



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0008-I/PR3/2017  
DVR:0000175

Wien, am 14. April 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schimanek und weitere Abgeordnete haben am 15. Februar 2017 unter der **Nr. 11847/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Schadstoffwerte an das A12 Inntalautobahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie entwickelte sich das Verkehrsaufkommen an der A12 im Unterinntal in den letzten 10 Jahren?*

Zur Darstellung der Verkehrsentwicklung auf der A12 Inntal Autobahn sind nachfolgend die Daten der Zählstellen Kundl und Vomp aufgelistet. Diese Zählstellen befinden sich auf den Autobahnabschnitten der angeführten Luftgütemessstellen:

Im Jahr 2006 wurden an der Zählstelle Kundl 44.853 KFZ/24h und im Jahr 2016 48.417 KFZ/24h gezählt. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Verkehrssteigerung von rd. 0,8 %.

Im Jahr 2006 wurden an der Zählstelle Vomp 52.121 KFZ/24h und im Jahr 2016 58.449 KFZ/24h gezählt. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Verkehrssteigerung von rd. 1,2 %.

Zu den Fragen 2 bis 4:

- *Welche Maßnahmen setzte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie seit 2013, um das Verkehrsaufkommen im Unterinntal zu reduzieren?*
- *Welche Auswirkungen konnten durch diese Maßnahmen erzielt werden?*
- *Welche diesbezüglichen Maßnahmen sind in der laufenden Legislaturperiode noch geplant?*

Das bmvit verfolgt mit dem Gesamtverkehrsplan für Österreich das generelle Ziel, das österreichische Verkehrssystem noch umweltfreundlicher zu machen und setzt dabei auf ein umfangreiches, langfristig Wirkung entfaltendes Bündel an Maßnahmen, um den Öffentlichen Verkehr und insbesondere die Bahn als dessen umweltfreundliches Rückgrat gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr und dem Straßengüterverkehr zu stärken.

Eine der Grundvoraussetzungen ist die Sicherstellung moderner Bahninfrastrukturen. Bis ins Jahr 2022 werden im Bundesland Tirol über € 3 Mrd. investiert. Schwerpunktinvestitionen fließen einerseits in den Ausbau der Brennerachse, andererseits in die Modernisierung von Bahnhöfen, insbesondere unter den Gesichtspunkten von Barrierefreiheit und Park&Ride-Kapazitäten, bzw. in die Stärkung des Tiroler Nahverkehrs durch den Bau von neuen S-Bahn-Haltestellen im Großraum Innsbruck. Seit 2010 wurden in Tirol bereits 16 Bahnhöfe modernisiert.

Bund und Land Tirol investieren zudem gemeinsam jährlich rund € 69,9 Mio. in ein attraktives Angebot an öffentlichen Nah- und Regionalverkehrsdienstleistungen in Tirol. Darüber hinaus finanziert der Bund jährlich rund € 29,6 Mio. in ein attraktives Angebot an Fernverkehrsdienstleistungen in Tirol (inkl. Korridorstrecke Salzburg-Kufstein). Zuletzt wurde im Dezember 2016 das Angebot weiter verdichtet und das Taktgefüge verbessert. Zudem wird ergänzend im Sommer 2017 das Tarifangebot seitens des Verkehrsverbunds Tirol insbesondere für ÖV-StammkundInnen weiter verbessert.

Zusätzlich hat das bmvit in Kooperation mit der ASFINAG, den ÖBB und anderen Partnern in den vergangenen Jahren die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) entwickelt. Die VAO ist eine verkehrsmittelübergreifende, gemeinsame Verkehrsauskunft, basierend auf intermodalen Routinginformationen für ganz Österreich und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum Modal Shift hin zum Öffentlichen Verkehr.

Das bmvit setzt des Weiteren auf ein umfangreiches Schienengüterverkehrsförderprogramm (Einzelwagenverkehr, Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr, Rollende Landstraße) in der Höhe von rund € 100 Mio. pro Jahr sowie auf die flächendeckende Förderung von Anschlussbahnen. Innovationen und Investitionen in den Kombinierten Verkehr werden auch im Rahmen des Innovationsförderprogrammes Kombiniertes Güterverkehr unterstützt. Diese Maßnahmen werden durch eine konsequente Mautpolitik mit Fokus auf Kostenwahrheit und im Europavergleich hohe LKW-Mautsätze ergänzt. Insbesondere werden generelle Mautzuschläge für externe Kosten sowie Zuschläge im Unterinntal für die Querfinanzierung des Brenner-Basistunnels eingehoben. In Folge konnte in Österreich ungeachtet des derzeit schwierigen europäischen Marktumfelds ein europaweit überdurchschnittlicher Modal Split im Güterverkehr zugunsten der Schiene von über 30 Prozent sichergestellt werden.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Gibt es Untersuchungen über die Entwicklungen des Ausweichverkehrs im untergeordneten Straßennetz entlang der Unterinntalautobahn?*
- *Wenn ja, wie hat sich der Ausweichverkehr in den letzten 10 Jahren entwickelt?*
- *Wenn ja, wie hat sich die Luftgüte entlang der Ausweichstrecken in den letzten 10 Jahren entwickelt?*

Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Urlauberschichtwechsel im Winter haben gezeigt, dass es im Falle von Stauerscheinungen am Autobahnnetz zu einem Stauffluchtverkehr und somit zu einer Verkehrsverlagerung auf das untergeordnete Straßennetz kommt. Aktuell kann auch im Zusammenhang mit den Grenzkontrollen der deutschen Bundespolizei in Kufstein eine Verlagerung des Verkehrs von der Autobahn auf das untergeordnete Straßennetz beobachtet werden. Die ASFINAG ist bemüht, die Verkehrsqualität auf der Autobahn aufrechtzuerhalten, um Rückverlagerungen in das untergeordnete Netz zu vermeiden. Zu der Entwicklung in den letzten 10 Jahren liegen keine konkreten Daten vor.

Mag. Jörg Leichtfried

