

379/AB XXII. GP

Eingelangt am 02.07.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfragebeantwortung

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 378/J-NR/2003 betreffend eine dritte Autobahn-Anschlussstelle für Hall in Tirol, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 7. Mai 2003 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 5:

Ist Ihnen das erwähnte Projekt einer dritten Autobahnanschlussstelle für Hall in Tirol im Osten der Stadt bekannt?

Ist eine Umsetzung dieses Projektes realistisch, und wenn ja, in welchem Zeitrahmen?

Welche Kosten würde die Realisierung dieses Projektes verursachen?

Welche Entlastungswirkung hätte dieses Projekt für Hall in Tirol, und wie soll diese im Einzelnen entstehen?

Welche Untersuchungen liegen Ihnen vor bzw. sind Ihnen bekannt, die die Errichtung einer Anschlussstelle in diesem Bereich nahe legen, und welche Ergebnisse haben diese im einzelnen?

Antwort:

Die durch den Fruchtgenussvertrag einzig zur Projektsvorlage legitimierte ASFINAG hat bislang kein Projekt einer dritten Autobahnanschlussstelle im Osten von Hall in Tirol vorgelegt. Aussagen zu Dringlichkeit, Notwendigkeit, Investitions- und Betriebskosten, verkehrlichen Be- und Entlastungswirkungen sowie Realisierungshorizont können daher nicht abgegeben werden. Seitens der ASFINAG laufen aber Arbeiten zur Erstellung eines österreichweiten Anschlussstellenkonzeptes, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass dieser Anschlussstellenwunsch mit in die Überprüfung möglicher Standorte aufgenommen werden wird.

Frage 6:

Welche Schritte im Einzelnen wird der Bund bis wann setzen, um zu einem besseren Angebot beim öffentlichen Verkehr im Raum östlich von Innsbruck und damit zur Verbesserung des Modal Split sowie zur Reduktion der verkehrsbedingten Luft- und Klimabelastungen in dieser schwer vorbelasteten Region beizutragen?

Antwort:

Der Bund ist derzeit dabei durch den viergleisigen Ausbau der Unterinntalbahn die wesentliche Voraussetzung für einen verbesserten schienengebundenen Nahverkehr östlich von Innsbruck nämlich die Erhöhung der Streckenkapazität zu realisieren. Nach der Fertigstellung dieses Projektes voraussichtlich bis zum Jahr 2009 wird es auch die Aufgabe des Landes Tirol sowie der betroffenen Städte und Gemeinden im Unterinntal sein, durch eine Bestellung von zusätzlichen Zugleistungen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Unterinntal beizutragen. Diese Bestellungen können dann unter Umständen nach den Bestimmungen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 (ÖPNRV-G 1999) auch vom Bund gefördert werden.