



II-14265 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17.017/8-4-1994

6567 IAB

1994 -07- 08

zu 6655 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Renoldner, Freundinnen und Freunde vom 10.5.1994,

Zl. 6655/J-NR/1994 "die Umfahrung Reutte-Süd als Verbindungsstück
der Lechtal-Bundesstraße (B 198) und der B 314"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 3:

"Treten Sie für die Verwirklichung einer schlängelnden ortsnahen Trasse der Umfahrung Reutte-Süd ein? Wann, mit welchen Kosten und mit welcher geplanten Fertigstellung soll Ihrer Ansicht nach dieser Bau begonnen werden?"

Treten Sie dafür ein, Alternativvarianten zur derzeit geplanten Umfahrung Reutte-Süd unter Schonung der Gemeinden Ehenbichl und Höfen zu überprüfen, bevor es zu einer definitiven Festlegung des Planes kommt? Warum bzw. warum nicht?"

Zur Frage der Detailplanung der Straße darf auf die Zuständigkeit des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten und der Straßenbauabteilung beim Amt der Tiroler Landesregierung verwiesen werden.

Das dafür zuständige Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten hat insgesamt 6 Umfahrungsvarianten für Reutte geprüft, davon schnitten 5 schlechter als die geplante Trasse ab. Wenn darüberhinaus eine Variante möglich wäre, die keine offensichtlichen Nachteile hinsichtlich Verkehrswirksamkeit und Umweltverträglichkeit hat, ist eine ergänzende Prüfung sinnvoll.

- 2 -

Zu Frage 2:

"Welche begleitenden, verkehrsbegrenzenden Maßnahmen werden Sie setzen, damit zusätzliche Verkehrsaufkommen vom Lechtal ferngehalten werden können?"

Begleitende, verkehrsbegrenzende Maßnahmen zur Fernhaltung zusätzlichen Verkehrs vom Lechtal müssen vor allem auf lokaler Ebene vorbereitet und umgesetzt werden. Dabei kommen etwa Zufahrtsbeschränkungen für Pkw in Ortskerne oder in Talschlüssen von Seitentälern in Betracht. Für Anrainer und Nächtigungsgäste können dabei erforderlichenfalls Sonderregelungen getroffen werden. Das Beherbergungsgewerbe in der Region kann die Anreise mit Bahn und Bus durch günstige Pauschalangebote und Abholdienste für Gäste und Reisegepäck unterstützen. Mein Ressort ist selbstverständlich gern bereit, derartige Initiativen beratend zu unterstützen.

Für die Setzung von straßenpolizeilichen Maßnahmen auf Bundesstraßen wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Nachtfahrverbote etc. zur Verminderung der negativen Wirkungen des Verkehrs ist in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde, in zweiter und letzter Instanz die Landesregierung zuständig.

Zu Frage 4:

"Werden Sie sich für die Schaffung eines Bussystems im Talbereich von Reutte mit einer Verbindung ins Lechtal einsetzen? Wann und mit welchen Mitteln wird es hier eine Alternative durch öffentlichen Verkehr geben?"

Das Attraktivierungsmodell der Außerfernbahn, gestützt auf ein Gutachten des Univ. Prof. Knoflacher, sieht als Hauptverkehrsträger die Bahn vor und weist dem Bus eine sinnvolle Zubringerfunktion aus den Tälern dieser Region zu. Reutte und das Lechtal werden derzeit entsprechend dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen ausreichend durch Kraffahrlinien des Postautodienstes und der Firma Feuerstein erschlossen.

Im Herbst 1994 soll in Tirol ein landesweiter Verkehrsverbund in Betrieb gehen. Vor allem bei Zeitkarten ergeben sich dadurch wesentliche Preissenkungen bei der

- 3 -

Benützung öffentlicher Verkehrsmittel. Bahnen und Busse sind zum selben Tarif benützbar. Ein Drittel der Kosten des Verkehrsverbundes (u.a. höhere Kosten der öffentlichen Hand durch niedrigere Tarife) wird der Bund tragen.

In weiterer Folge werden neben attraktiveren Tarifangeboten auch Verbesserungen des Fahrplanangebotes angestrebt. Das Ausmaß dieser Verbesserungen hängt aber auch davon ab, welche Einnahmen aus dem Mineralölsteuerezuschlag (Erträge des Landes Tirol) oder aus Erträgen der Gemeinden aus Parkgebühren, Kurtaxen usw. für die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs aufgewendet werden. Mit ersten konkreten Teilergebnissen ist im Herbst dieses Jahres zu rechnen.

Zu Frage 5:

"Welche Alternativen bieten Sie den betroffenen Anrainern zur Entlastung sowie zur Verhinderung zusätzlicher Verkehrsströme an?"

Zur Entlastung von betroffenen Anrainern müssen sämtliche Maßnahmen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft und erforderlichenfalls realisiert werden. Dazu können etwa bauliche Lärmschutzmaßnahmen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Verwendung lärmämmender Drainsphalte und auch die optische Eingliederung neuer Straßen in die Umwelt zählen.

Um ein Beispiel anzuführen: Mit Inkrafttreten des ÖBB-Fahrplans 1994/95 am 29. Mai 1994 wurde das Zugangebot auf der Strecke Garmisch-Partenkirchen - Pfronten-Steinach weitgehend vertaktet ("Außerferntakt"). Grundsätzlich besteht nunmehr ein 2-Stunden-Regionalzugangebot, das noch durch spezielle Berufsfahrer- und Schülerzüge ergänzt wird. Dieses effiziente Fahrplanmodell bedeutet eine wesentliche Alternative zur Entlastung des Straßenverkehrs im Außerfern und stellt einen ersten möglichen Schritt für eine weitere Attraktivierung der Außerfernbahn dar.

Wien, am 7. Juli 1994

Der Bundesminister

