

II-1364 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIKZl. 45.562-Präs. A/72
Anfrage Nr. 573 der Abg. Regensburger u.
Gen. betr. Anschluß Kematen an die Auto-
bahn.543/A.B.
zu 573 /J.
Präs. am 28. Juli 1972

Wien, am 25. Juli 1972

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y aParlament
1010 W i e n

Auf die Anfrage Nr. 573, welche die Abgeordneten Regensburger und Gen. in der Sitzung des Nationalrates am 5. Juli 1972, betreffend Anschluß Kematen an die Autobahn an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Der Bau von Autobahnen erfolgt nach gewissen einheitlichen verkehrstechnischen Grundsätzen, weil auf diesen Autobahnen weitgehend internationaler Verkehr rollt.

Im Knoten Zirl zweigt die Seefelder Schnellstrasse von der Inntalautobahn ab. Da beide Strassenzüge dem Schnellverkehr dienen und wegen des großen Verkehrsaufkommens 4-spurig ausgebaut werden müssen, hat auch der Knoten ein den Regeln der Straßenverkehrstechnik entsprechendes Aussehen.

Es ist technisch unmöglich, auf dem zur Verfügung stehenden Areal innerhalb des Knotens Zirl noch eine der Verkehrssicherheit entsprechende örtliche Anschlußstelle (Anschluß der Landesstrasse) unterzubringen.

Dies erscheint - wie bereits dargelegt wurde - auch nicht erforderlich, weil die Sellrainer Landesstrasse über die ehemalige B 1 und dem unmittelbar daneben liegenden Knoten Zirl Ost auch an die Inntalautobahn in jeder Verkehrsrichtung angeschlossen ist. Der geringe in Kauf zu nehmende Umweg ist einfach der Preis, der für die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem übergeordneten Straßennetz bezahlt werden muß.

Der Stand der Motorisierung ist doch heute bereits so, dass es wirklich keiner weitgehenden wissenschaftlichen Darlegung bedarf, warum auf Autobahnen aus verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Überlegungen nicht jede Ortschaft direkt angeschlossen werden darf. Das übergeordnete Strassennetz kann seine ihr zuge dachte Funktion nur erfüllen, wenn es durch ein Netz von gut funktionierenden Bundes-, Landes- und Gemeindestrassen sinnvoll ergänzt wird.

Im Inntal beträgt die durchschnittliche Entfernung der Anschlußstellen im Mittel rd. 6,5 km. Eine weitere Verdichtung ist nicht mehr tragbar und würde den Sinn der gewaltigen Investitionen für den Autobahnbau in Frage stellen.

