

**Peter Hanke**  
Bundesminister

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Walter Rosenkranz  
Parlament  
1017 Wien

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.763.520

21. November 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mölzer und weitere Abgeordnete haben am 23. September 2025 unter der **Nr. 3326/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verzögerung und Investitionsbedarf bei infrastrukturellen Großprojekten – speziell Unterflurtrasse St. Andrä bei Villach an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie rechtfertigt Ihr Ministerium die Dauer von nahezu 3 Jahren für den Neubau einer nur 470 Meter langen Infrastrukturmaßnahme?*

Die Bauzeit für die Neuerrichtung der Unterflurtrasse St. Andrä unter Verkehr beträgt ca. 24 Monate und gliedert sich in folgende Phasen auf:

- Mitte September 2025 bis Mitte Mai 2026: Abtrag der bestehenden Unterflurtrasse inkl. der Seitenwände und der Mittelwand und Neuerrichtung der Mittelwand.
- Mitte September 2026 bis Mitte Mai 2027: Neubau der Unterflurtrasse RFB Salzburg (470m).
- Mitte September 2027 bis Mitte Mai 2028: Neubau der Unterflurtrasse RFB Villach (470m).

Im Zeitraum von Mitte Mai bis Mitte September in den Jahren 2026 und 2027 finden keine verkehrsbehindernden Arbeiten an der Unterflurtrasse statt, sodass der Verkehr ungehindert fließen kann und somit massive Verkehrsbelastungen verhindert werden können. Durch die gewählte Aufteilung der Bauphasen werden die Verkehrsbehinderungen auf ein Minimum reduziert.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Wie lange haben vergleichbare Unterflurtrassen- oder Tunnelprojekte in Österreich in Planung und Umsetzung gedauert? (Bitte um Auflistung nach Projekten der letzten 20 Jahre)*
- *Wie hoch waren die durchschnittlichen Baukosten pro Meter bei vergleichbaren Projekten? (Bitte um Aufschlüsselung)*

Aufgrund der Errichtung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes überwiegend im Zeitraum der 1960-er bis 1990-er Jahre war ein Neubau einer bestehenden Unterflurtrasse bis dato nicht erforderlich. Aus diesem Grund können auch keine Vergleichsprojekte genannt werden.

Zu Frage 4:

- *Welche Lehren aus vergleichbaren Projekten werden für die Trasse St. Andrä herangezogen, um Effizienz und Kostensicherheit zu gewährleisten?*

Entgegen der Bestandsunterflurtrasse erfolgt die Ausführung der neuen Unterflurtrasse aufgrund des aktuellen Standes der Technik mit wesentlich mehr Betondeckung im Vergleich zu den Ausführungen vor ca. 40 Jahren. Der Neubau erfolgt in Ortbetonbauweise (ohne Fertigteile), und es wird zum Schutz gegen Chloride eine Beschichtung an den Tunnelwänden aufgebracht.

Um die Termine für die geplanten Verkehrsfreigaben vor dem jeweiligen Urlauberreiseverkehr einzuhalten, ist die Einhaltung dieser Termine für den (Bau-) Auftragnehmer vertraglich hochpönalisiert.

Zu den Fragen 5, 10, 13 und 14 sowie 16 bis 18:

- *Gibt es internationale Vergleichswerte (z.B. aus Deutschland, Schweiz, Italien), die zeigen, ob die österreichische Umsetzungsgeschwindigkeit und Kostenstruktur konkurrenzfähig ist?*
- *Wird im Bereich der Umleitungen oder Bauzonen eine verbesserte Beschilderung, Sicherheitsmaßnahmen oder alternative Routen geschaffen, insbesondere für Anrainer, Betriebe und Rettungsdienste?*
- *Welche Maßnahmen werden gesetzt, um die regionale Mobilität im Großraum Villach während der Bauarbeiten sicherzustellen?*
- *Welche Möglichkeiten werden geprüft, um Pendlerströme effizient zu lenken und wirtschaftliche Nachteile für Betriebe und Anrainer zu vermeiden?*
- *Welche zusätzlichen Kosten würden entstehen, wenn man die Bauzeit durch Einsatz moderner Bauverfahren, erhöhte Arbeitsleistung (z.B. Zwei- oder Drei-Schicht-Betrieb) oder größere Ressourceninvestition deutlich verkürzen würde?*
- *Wie würden sich diese Mehrkosten im Verhältnis zu den volkswirtschaftlichen Schäden durch Staus und Verzögerungen darstellen?*
- *Hat das Ministerium Varianten geprüft, bei denen man – trotz höherer Investitionskosten – durch schnelleren Bau die volkswirtschaftlich günstigere Lösung erreicht?*
  - a. *Falls nein, warum nicht?*

Auf Grund der Lage in einem dicht besiedelten Gebiet, können keine Nacharbeiten durchgeführt werden, Wochenendarbeiten sollen nur im Ausnahmefall stattfinden. Um Verkehrsbehinderungen im A- und S-Netz möglichst gering zu halten, werden die Bauarbeiten

auf verkehrsarme Zeiten beschränkt. Dadurch soll vermieden werden, dass es zu Ableitungen vom A- und S-Netz kommt. Wie bereits erwähnt, ist eine Sommerpause ebenfalls unumgänglich.

Der Verkehrsfluss auf der über die Unterflurtrasse führenden Landesstraße L49 (Ossiacher See Straße) wird während der Bauarbeiten durch eine Behelfsbrücke sichergestellt.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Gibt es eine umfängliche Kosten-Nutzen-Analyse, die die Entscheidung für einen Neubau statt einer Sanierung belegt?*
- *Liegt eine vollständige Aufschlüsselung der 38 Millionen Euro, die investiert werden sollen, vor?*
  - a. *Welchen Anteil trägt der Bund und welchen die ASFINAG bzw. andere Institutionen?*

Es gibt eine Wirtschaftlichkeitsanalyse und eine Variantegegenüberstellung, durchgeführt von externen Expert:innen. Auf Grund der massiven Schädigung der Außenwände hat sich ein Neubau als wirtschaftlicher erwiesen. Die Gesamtprojektkosten betragen aus heutiger Sicht rund € 30 Millionen und werden zu 100% von der ASFINAG getragen.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Warum ist eine Infrastruktur, die erst 40 Jahre alt ist, bereits im „Schrottzustand“?*
- *Plant das Ministerium künftig erhöhte Qualitätsanforderungen, um eine deutlich längere Lebensdauer zu sichern?*
  - a. *Wenn ja, welche?*

Dieses Projekt wurde vor ca. 40 Jahren vom Land Kärnten gebaut. Die Ausführung der Decke wurde mit Fertigteilen getätigt, welche nach damaligem Stand der Technik nur eine geringe Betondeckung hatten. Es wurde zum Schutz gegen Chloride (Salzstreuung) auch keine Tunnelbeschichtung aufgebracht.

Die Qualitätsanforderungen haben sich seither stetig weiterentwickelt und sind in den entsprechenden Vorschriften (insbesondere ÖNORMEN und RVS-Richtlinien) abgebildet.

Unter anderem sind seitens meines Ressorts folgende Maßnahmen geplant: Erhöhung der Betondeckung auf 4 bzw. 4,5 cm, Erhöhung der Betonqualität auf C30/37 B5/SB/BL, Betonüberwachung nach CC2 Standard, Tunnelbeschichtung nach Planungshandbuch ASFINAG bzw. nach den Richtlinien und Vorschriften (RVS) für den Straßenbau.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Wie werden Wasser-, Strom- und Breitbandinfrastruktur abgesichert bzw. verbessert im Kontext der Baumaßnahme?*
- *Existieren Synergie-Effekte mit anderen Infrastrukturprojekten in Kärnten oder überregional (z.B. Glasfaserausbau, Wassernetze)?*

Im Zuge der Projektvorbereitung wurde – in Abstimmung mit den Leitungsträgern – die Wasserleitung von der Stadt Villach umgelegt und erneuert, ebenso wurden Leitungen der Kärntner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft (KELAG) umgelegt. Die bestehende Gasdruckstation

wurde von der KELAG im Vorfeld versetzt. Die CN.as Trasse der ASFINAG (Betriebsnetzwerk) wird zukünftig im Bereich der Unterflurtrasse geführt.

Zu Frage 15:

- *Liegen Berechnungen vor, welche volkswirtschaftlichen Schäden (z.B. durch Staus, längere Fahrzeiten, Umleitungen, Ausfälle im Güterverkehr) während der gesamten Bauzeit zu erwarten sind?*
  - a. *Falls ja, wie hoch werden diese Schäden pro Jahr bzw. über die gesamte Bauzeit beziffert?*
  - b. *Falls nein, warum wurden derartige Analysen bislang nicht erstellt?*

Die volkswirtschaftlichen Schäden betreffen hauptsächlich Staustunden im Urlauberrückreiseverkehr im September und daher größtenteils nicht die österreichische Volkswirtschaft. Durch die Unterbrechung der Bauarbeiten jeweils zwischen Christi Himmelfahrt und Mitte September wird der volkswirtschaftliche Schaden durch Stauerscheinungen auf ein Minimum reduziert. Generell wurden, wie oben ausgeführt, die Behinderungen so gut als möglich reduziert. Ausfälle im Güterverkehr sind durch dieses Projekt nicht zu erwarten.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

