

II-2458 der Bedingungen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
 XI. Gesetzgebungsperiode

Präs.: 27. März 1969

No. 1233/J

A N F R A G E

der Abgeordneten Jungwirth
 und Genossen
 an den Herrn Bundesminister für Bauten und Technik,
 betreffend Umfahrungsstraße Zirl-Nord.

Seit vierzehn Jahren bemüht sich die Gemeinde Zirl um eine Verbesserung der Verkehrssituation im Raume Zirl zu erreichen. Seit dieser Zeit kommt es vor allem während des Sommerreiseverkehrs zu stundenlangen Verkehrsstauungen durch den aus dem Raum Bayern über den Seefeldersattel hereinfließenden Urlauberverkehr. In den letzten Jahren verschlechterte sich diese Situation durch den zunehmenden Verkehr in einem katastrophalen Ausmaß. Verkehrszählungen im Jahr 1968 im Gemeindegebiet Zirl, jeweils von 6 bis 22 Uhr, ergaben folgendes Ergebnis:

22. Jänner	21. April	7. Juni	1. August	15. August
12.626	14.093	26.226	36.529	43.719

Verschlechtert werden diese Verkehrsstauungen weiters durch die Tatsache, daß die Kreuzung an der Innbrücke bei Martinsbühel keine Unterführung hat und damit das Zusammenfließen zweier Verkehrsströme aus der Bundesstraße 1 und die neue Umfahrungsstraße von Innsbruck nach Zirl erfolgt. Dadurch sperrt sich der Verkehr an dieser Stelle gegenseitig und wiederholt sich die Sperrsituation noch einmal in der Ortsmitte von Zirl. Erschwerend wirkt sich weiters aus, daß der gesamte Verkehr Ost-West und Nord-Süd von der Ortsmitte in Zirl bis zur Kreuzung in Martinsbühel in einem einzigen Straßenzug mit einer engen Ortsdurchfahrt gepreßt wird. Tägliche mehrstündige Verkehrsstauungen sind im Sommer die Folge. Durch diese Verkehrszusammenballung des Ost-West-Verkehrs

und des Nord-Süd-Verkehrs in einer einzigen Verkehrsader wird das Dorf mitten entzweit. Eine Überquerung der Bundesstraße kann nur nach sehr langem Warten und unter sehr großer Gefährdung erfolgen. Besonders gefährdet sind die ca. 350 nördlich der Bundesstraße wohnenden Kinder, die ausnahmslos auf dem Wege von und zur Schule bzw. Kindergarten zwei- bis viermal täglich diese Straße überqueren müssen. Mehrere Unfälle von Kindern beweisen diese traurige Tatsache.

Alle Bemühungen seitens der Gemeinde, daß der Neubau der Umfahrungsstraße aufgrund des von der Landesbaudirektion ausgearbeiteten Projektes endlich zur Durchführung kommen möge, blieben leider erfolglos.

Insbesondere muß aber auf eine weitere Folge von Unfällen und auf die Verantwortung hingewiesen werden, die die derzeitige Einbindung der Zirlerbergstraße Bundesstraße 185 mit dem Sommerstoßverkehr im Ortszentrum von Zirl mit sich bringt.

In den letzten Jahren sind an dieser Stelle nachstehende Verkehrskatastrophen erfolgt:

- 1961 ein Motorradunfall mit zwei Schwerverletzten - ein PKW-Unfall mit einem Toten;
- 1962 ein Amerikaner fährt bei der Einmündung an eine Hausmauer: eine Frau an den Folgen gestorben, ein Schwerverletzter und zwei Leichtverletzte;
- 1963 ein französischer PKW fährt an die Brückenmauer: zwei Tote und ein Schwerverletzter;
- 1964 ein holländischer Kleinbus fährt an eine Hausmauer: 1 Toter, 4 Schwer- und einige Leichtverletzte;
- 1965 ein holländischer Omnibus zerschellt an einer Hausmauer: vier Tote, sechzehn Schwer- und neunzehn Leichtverletzte.

In dieser Aufstellung sind nur die schweren Fälle, nicht aber die leichteren und die Unfälle auf der Bergstrecke selbst enthalten.

Die Ursache aller dieser Unfälle liegt teilweise in technischen und menschlichen Versagen, welches wohl nie ganz ausgeschaltet werden kann. Der größte Teil der Ursache ist jedoch, daß das Umfahrungsprojekt noch nicht zur Ausführung gelangt ist. Dieses Projekt würde die drei größten Schwierigkeiten beseitigen:

- 1) Bei eventuellen Schalt- oder Bremsgebrechen wird eine lange Auslaufstrecke geschaffen und damit die senkrechte Einbindung in die Bundesstraße 1 im Ortszentrum beseitigt, die diese katastrophalen Unfälle bisher ausgelöst hat und überdies die Gefährdung der Bevölkerung und des Arlbergverkehrs mit sich

brachte. Dabei muß festgehalten werden, daß trotz allem immer wieder von großem Glück gesprochen werden muß, da die in einer außerordentlich hohen Geschwindigkeit herabkommenden Fahrzeuge bisher auf keinen Quer- oder Gegenstoßen sind.

- 2) Die totale Zerschneidung des Ortes (ca. 3.800 Einwohner) während der Hauptverkehrszeit und damit die Behinderung des lokalen- wie auch des Durchzugsverkehrs, fällt bei Durchführung dieses Projektes weg.
- 3) Die Staustrecke zwischen der derzeitigen Kreuzung bei Martinsbühel und der Abzweigung der Zirlerbergstrecke von der Bundesstraße 1 im Ortskern wird in zwei Trassen aufgelöst und dabei wesentlich aufgelockert.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für Bauten und Technik die nachstehenden

A n f r a g e n :

- 1) Sind Sie über die Dringlichkeit des Baues einer Umfahrungsstraße Zirl-Nord informiert?
- 2) Bis wann ist
 - a) mit dem Baubeginn
 - b) mit der Fertigstellungeiner Umfahrungsstraße Zirl Nord zu rechnen?