

ANFRAGE

des Abgeordneten Doppler
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Angertalbrücke

www.diepresse.com berichtete am 19.3.2014 folgendes:

"Bad Hofgastein: Neue Brücke seit Jahren unbenützt

Die alte Angertalbrücke bei Bad Hofgastein wird weiter von Zügen befahren, obwohl es schon seit Jahren eine neue leisere Brücke gibt. Für diese fehlen aber Bewilligungen, der Rechtsstreit zieht sich schon über Jahre hin.

Wien. Im Vergleich zum Semmering-Basistunnel ist alles ganz harmlos: Der Bau hat laut ÖBB-Angaben „nur“ sechs Millionen Euro gekostet (wobei auch schon deutlich mehr kolportiert wurde). Und die Kosten, die Jahr für Jahr zusätzlich entstehen, halten sich mit rund 100.000 Euro ebenfalls in Grenzen. Es geht um die Angertalbrücke an der Tauernbahnstrecke bei Bad Hofgastein.

Die alte - immer noch benützte - Eisenbrücke wurde zwischen 1901 und 1909 gebaut und ist am Ende ihrer Lebensdauer angelangt. Sie muss Jahr für Jahr um besagte 100.000 Euro renoviert werden, um weiter befahrbar zu bleiben - Kostentendenz steigend, wie ÖBB-Infrastruktur-Sprecher René Zumtobel sagt. Die neue Stahlbetonbrücke wurde ab 2006 gebaut und ist seit Jahren fertig, darf aber nicht benützt werden, weil Bewilligungen fehlen. Das Problem: Die neue - und laut ÖBB leisere - Brücke wurde zunächst ohne Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gebaut. Dagegen wehrte sich die Nachbargemeinde Bad Gastein ebenso wie eine Bürgerinitiative und die Landesumweltanwaltschaft Salzburg.

2008 entschied der VwGH, dass doch eine UVP nötig ist. Diese erfolgte dann auch, man einigte sich mit Bad Gastein über Lärmschutzmaßnahmen. Dort zog man daraufhin die Einwände zurück, Umweltanwaltschaft und Bürgerinitiative hielten ihre Bedenken aber aufrecht. Und bekamen recht: Ende 2013 stellte der VwGH fest, dass die im Bewilligungsbescheid getroffenen Feststellungen nicht reichen.

Mehr Verkehrsaufkommen?

Zentrales Thema waren die Auswirkungen des Vorhabens auf die Lärmbelastung für die Anrainer. Unter anderem ging es hierbei auch um künftig ermöglichte höhere Geschwindigkeiten, Verdichtung von Intervallen und mögliche Verstärkung des Güterverkehrsaufkommens in der Nachtzeit. Die Behörde meinte, für die Umweltverträglichkeit reiche es, wenn die Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) eingehalten werden. Stimmt nicht, entschied das Höchstgericht: Das seien nur Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. „Wir brauchen jetzt also einen neuen Bescheid des Verkehrsministeriums“, sagt Zumtobel. Dieser sei nach den nötigen Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens amtswegig zu erlassen.

Zudem sei auch noch ein Bescheid seitens der Salzburger Behörden ausständig - nämlich die ebenfalls erforderliche naturschutzrechtliche Genehmigung. „Wir hoffen,

dass es dazu seitens des Landes einen Willen gibt", so der ÖBB-Sprecher. Einen positiven naturschutzrechtlichen Bescheid habe man zuletzt immerhin bekommen: für die Errichtung von Lärmschutzwänden in Bad Gastein. „Damit kann zumindest dieses Projekt zum Schutz der Anrainer umgesetzt werden.“

Nun gilt es, die ausständigen Bescheide abzuwarten. Fallen sie im Sinn der ÖBB aus, könne man die Arbeiten fortsetzen und mit den Zügen über die lärmarme neue Brücke fahren, sagt Zumtobel. In den nächsten Monaten wolle man unabhängig davon Gespräche mit den Beteiligten führen und einen Konsens suchen.

Kein Baustopp bei Berufung

Eine Novelle des UVP-Gesetzes, die alle UVP-pflichtigen Projekte betrifft, deren Genehmigungsverfahren vor dem 31. 12. 2012 begonnen haben, könnte den Weiterbau beschleunigen: Nach der alten Rechtslage konnte zwar bei Straßenprojekten bis zur Entscheidung über eine Berufung weitergebaut werden, bei Bahnprojekten galt aber ein Baustopp (aufschiebende Wirkung der Berufung). Jetzt darf man auch Bahnprojekte zunächst einmal weiterbauen. „Wir müssen also nicht die Rechtsmittelentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts abwarten“, sagt Zumtobel. Das heißt allerdings auch: Würde die oberste Instanz letztlich gegen das Projekt entscheiden, müsste alles rückgebaut werden. (cka)“

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie hoch waren die Gesamtkosten für die Errichtung der "neuen" Angertalbrücke?
2. Wie hoch sind die jährlichen Instandhaltungskosten für die "neue" Angertalbrücke?
3. Wie hoch sind die jährlichen Instandhaltungskosten für die "alte" Angertalbrücke?
4. Wie hoch waren die bisherigen Instandsetzungskosten der "alten" Angertalbrücke?
5. Wie ist der augenblickliche Stand in Bezug auf die fehlenden Genehmigungen der "neuen" Angertalbrücke?
6. Bis wann sollen die derzeit fehlenden Genehmigungen vorliegen?
7. Wann soll die "neue" Angertalbrücke in Betrieb genommen werden?
8. Was passiert mit der alten Angertalbrücke bei Inbetriebnahme der "neuen" Angertalbrücke?

8/2