

II- 708 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

**DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK**

Zl. 10. 101/20-I/1/76

Parlamentarische Anfrage Nr. 232 der Abg.
Regensburger und Gen. betr. Trassenführung
der Inntal-Autobahn und Reschen-Schnell-
strasse im Bereich Zams-Landeck.

XIV. Gesetzgebungsperiode

Wien, am 10. Mai 1976

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton Benya
Parlament
1010 Wien

257/AB

1976-05-14
zu 232 II

Auf die Anfrage Nr. 232, welche die Abgeordneten Regensburger und Genossen am 18.3.1976, betreffend Inntalautobahn und Reschen-Schnellstrasse an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:)

Bei der Festlegung der Trassenführung der Inntalautobahn wurde versucht, die Autobahn an den nördlichen Rand des Siedlungsgebietes zu verlegen und soweit als möglich an den Fuß der nördlichen Hänge heranzurücken. Die Trasse der Autobahn bleibt durchwegs nördlich des Inn und wird im unmittelbaren Stadtbereich von Landeck in zwei Tunneln von rund 200 m Länge und rund 1100 m Länge geführt.

Zu 2 und 3:)

Für die Reschen Schnellstrasse S 15 im Bereich von Zams und Landeck stehen grundsätzlich zwei Trassenvarianten zur Diskussion.

Bei der Variante VIb befindet sich der Abzweigknoten der S 15 von der A 12 im Bereich der nördlichen Innschleife zwischen Landeck und Zams, welche auf eine Länge von rd. 800 m verlegt werden muß. Nach der Abzweigung überquert die S 15 das Tal, die Bundesstrasse und die Bahn mit einer 540 m langen Brücke und tritt unmittelbar anschliessend in den 2,3 km langen Schloßtunnel ein. Die Lage des Abzweigknotens ist als optimal zu bezeichnen, da sowohl die Verkehrsrelation Innsbruck-Reschen, als auch die Verkehrsrelation Arlberg-Reschen gut bedient werden. Durch

-2-

die Lage des Abzweigknotens im Bereich der bestehenden Innschleife und die anschliessende Aufständerung der S 15 ist das Ausmaß der Grundinanspruchnahme relativ gering. Der Talboden zwischen Landeck und Zams wird in kürzester Strecke gequert, ausserhalb welcher der Siedlungsraum von Landeck und Zams durch die S 15 überhaupt nicht mehr berührt wird. Durch die Führung der S 15 auf einer Brücke wird die Verbauung nicht gestört und auch der optische Eindruck einer Trennung des Siedlungsgebietes von Landeck und Zams weitgehend gemildert. Infolge der Hochlage ist eine Beeinträchtigung der angrenzenden Wohngebiete durch Lärm und Abgase kaum zu befürchten und könnte bei entsprechender Widmung der neben der Schnellstrasse und dem Inn gelegenen Flächen für Erholungszwecke bzw. für Industriegründungen eine solche mit Sicherheit vermieden werden. Wegen der kürzeren Streckenlänge der S 15 und den geringeren Tunnellängen ist eine Realisierung dieser Variante auch mit geringeren Baukosten verbunden. Die Gesamtkosten für den Vergleichsabschnitt der A 12 und der S 15 mit einer Gesamtlänge von rd. 8,0 km wurden mit 1030 Mio S ermittelt.

Bei der Variante IVb liegt der Abzweigknoten der S 15 von der A 12 östlich von Zams. Die Trasse der S 15 verläuft daran anschliessend in dem rd 1,4 km langen Zamser Tunnel, weiters auf eine Länge von rd 0,8 km offen auf der südlich von Zams gelegenen Terrasse, von welcher in den rd. 2,5 km langen Schloßtunnel eingefahren wird. Ein schwerwiegender Nachteil dieser Variante in verkehrlicher Hinsicht liegt darin, dass in der Verkehrsrelation Arlberg-Reschen ein Umweg von rd. 4 km Länge in Kauf genommen werden muß, ohne dass sich für die Verkehrsrelation Innsbruck-Reschen ein Vorteil ergeben würde.

Wegen der grösseren Streckenlänge der S 15 und des zusätzlichen Tunnels bei Zams sind wesentlich höhere Baukosten zu erwarten, welche für den rd. 9,6 km langen Vergleichsabschnitt der A 12 und der S 15 mit 1480 Mio S ermittelt wurden.

-3-

Der Vergleich der beiden beschriebenen Trassenvarianten zeigt, dass - abgesehen von den verkehrlichen Nachteilen der Variante IV b - die Mehrkosten 450 Mio S betragen.

Da sich die Gemeinden Landeck und Zams einerseits vorwiegend aus Gründen der Ortsentwicklung und des Umweltschutzes gegen die Variante VI b ausgesprochen haben, andererseits aber seitens des Bundesministeriums für Bauten und Technik die offenen Bereiche der Trasse IV b wegen Lärmentwicklung vom Gegenhang her ungünstig beurteilt werden, soll diese Frage vor einer Trassenentscheidung noch durch ein Gutachten geklärt werden.

Die einvernehmliche Auffassung über die Trassenführung der Inntalautobahn im Bereich von Landeck ermöglicht in bautechnischer Hinsicht ein Vorziehen dieses Abschnittes, wodurch in einer ersten Stufe Landeck von dem durch den Bau des Arlberg Tunnels gegebenenfalls ansteigenden Ost-West-Verkehr entlastet werden kann.

