

II- 2159 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

**DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK**

ZI. 42.818-Präs. A/73

Wien, 73 - 02 - 09

Anfrage Nr. 1022 der Abg. Regensburger
und Gen. betr. Autobahn Innsbruck-Telfs.

1020/A.B.
zu **1022/J.**
Präs. anr. **14. Feo. 1973**

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B E N Y A

Parlament
1010 Wien

Auf die Anfrage Nr. 1022, welche die Abgeordneten Regensburger und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 19. Dezember 1972, betreffend Autobahn Innsbruck-Telfs an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Frage 1:

Entspricht die Meldung der "Tiroler Tageszeitung" den Tatsachen ?

Zu 1):

Das Bundesministerium für Bauten und Technik hat mit dem Amt der Tiroler Landesregierung folgenden Bauzeitplan für den in Rede stehenden Abschnitt der Inntalautobahn vereinbart:

Der Bau des Abschnittes Innsbruck /West-Völs muß auf die umfangreichen Innregulierungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz der Landeshauptstadt Innsbruck abgestimmt werden. Daher sind die erforderlichen Wasserbauarbeiten im Bereich der Anschlußstelle "Innsbruck/West" für das Jahr 1973 und für das anschließende Baulos "Völs" für das Jahr 1974 vorgesehen, während sich die Straßenbauarbeiten für die Anschlußstelle "Innsbruck/West" über die Jahre 1973 bis Mitte 1975 erstrecken und die anschließenden Straßenbauarbeiten für das Baulos "Völs" in der zweiten Hälfte des Jahres 1975 beginnen sollen. Das in Richtung Westen anschließende Baulos "Kematen", welches die Anschlußstelle "Kranebitten" enthält, sowie die Zirler Innbrücke sind durch die Innregulierungsarbeiten nicht betroffen und werden in der zweiten Hälfte des Jahres 1973 begonnen. Für dieses Baulos, sowie die neu zu bauende Kranebittener

- 2 -

Innbrücke, ist die Verkehrsübergabe gegen Ende des Jahres 1975 vorgesehen, während der Abschnitt Innsbruck/West-Völs erst ein Jahr später, also gegen Ende des Jahres 1976, dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden sollte.

Zwischenzeitlich wurde Innsbruck die Durchführung der Winterolympiade 1976 übertragen. Sofort nach Bekanntwerden dieser Entscheidung habe ich die zuständige Sektion meines Ministeriums beauftragt zu prüfen, ob die teilweise oder gänzliche Verkehrsfreigabe des Abschnittes Innsbruck/West-Völs eine Voraussetzung für die Bewältigung des Verkehrs während der Olympiade darstellt. Die Untersuchungen sind unverzüglich aufgenommen worden. Ihr Ergebnis wird eine entsprechende Berücksichtigung finden.

Der eingangs angeführte Bauzeitplan für den Ausbau der Inntalautobahn sieht weiters vor, daß im Abschnitt Zirl - Telfs der Inntalautobahn die Bauarbeiten für die Innbrücke Inzing und für die Innverlegungen kleineren Umfangs noch im Jahre 1973 und in den Baulosen "Zirl" und "Pettnau" Mitte bzw. in der zweiten Hälfte des Jahres 1974 in Angriff genommen werden. Es kann damit gerechnet werden, daß diese Bauarbeiten bis zum Herbst 1976 abgeschlossen sind.

Voraussichtlich ein Jahr später, das heißt gegen Ende des Jahres 1977, wird das Baulos "Telfs" und der provisorische Anschluß samt der neuen Telfser Innbrücke, für die der Baubeginn mit Frühjahr bis Herbst 1975 vorgesehen ist, dem Verkehr übergeben werden können. Es wird daher tatsächlich, um auf die Fragestellung zurückzukommen, die Inntalautobahn zwischen Innsbruck und Telfs frühestens mit Beginn des Jahres 1978 durchgehend befahrbar sein.

Frage 2:

Welche Möglichkeiten bestehen, um eine Fertigstellung der Oberinntalautobahn bis Telfs noch vor dem dort angegebenen Termin zu sichern ?

Zu 2):

Aus vorwiegend finanziellen, aber auch aus bautechnischen Gründen kann, wie bereits in der Antwort zur 1. Frage ausgeführt, die gesamte in Rede stehende Teilstrecke der Inntalautobahn nicht vor Beginn des Jahres 1978 fertiggestellt werden. Es wird jedoch getrachtet, verkehrs-

- 3 -

mäßig wichtige Abschnitte dieser Strecke bereits vor dem erwähnten Termin dem Verkehr zur Verfügung zu stellen.

Frage 3:

Da der Hauptgrund der Verzögerung in der Finanzierung liegt - welche zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten stehen zur Verfügung und werden von Ihnen für diese Projekt freigegeben ?

Zu 3):

Ursprünglich war vereinbart, daß das für die Fertigstellung der Inntalautobahn aufgenommene Kapital in der Höhe von 362 Millionen Schilling im Jahre 1973 zur Gänze abgestattet wird.

Darnit aber eine Verzögerung im weiteren Ausbau des Tiroler Bundesstraßennetzes vermieden wird, habe ich dem Herrn Landeshauptmann von Tirol vorgeschlagen, daß die Mittel in drei Jahresraten getilgt werden.

Da im Jahre 1973 noch Fertigstellungsarbeiten im Abschnitt der Inntalautobahn östlich von Innsbruck durchzuführen sind, während die Arbeiten am Bau der Autobahn Innsbruck in Richtung Zirl erst anlaufen, ist das Erfordernis an Kreditmitteln noch in solchen Grenzen, daß zweckmäßigerweise die erste Tilgungsrate im Jahre 1973 erfolgen kann. Hingegen wird das Finanzerfordernis 1974 schon so beachtlich sein, daß das Jahr 1974 tilgungsfrei zu halten und erst 1975 und 1976 der restliche Betrag abzustatten sein wird.

Dadurch werden aus dem für das Bundesland Tirol vorgesehenen Anteil an der Bundesmineralölsteuer für die in Rede stehenden Teilstücke der Inntalautobahn westlich Innsbruck sinnvolle Verwendung finden können.

Erst auf Grund dieser Finanzierungsmaßnahmen ist eine Fertigstellung der Inntalautobahn von Innsbruck bis Telfs bis zum Jahre 1978 möglich.

H.W.M.