



II-489 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPLO.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 73 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/54-4-90

72 IAB

1991-01-22

zu 24 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

DDr. Niederwieser und Genossen vom 22.11.1990,

Nr. 24/J-NR/1990, "E 66"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Sind Ihnen die Ausbaupläne der italienischen Stellen im Bereich der Trassenführung der E 66 bekannt?

Welche Maßnahmen wären aus verkehrspolitischer Sicht in den nächsten fünf Jahren auf österreichischer Seite hinsichtlich der E 66 geplant?"

Die Ausbaupläne der italienischen Stellen im Bereich der Trassenführung der E 66 sind mir nicht bekannt.

Planung, Bau und Erhaltung von Bundesstraßen sowie die Festlegung und Administrierung von Europastraßen, die über Bundesstraßen führen, fallen in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten.
 Ich darf daher vorschlagen, diese Fragen an den Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zu richten.

Zu Frage 3:

"Wie stehen Sie zu den Forderungen lokaler Bürgerinitiativen, zur Vermeidung der Entstehung einer neuen Transitroute durch Tirol eine Tonnagebeschränkung (7,5 t) zu erlassen?"

Da es sich bei der Erlassung von Tonnagebeschränkungen auf Bundesstraßen um eine autonome Angelegenheit der Landesvoll-

- 2 -

ziehung handelt, wäre in diesem Fall die Landesregierung bzw. die örtlich zuständige Bezirkshauptmannschaft kompetent. Gemäß der österreichischen Bundesverfassung kommt dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr in dieser Angelegenheit weder ein Weisungs- noch ein Koordinierungsrecht zu.

Zu Frage 4:

"Gibt es konkrete Pläne zum Ausbau der Bahnlinie zwischen Lienz und Innsbruck?"

Der immer stärker werdende Transitverkehr - insbesondere auf der Inntal-Brenner-Route - hat bereits im Jahr 1986 die Verkehrsminister der BRD, Italiens und Österreichs veranlaßt, ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung und Attraktivierung des Brennereisenbahnverkehrs zu vereinbaren. Dieses Konzept sieht eine Erhöhung der Kapazität der bestehenden Brennerstrecke und längerfristig die Schaffung einer zusätzlichen 2-gleisigen Eisenbahnmagistrale von Deutschland nach Italien mit einem Brennerbasistunnel vor.

Die speziell entlang der Transitrouten in Tirol auftretende, hohe nächtliche Lärmbelästigung führte zur Verhängung des Nachtfahrverbotes für nicht lärmarme LKWs mit 1. Dezember 1989. Zur kurzfristigen Bewältigung der daraus resultierenden, vermehrten Nachfrage nach Schienentransporten haben die ÖBB, gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn und den Italienischen Staatsbahnen, maßgebliche Verstärkungen des Zugangebotes im begleiteten und unbegleiteten Kombinierten Verkehr sowie im konventionellen Güterverkehr durchgeführt.

Zur Umsetzung kurz- und mittelfristiger Maßnahmen auf der Brennerroute wurden bereits zwei Verträge zwischen der Deutschen Bundesbahn, den Italienischen Staatsbahnen sowie den ÖBB bzw. zwischen den Verkehrsressorts der drei Länder abgeschlossen.

- 3 -

Auf Osttiroler Seite sind insbesondere der Ausbau und die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Abzweigung Lendorf - Lienz - Staatsgrenze bei San Candido/Innichen zu nennen. Das Vorhaben erfolgte in enger Abstimmung mit den Ausbauplänen der Italienischen Staatsbahnen, womit eine weitere leistungsfähige Transitverbindung mit Italien geschaffen wurde.

Der Baubeginn erfolgte 1985; der elektrische Betrieb wurde im Teilabschnitt Lendorf - Lienz im Dezember 1988, im Gesamtabchnitt Lendorf - Lienz-Staatsgrenze zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1989 aufgenommen.

Die Gesamtkosten für die Elektrifizierung sowie die begleitenden Maßnahmen für die Infrastruktur bzw. die Modernisierung und Rationalisierung von Anlagen und der Betriebsführung (Energieversorgung, Erneuerung und Verstärkung des Unter-, Ober- und Brückenbaues, fernmelde- und sicherungstechnische Maßnahmen etc.) betrugen rd. 1,2 Milliarden Schilling.

Wien, am 21. Jänner 1991

Der Bundesminister

