

4864/AB XXIII. GP

Eingelangt am 18.09.2008

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-13.000/0007-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 W i e n

Wien, am 17. September 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4909/J-NR/2008 betreffend Transitstraßenpläne am Tiroler Fernpass, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 17. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Werden Sie die ablehnenden Positionierungen mehrerer von den Ausbauplänen entlang der Fernpassroute (beginnend mit dem Tschirgantunnel-Transitprojekt) betroffener Gemeinden berücksichtigen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Zuge der Planung des Projektes Tschirgantunnel wurden die Standortgemeinden in den Planungsprozess der ASFINAG von dieser eingebunden und mehrfach informiert.

Im Zuge des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens im Sinne des UVP-G 2000 idgF. werden alle während der gesetzlichen Fristen im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einlangenden Stellungnahmen in die endgültige Entscheidung der Behörde miteinbezogen.

Frage 2:

Werden Sie trotz der Kritik der betroffenen Gemeinden und trotz Ihrer vielfachen Ankündigungen, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene forcieren zu wollen, weiterhin am Ausbau der Fernpassroute für den internationalen LKW-Transit festhalten?

Antwort:

Zum heutigen Stand ist der Ausbau der Fernpassroute in den Planungen der ASFINAG weder vorgesehen noch konzeptiv angedacht; lediglich die Realisierung einer hochrangigen Verbindung von der A12 Inntal Autobahn von einem Knoten bei Haiming bis nach Nassereith an die bestehenden Landesstraßen B (B179/B189). Für einen weiteren Ausbau wäre die weiterführende B179 „Fernpass Strasse“ in das Bundesstraßengesetz aufzunehmen. Um eine solche Netzveränderung überhaupt durchführen zu können, wäre vor der parlamentarischen Behandlung vorgängig eine Strategische Prüfung Verkehr unter Befassung der Umweltstellen des Landes und des BMLFUW erforderlich.

Der Ausbau der Schiene für den Güterverkehr im Inntal (Kundl / Baumkirchen) ist voll im Gange.

Frage 3:

Könnten die rund 200 Mio. Euro (ohne Finanzierungskosten), die allein in das Tschirgantunnel-Transitprojekt gesteckt werden sollen, nicht wesentlich sinnvoller in kleinräumige Entlastungsmaßnahmen ohne Kapazitätserweiterung sowie in einem Ausbau des Öffentlichen Verkehrsangebots investiert werden?

Antwort:

Durch Optimierung und Redimensionierung des Projektes zu Beginn der Legislaturperiode (Anfang 2007) konnten die Kosten von 216 Mio. EUR (Bauprogramm 2007) derzeit auf 197 Mio. EUR gesenkt werden.

Durch die Investition in die Verbindung von Haiming nach Nassereith (Tschirgantunnel), welche durch den Anhang 1 des Bundesstraßengesetz 1971 (BGBl. I Nr. 58/2006) als hochrangige Verbindung ausgewiesen ist, wird die Region (ca. 17000 Einwohner) in Bezug auf Luftschadstoffe und Lärm entlastet. Des Weiteren verbessert diese Verbindung die Erreichbarkeit einiger Tourismusregionen.

Frage 4:

Wie ist der aktuelle Verfahrensstand beim Tschirgantunnel-Transitprojekt?

Antwort:

Die Umweltverträglichkeitserklärung für das Projekt A12 Inntal Autobahn, Abschnitt Knoten bei Haiming – Tschirgantunnel - Nassereith (B179/B189) wurde am 14.05.2008 beim BMVIT seitens der ASFINAG eingereicht.

Derzeit findet die Prüfung der Unterlagen durch die UVP-Behörde statt. Nach Abschluss dieser Prüfung, wird es zu einer öffentlichen Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung kommen.

Sowohl der Zeitpunkt der öffentlichen Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung als auch die weiteren Verfahrensschritte im Sinne des UVP-G 2000 idgF. können derzeit zeitlich nicht konkreter genannt werden.

Frage 5:

In welcher Weise wird im Rahmen des UVP-Verfahrens das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention konkret berücksichtigt?

Antwort:

Der Tschirgantunnel ist auf Grund der Aufnahme in die zusätzliche Liste im Verkehrsprotokoll von diesem ausgenommen. Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention kommt nicht zur Anwendung, da im Verzeichnis der Verkehrsinfrastruktur, die zum Zeitpunkt

der Unterzeichnung des Protokolls von den Vertragsparteien beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist, die B179 Fernpass Straße, Nassereith – A12 (Ast. Öztal), Tschirganttunnel enthalten ist und das Rückwirkungsverbot des Art. 8 Abs. 2 Verkehrsprotokoll gilt. Daher kommt auch §11 Abs. 2 des Verkehrsprotokolls (Erstellung einer umfangreicheren UVE) nicht zur Anwendung.

Frage 6:

Ist Ihnen bekannt, dass der Tourismus in der Region wegen des zunehmenden LKW-Verkehrs massiv zurückgeht und daher auch aus regionalwirtschaftlicher Sicht nicht Ausbauprojekte, sondern LKW-Verkehrsbeschränkungen nötig wären?

Antwort:

Nein, da für die B179 und B189 bereits jetzt durch das Land Tirol verordnete LKW-Fahrbeschränkungen gelten, welche auch durch das Projekt A12 Tschirganttunnel nicht abgeändert werden.

Frage 7:

Welche Fortschritte haben Sie seit Ihrem Amtsantritt im Jänner 2007 bei der Alpentransitbörse erzielt?

Antwort:

Im derzeitigen österreichischen Regierungsprogramm ist ausdrücklich festgehalten, dass am Aufbau einer Alpentransitbörse mit den österreichischen Nachbarn gearbeitet wird. Ich habe daher seit meinem Amtsantritt dieser Thematik besonderes Augenmerk geschenkt, zumal Österreich den Vorsitz im Rahmen des Züricher Prozesses von 2007-2008 innehat und am 20. Oktober 2006 in Lyon von den Ministern des Züricher Prozesses beschlossen wurde, gemeinsam eine Studie über die Art, die Bedeutung, die Grenzen und Bedingungen für die Umsetzung neuer Systeme zur Regulierung des alpenquerenden Straßenverkehrs zu finanzieren, welche sich an den Mechanismen von Reservationssystemen oder „handelbaren Durchfahrtberechtigungen“ orientieren sollen, die in anderen Bereichen (Umwelt, Energie) entwickelt worden sind. Auch ist es Österreich gelungen, diese Thematik in der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001 zu verankern. In der Folge hat Österreich sehr rasch eine europaweite Ausschreibung einer Studie namens „Best Research zum Thema Verkehrsmanagementsysteme zum alpenquerenden Straßengüterverkehr“ veranlasst. Diese Studie wurde auf Wunsch der Mitgliedstaaten des Züricher Prozesses (A, CH, D, F, I, SI und EK) bewusst „Ergebnis-offen“ gehalten, daher stellt das Schweizer Modell der „Alpentransitbörse“ nur eines von mehreren möglichen Verkehrsmanagementsystemen dar und wurde bisher durch die Alpenstaaten noch keine Festlegung auf ein bestimmtes Verkehrsmanagementsystem getroffen.

Diese Studie hat eine sehr umfangreiche Aufgabenstellung, weil es gilt mehrere mögliche Verkehrsmanagementsysteme zu beschreiben, zu analysieren und zu bewerten und die Auswirkungen von jedem Verkehrsmanagementsystem darzustellen. Die Ergebnisse werden den Verkehrsministern des Züricher Prozesses vorgelegt werden. Erst nach den Beratungen und einer Evaluierung der Vor- und Nachteile (wirtschaftlicher, ökologischer, verkehrlicher und finanzieller Art) der einzelnen Verkehrsmanagementsysteme werden konkrete Aussagen über eine mögliche zukünftige Anwendung bzw. definitive Ausformung eines dieser Systeme möglich sein.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann