

II- 1602 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER

652 / A. B.

FÜR BAUTEN UND TECHNIK

zu 626 / J.

Zl. 45.353-Präs.A/71

Präs. am 29. Juli 1971

Wien, am 19. Juli 1971

Anfrage Nr. 626 des Abg. Egg und Genossen
betreffend Autobahndreieck in Innsbruck.

Herrn

Präsidenten des Nationalrates

Dipl. Ing. Karl Waldbrunner

Parlament

1010 Wien

S. Fiedl

Auf die Anfrage, welche die Abg. zum Nationalrat Egg und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 8. Juni 1971, betreffend das Autobahndreieck in Innsbruck, an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

- 1.) Wie weit ist die Planung des Autobahndreieckes Innsbruck-als Anschlußstelle zur Inntal- und Brennerautobahn gediehen?

Von dem geplanten Autobahndreieck Innsbruck, welches im künftigen Endausbau die beiden Anschlußstellen Innsbruck/Ost und Innsbruck/West der von Kufstein über Innsbruck bis nach Landeck führenden Inntalautobahn und die Anschlußstelle Innsbruck/Süd der Brennerautobahn miteinander verbinden und damit einen direkten autobahnmäßigen Anschluß für den Verkehr von der Inntalautobahn im Raume Innsbruck bzw. aus dem oberen und unteren Inntal an die Brennerautobahn und umgekehrt bilden wird, steht die Strecke Innsbruck/Ost - Innsbruck/Süd als sog. Ostast der Brennerautobahn bereits unter Verkehr.

Für die Strecke Innsbruck/Ost-Innsbruck/West der Inntalautobahn ist die Detailplanung im Abschnitt von Innsbruck/Amras bis zur Abzweigung des von der Inntalautobahn zur Anschlußstelle Innsbruck/Süd führenden sog. Westastes der Brennerautobahn noch im Gange; für den restlichen Streckenabschnitt bis zur Anschlußstelle Innsbruck/West ist die Detailprojektierung bereits im wesentlichen abgeschlossen.

- 2 -

zu Zl. 45.353-Präs.A/71

Für den Westast der Brennerautobahn ist die Detailplanung von der Abzweigung von der Inntalautobahn nächst Innsbruck/Wilten bis zu dem nördlich von der Anschlußstelle Innsbruck/Süd gelegenen Zusammenschluß mit dem Ostast der Brennerautobahn abgeschlossen.

2.) Welche Kosten entstehen für die Verwirklichung dieses Autobahnprojektes und wer beteiligt sich in welcher Höhe?

Die Baukosten für die noch fehlenden Reststrecken des Autobahndreieckes Innsbruck werden auf Grund der bisher vorliegenden Kostenschätzungen mit insgesamt etwa 620 Mio S veranschlagt, wovon rd. 400 Mio Schilling auf die Strecke Innsbruck/West-Innsbruck/Süd und rd. 220 Mio S auf die Strecke Innsbruck/Ost-Innsbruck/West, und zwar im Bereich der sogenannten Südtangente der Inntalautobahn, d.i. von der Abzweigung bei Innsbruck/Amras bis zur Abzweigung des Westastes der Brennerautobahn nächst Innsbruck/Wilten, entfallen.

Durch das als Regierungsvorlage dem Parlament bereits übermittelte Bundesstraßengesetz 1970 soll der bisher als Bestandteil der Inntalautobahn geltende "Westast" Anschlußstelle Innsbruck/Süd - Anschlußstelle Innsbruck/West Bestandteil der Brennerautobahn werden.

Nach der bereits vom Parlament am 23. Juni 1971 verabschiedeten Novelle zum Brennerautobahn-Finanzierungsgesetz wird die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Teilstrecke der Inntalautobahn, Abzweigung Innsbruck/Anschlußstelle West-Innsbruck/Anschlußstelle Süd der Brennerautobahn AG. übertragen und gleichzeitig der Haftungsrahmen des Bundes von bisher 2.800 Mio S (ohne Zinsen und Kosten) auf 3.200 Mio S bzw. einschließlich Zinsen und Kosten auf 6,400 Mio S erhöht.

Damit wird die Brennerautobahn AG. den Westast, von dem die eigentliche Gesellschaftsstrecke von der Abzweigung bei Innsbruck/Wilten bis zur Einschleifung in den bestehenden Ostast der Brennerautobahn nördlich von der Anschlußstelle Innsbruck/Süd reicht, bauen. Gleichzeitig ist jedoch beabsichtigt, daß von der Brennerautobahn AG. auch die zur Inntalautobahn

-- 3 --

zu Zl. 45.353-Präs.A/71

zählende Reststrecke bis zur Anschlußstelle Innsbruck/West, für deren Bau seitens des Bundes in den nächsten Jahren keine Kreditmittel bereitgestellt werden könnten, gebaut und finanziert wird. Vorher muß noch zwischen dem Bund und der Brennerautobahn AG. eine Abstimmung in zeitlicher Hinsicht getroffen und ein Übereinkommen bezüglich der Refundierung der Kosten abgeschlossen werden.

3.) Bis wann kann mit dem Baubeginn gerechnet werden?

Mit der Bauinangriffnahme kann beim Westast der Brennerautobahn frühestens ab Ende dieses Jahres oder Anfang 1972, für die Strecke Innsbruck/Amras - Innsbruck/Wilten der Südtangente der Inntalautobahn jedoch voraussichtlich nicht vor 1974 gerechnet werden.

4.) Für welches Jahr kann die Inbetriebnahme dieses Autobahndreiecks in Aussicht gestellt werden?

Mit der Fertigstellung des Westastes kann etwa ab 1974, mit jener der Südtangente etwa ab 1977 gerechnet werden. Das Autobahndreieck Innsbruck wird daher zur Gänze voraussichtlich ab 1977 dem Verkehr zur Verfügung stehen.

