

2406/AB
vom 10.09.2025 zu 2847/J (XXVIII. GP)

bmimi.gv.at

■ Bundesministerium
 Innovation, Mobilität
 und Infrastruktur

Peter Hanke
 Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Walter Rosenkranz

ministerbuero@bmimi.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Parlament
 1017 Wien

Geschäftszahl: 2025-0.552.263

10. September 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Neßler, Freundinnen und Freunde haben am 10. Juli 2025 unter der **Nr. 2847/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Außerfern und Fernpass an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- Welche bundeseitigen Vorgaben oder Einschränkungen gibt es hinsichtlich der Frage einer Mauterhebung a) für Lkw, b) für Pkw auf Straßen?
- Welche bundeseitigen Vorgaben oder Einschränkungen gibt es hinsichtlich der Frage einer Mauterhebung a) für Lkw, b) für Pkw insbesondere für Straßen außerhalb des A+S Netzes?
- Ist die Einführung einer „Maut-Grenze“, die aufgrund der topographischen Gegebenheiten zu einer nahezu obligatorischen Mautpflicht für alle Bürger:innen führt, die sich aus einem gesamten Politischen Bezirk (Bezirk Reutte) ohne Umweg ins restliche Tiroler Landesgebiet bewegen wollen oder müssen, mit diesen Vorgaben in Einklang zu bringen? Wenn ja, warum im Einzelnen?
- Ist die geplante Einführung einer regionalen finanziellen Gegenleistung zu einer solchen regionalen Mauteinführung aus Sicht Ihres Ressorts europarechtlich unbedenklich? Wenn ja, auf welcher konkreten Grundlage bzw. welchen konkreten Grundlagen fußt Ihre Einschätzung?

Die Bemautung der in den Verzeichnissen 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 angeführten Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen durch Einhebung eines privatrechtlichen Benutzungsentgeltes fällt in die Kompetenz des Bundes (Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG) und wird durch das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geregelt. Mangels kompetenzrechtlicher Zuständigkeit (Art. 15 Abs. 1 B-VG) kann der Bund keine Bemautung für das unterrangige Straßennetz vorsehen oder Vorgaben hierfür machen. Auch der Umfang und

die Ausgestaltung von regionalwirtschaftlichen Förderprogrammen stellen keinen Gegenstand der Vollziehung des Bundes dar.

Zu Frage 5:

- Prominentes Ziel der Ausbauten am Fernpass ist öffentlichen Festlegungen der Tiroler Landesregierung und Landesverwaltung zufolge die Verkürzung der Strecke um fast 3,5 Kilometer sowie „flüssigerer Verkehr“, also – wenn auch von den Ausbaubefürwortern abgestritten – eine merkliche Kapazitätssteigerung auch dieser Achse. Zur Frage der Vereinbarkeit dieser Pläne mit Österreichs Verpflichtung aus der Alpenkonvention und ihrem Verkehrsprotokoll liegen unterschiedliche rechtsfachliche Einschätzungen vor. Wie beurteilen Sie bzw Ihr Haus dieses rechtliche Konfliktpotenzial
 - a) Durch die genannten Maßnahmen für sich,
 - b) Durch diese Maßnahmen im Zusammenspiel mit dem geplanten Tschirgant-tunnel?

Die Umsetzung des angesprochenen Projekts fällt nicht in die Vollziehung des Bundes.

Frage 6:

- Im jüngsten EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich wegen nicht ordnungsgemäßer Umsetzung der UVP-Richtlinie wird unter anderem kritisiert, dass die Umsetzung der Auswahlkriterien für die Bewertung von Projekten unzureichend sei. In ihrer Begründeten Stellungnahme (vom 07.05.2025) an die Republik bekräftigt die EU-Kommission diese Vorwürfe erneut. Sie kritisiert unter anderem unzureichende Berücksichtigung der Kumulierung von Projekten sowie den Umgang mit Projekten in empfindlichen Gebieten wie unter anderem „Bergregionen“ – diese seien in Österreich mit dem zentralen Kriterium „Alpinregion über der Waldgrenze“, also über 1.800-2.200 m Seehöhe, viel zu eingeschränkt und nicht EU-richtlinienkonform abgegrenzt. Welche Konsequenzen sehen Sie im Hinblick auf diese fundierte Kritik der EU-Kommission sowie die Pläne für einen Tschirganttunnel für die UVP-Pflicht der übrigen Straßenaus- und -neubauprojekte entlang der Fernpass-Achse?

Die UVP-Pflicht ergibt sich aus den rechtlichen Rahmenbedingungen. Darüber hinaus verweise ich darauf, dass diese Thematik nicht in meinen Wirkungsbereich fällt, weshalb ich von der Beantwortung Abstand nehme.

Zu Frage 7:

- Laut Ihrer Aussage (GZ 2025-0.350.674 vom 20.03.2025) wurden die nach der Bures-Evaluierung 2011 „ruhend gestellten“ Planungen und Verfahrensvorbereitungen zum Tschirgantunnel von der ASFINANG 2018 wieder aufgenommen und 2019 eine umfassende Verkehrsuntersuchung über drei Varianten dieses Bundesstraßen-Vorhabens begonnen. Laut Zwischenergebnis dieser Untersuchung komme es jedoch bei allen Varianten nicht zu den gewünschten Entlastungswirkungen und die Projektziele würden nicht in ausreichendem Ausmaß erreicht. Die grundsätzliche Problematik der Stausituation am Fernpass bliebe bestehen, und an Werktagen würde es sogar zu einer Verkehrszunahme in der angeblich entlasteten Region (Gurgltal) kommen.
 - a) Werden Sie angesichts dieser klaren Faktenlage die Streichung des Projekts Tschirgantunnel aus dem Anhang des Bundesstraßengesetzes vorantreiben? Wenn nein warum nicht?
 - b) Welche sonstigen weiteren Schritte in Bezug auf den Tschirgantunnel sind allenfalls für etwa wann vorgesehen?

- c) *Im obzitierten Schriftstück halten Sie fest, dass mit 15. April 2025 die Rückmeldung des Landes Tirol zu dieser Verkehrsuntersuchung und diesen Fakten ausständig war. Liegt diese Rückmeldung inzwischen vor, falls ja seit wann und was sind ihre Kernaussagen?*

Die Verkehrsuntersuchung inkl. Variantenbewertung liegt vor und wurde dem Land Tirol zur Prüfung übergeben. Aufgrund der Rückmeldungen seitens des Landes zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung wurde vereinbart, hier zusätzliche Detailauswertungen zu erstellen. Das Verkehrsmodell wird derzeit dahingehend überarbeitet.

Zu Frage 8:

- *Im Fachtwurf Zielnetz 2040 wurde als „allfälliges neues Netzelement für einen Horizont nach 2040“ unter anderem die „Erschließung Außerfern“ (Fernpassbahn mit dem Kernelement Fernpassbahntunnel) und ebenso das sogenannte „Rätische Dreieck“ erwähnt. Zur Fernpassbahn liegt seit 2018 eine Machbarkeitsstudie von ÖBB Infrastruktur AG und Land Tirol sowie seit Ende 2020 eine detaillierte Verkehrsuntersuchung incl. Potenzialabschätzung vor.*
 - a) *Welche nächsten Schritte sind im Zusammenhang mit dem „neuen Netzelement“ Fernpassbahn derzeit für etwa wann vorgesehen?*
 - b) *Falls keine Schritte vorgesehen sind: Warum nicht?*
 - c) *Welche nächsten Schritte sind im Zusammenhang mit dem „neuen Netzelement“ Rätisches Dreieck derzeit für etwa wann vorgesehen?*
 - d) *Falls keine Schritte vorgesehen sind: Warum nicht?*

Das Regierungsprogramm sieht eine Evaluierung des Fachtwurfs Zielnetz 2040 vor. Prinzipiell besteht die Zielsetzung, dass die im Zielnetz zur Umsetzung empfohlenen Module prioritär umgesetzt werden. Aus diesem Grund werden derzeit keine konkreten Planungen für darüberhinausgehende Projekte durchgeführt.

Zu Frage 9:

- *Welche konkreten Schritte zur Überwindung der derzeitigen unbefriedigenden Situation auf der Außerfern – Einstellung Güterverkehr nach mangelhafter Instandhaltung der Gleise auf deutscher Seite trotz Staatsvertrag etc., daher Verlagerung von Güterverkehr auf die bereits überlastete Straße – sind wann konkret vorgesehen?*

Die aufgrund des schlechten Erhaltungszustands der Strecke erforderliche Reduktion der Achslast auf 20 Tonnen auf deutscher Seite bedeutet gravierende Einschränkungen für den Güterverkehr sowie den Betrieb der Strecke. Die ÖBB Infrastruktur AG ist dazu mit der DB-Infra GO in konstruktiven Gesprächen um Lösungen zur Beseitigung der Probleme zu finden.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

