

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

GZ. BMVIT-11.000/0016-I/PR3/2018

Wien, am 23. August 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen haben am 5. Juli 2018 unter der **Nr. 1270/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Pannestreifenfreigabe Innsbruck West – Zirl Ost gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Gründe führen zu einer Freigabe des Pannestreifens?  
a. Wurden im Vorfeld diesbezügliche Studien durchgeführt? Bitte um Auflistung der Studien, Erhebungen, etc. inkl. Ergebnisse.*

Auf Grund von regelmäßigen Stauerscheinungen in den Morgen- und Abendspitzen im Abschnitt AST Innsbruck West bis AST Zirl Ost soll durch eine temporäre Pannestreifenfreigabe die Verkehrsqualität kurzfristig verbessert und die Stauerscheinung vermindert werden.

Als Grundlage dafür diene ein eigens beauftragter Grundlagenforschungsbericht der TU Graz, in dem Pannestreifenprojekte aus dem europäischen Ausland analysiert und an österreichische Rahmenbedingungen angepasst wurden.

Zu den Fragen 2 und 7:

- *Wie sehen die konkret geplanten Ausführungen zu diesem Projekt aus? Bitte um eine ausführliche Beschreibung des gesamten Projektes.*

- *Was sind die in Aussicht genommenen technischen Notwendigkeiten und Baumaßnahmen für dieses Projekt?*

Im gegenständlichen Abschnitt ist die Errichtung von zusätzlichen Pannenbuchten geplant. Außerdem sollen die Ein- und Ausfahrten (AST Völs - Kranebitten, Parkplätze Kematen und Sieglanger) so adaptiert werden, dass beim Befahren des Pannenstreifens eine Auf- und Abfahrt gefahrlos möglich ist. Damit eine Signalisierung auch erfolgt (Aktivierung und Deaktivierung der Nutzung des Pannenstreifens), sind Überkopfportale und seitliche Anzeigequerschnitte angedacht. Außerdem wird vor der Aktivierung die Befahrbarkeit des Pannenstreifens von der ASFINAG überprüft.

Unabhängig von der Pannenstreifenfreigabe muss auf Grund des Erhaltungszustandes zeitnah eine Generalerneuerung der Fahrbahn im Abschnitt Kranebitten bis Zirl Ost erfolgen, die Oberflächenentwässerung muss im gesamten Abschnitt an den Stand der Technik angepasst werden und die bestehenden Lärmschutzeinrichtungen auf Grund des Erhaltungszustandes erneuert werden.

#### Zu Frage 3:

- *Welche Arbeiten sind an welchen Teilen des Streckenabschnittes geplant?*
  - a. *Wie sind diese finanziell aufgegliedert?*
  - b. *Inwieweit gibt es bereits eine konkrete terminliche Planung derselben?*

Die Errichtung von zusätzlichen Pannenbuchten und der Neubau der Signalisierung sind im gesamten Abschnitt von der AST Innsbruck West bis AST Völs Kranebitten geplant. Die Adaptierungen der Auf- und Abfahrten finden bei den jeweiligen Anschlussstellen sowie Parkplätzen statt.

Die Gesamtprojektkosten der Pannenstreifenfreigabe belaufen sich auf ca. 15,8 Mio. Euro netto. Der Anteil der Signalisierung inkl. der notwendigen Kabelgrabungsarbeiten ist mit ca. 10 Mio. Euro zu beziffern. Die restlichen 5,8 Mio. Euro sind für die Errichtung der Pannenbuchten und für die Adaptierung der Auf- und Abfahrten notwendig.

Die ASFINAG möchte noch die Ergebnisse der Teststrecke auf der A4 abwarten. Außerdem sind noch Behördengenehmigungen ausständig, sowie weitere Rahmenbedingungen zu klären. Deshalb können zu einem Zeitplan noch keine konkreten Angaben gemacht werden. Mit der unter Fragepunkt 2 angeführten Generalerneuerung muss auf alle Fälle spätestens 2020 begonnen werden.

Zu Frage 4:

- *Gibt es gleiche oder ähnliche Projekte, die bereits umgesetzt wurden oder gegenwärtig umgesetzt werden?*
  - a. *Wenn ja, wo?*

Von Seiten der ASFINAG werden weitere Pilotprojekte verfolgt. Eine Teststrecke an der A4 (AST Simmering bis Knoten Schwechat) ist bereits in Betrieb, ein weiteres Pilotprojekt ist an der A1 bei Salzburg (AST Wallersee bis AST Salzburg Nord) geplant.

Zu Frage 5:

- *Welche Sicherheitsflächen sind nach Freigabe des Pannestreifens vorgesehen?*

Es werden in regelmäßigen Abständen Pannenbuchten errichtet.

Zu Frage 6:

- *Inwiefern wurde bei der Planung das innerstädtische Verkehrsproblem in Innsbruck berücksichtigt?*

Grundlage für die Verkehrsuntersuchung der ASFINAG war das Verkehrsmodell des Landes Tirol, in dem das Stadtgebiet von Innsbruck modelliert ist.

Zu Frage 8:

- *Ist eine allenfalls notwendige gesetzliche Adaptierung der StVO oder anderen einschlägigen rechtlichen Bestimmungen bereits in Planung?*
  - a. *Bitte um Auflistung aller betreffenden rechtlichen Bestimmungen und die entsprechend vorgesehenen Adaptierungen.*

Um den Pannestreifen befahren zu können, war eine Novellierung der StVO notwendig – Grundlage dafür war der schon oben erwähnte Grundlagenbericht der TU Graz. Siehe dazu BGBl. I Nr. 42/2018 (29. StVO-Novelle).

Ing. Norbert Hofer



