



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

II-852 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

285/AB

Zl. 10.101/71-I/A/3a/87

1987-06-02

zu 273/J

Wien, am 29. Mai 1987

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Mag. Leopold Gratz

Parlament

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 273/J betreffend Ausbau der Brenner Autobahn, welche die Abgeordneten Blau-Meissner, Buchner, Fux, Mag. Geyer, Dr. Pilz, Smolle, Srb und Wabl am 7. April 1987 an mich richteten, beehe ich mich wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Punkt 1 der Anfrage:

Die Brenner Autobahn wurde in den Jahren 1959 - 1968 errichtet; im Anfangsstadium nicht einmal als Autobahn, sondern als vierstreifige Bundesstraße. Als diese Strecke dann in das Autobahnnetz aufgenommen wurde, wurde sie weiterhin nur im sogenannten "Sparquerschnitt", das heißt mit zwei Fahrspuren und einer Doppelleitschiene anstelle

eines Mittelstreifens, gebaut. Die Brenner Autobahn verfügt daher von Anfang an über keine Abstellspur, auch Pannenstreifen genannt. Nur in zwei kurzen Abschnitten wurde eine Kriechspur für LKW errichtet. Mit der zunehmenden Frequenz auf der Brenner Autobahn, vor allem auch im Schwerverkehr, hat sich gezeigt, daß zur Aufrechterhaltung eines flüssigen, sicheren und damit auch umweltschonenden Verkehrs mit dem Sparquerschnitt das Auslangen nicht mehr gefunden werden kann. Man entschloß sich daher, die Brenner Autobahn dem allgemein üblichen Standard von Autobahnen anzupassen. Beginnend Anfang der 70er Jahre wurde die Autobahn sukzessive verbreitert, wobei zuerst an den verkehrsunsicheren Strecken im Gefälle eine Kriechspur gebaut wurde. Damit konnte in diesen Bereichen das Unfallgeschehen drastisch reduziert werden.

Das gesamte Ausbauprogramm sieht jedoch keinesfalls eine Autobahn mit sechs Fahrspuren vor. Ziel ist es, in den Gefällestrecken eine Kriechspur anzulegen und in den ebenen Strecken einen Pannenstreifen zu errichten, um, wie gesagt, den Verkehrsfluß sicherer, flüssiger und damit auch umweltfreundlicher abwickeln zu können. Ein weiterer Vorteil dieses Ausbaues wird auch sein, daß in Zukunft bei Reparaturen weitestgehend auf das Einrichten von Gegenverkehrsstücken verzichtet werden wird können. Keinesfalls soll die Verbreiterung der Brenner Autobahn dazu dienen, neuen Verkehr auf die Autobahn zu ziehen. Die Verbreiterung der gesamten Strecke von Innsbruck bis zum Brenner soll 1992 abgeschlossen sein. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 700 Mio. Schilling.

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen des Erhaltungsaufwandes zur Gänze aus den Mauteinnahmen. Es muß jedoch dazu gesagt werden, daß sich dadurch die an die ASFINAG abzuführenden

- 3 -

Mautüberschüsse entsprechend verringern.

Zuschüsse der ASFINAG für diesen Ausbau sind jedenfalls nicht erforderlich.

Zu Punkt 2 der Anfrage:

An der Brenner Autobahn AG ist die Republik Österreich mit 75 % und das Land Tirol mit 25 % beteiligt.

Die Mauteinnahmen sind jedoch gesetzlich als Einnahmen der Republik Österreich festgelegt.

