

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.326.356

. Juli 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 4. Mai 2021 unter der **Nr.6534/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Tschirgant-Tunnel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Inwiefern war das BMK bei der bisherigen Planung des Tschirgant-Tunnels eingebunden?*

Mit Schreiben vom 28.6.2011 zog die ASFINAG ihren Antrag vom 13.5.2008 auf Durchführung eines UVP-Verfahrens und Erlassung eines Bescheides zurück. Die Planungsbetreuung des BMVIT (nunmehr BMK) zum Tschirgant-Tunnel wurde daraufhin bis auf weiteres ruhend gestellt und bis dato nicht wiederaufgenommen.

Zu Frage 2:

- *Inwieweit war das BMK in die von der ASFINAG durchgeführte Untersuchung zum Entlastungseffekt eines Tschirgant-Tunnels eingebunden?*

Die angesprochene Untersuchung wurde durch die ASFINAG im eigenen Wirkungskreis erstellt.

Zu Frage 3:

- *Wird das Projekt Tschirgant-Tunnel seitens des BMK noch weiter verfolgt?*  
*Wenn ja:*
  - a. *Welche Mittel werden vonseiten des Bundes für dieses Projekt zur Verfügung gestellt?*

- b. *Welche bundespolitischen Beschlüsse sind für die Durchführung dieses Projekts notwendig?*
- c. *Welche weiteren Schritte sind vonseiten des BMK hier noch geplant?*
- d. *Wie bewertet das BMK die Auswirkungen des Tschirgant-Tunnels auf die Emissions-Lage im Bereich West-Tirol, dies unter Berücksichtigung einer zu erwartenden Reduktion von Stausituationen sowie einer ebenfalls zu erwartenden Zunahme der Elektromobilität?*
- e. *Wie bewertet das BMK die Vereinbarkeit des Tschirgant-Tunnels mit dem Regierungsprogramm, vor allem hinsichtlich der angestrebten Klimaneutralität 2040?*
- f. *Welche Veränderung in der Emissionsstatistik erwartet das BMK aufgrund dieses Projekts?*

*Wenn nein:*

- a. *Welche weiteren Maßnahmen werden seitens des BMK getroffen, um der Überlastung der Fernpass-Strecke und der dadurch verursachten Umweltbelastungen entgegen zu wirken?*

Die ASFINAG ist nicht über Bundesmittel finanziert, sondern bewältigt den Bau und den Betrieb selbst über Mauteinnahmen.

Der Tschirgant-Tunnel wurde durch den Gesetzgeber im Bundesstraßengesetz BStG normiert. Die ASFINAG benötigt daher keine weiteren bundespolitischen Beschlüsse des Gesetzgebers für die Durchführung dieses Projektes.

Die Auswirkungen auf die Emissions-Lage kann derzeit noch nicht umfassend beurteilt werden. Dies wäre auch zum gegebenen Zeitpunkt zu früh, da die etwaig zukünftige Lage des Tschirgant-Tunnels noch nicht aufgrund eines Variantenauswahlverfahrens definiert ist.

In Umsetzung der angestrebten Klimaneutralität 2040 wird aktuell das gesamte Bauprogramm der ASFINAG einer Evaluierung unterzogen.

Allen voran stehen hier die dringend notwendigen Anpassungen des Verkehrssystems nach dem Prinzip „Verkehr zu vermeiden, Verkehr zu verlagern und Verkehr zu verbessern“. So wird neben der Umsetzung von Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene weiteres auch der öffentliche Verkehr durch Maßnahmen wie beispielsweise das 1-2-3-Klimaticket maßgeblich attraktiviert. Zusätzlich sieht der beschlossene ÖBB-Rahmenplan 2021-2025 vor, in den kommenden sechs Jahren in Österreich 17,5 Milliarden Euro in den Ausbau und die Modernisierung der Bahn-Infrastruktur zu investieren.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass im Bundesstraßengesetz BStG keine Bundesstraße (weder Autobahn noch Schnellstraße) über den Fernpass normiert ist; auch würde eine derartige Strecke der Alpenkonvention widersprechen. Infolge der Erlassung des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes im Jahr 2002 kommt daher meinem Ressort keine Zuständigkeit zur Maßnahmenentwicklung zur Entlastung der Fernpassstrecke, welche eine Tiroler Landesstraße ist, zu.

Leonore Gewessler, BA



