in km 23,128 wird die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bemüht sein, in weiteren Verhandlungen mit den betroffenen Wegeberechtigten darauf hinzuwirken, auch eine allfällige Nutzung dieser Straßenunterführung als Ersatz für die gegenständliche Eisenbahnkreuzung in Betracht zu ziehen. Dies könnte gegebenenfalls dadurch erleichtert werden, dass den betroffenen Wegeberechtigten eine angemessene Abgeltung für die Inkaufnahme hinkünftiger Umwege geleistet wird.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann