

BUNDESMINISTERIUM  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

1011 Wien

Zl.: 24.533 - Präs. A / 68

954/A.B.

zu 954/1968

Präs. am 23. Dez. 1968

Anfrage der Abgeordneten Melter und Gen.

betreffend Autobahnanschluß.

Wien, am 17. Dezember 1968

5 - f.d.

AB

An den  
Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Alfred M a l e t a

W i e n

Auf die Anfrage welche die Abgeordneten Melter und Genossen  
in der Sitzung des Nationalrates am 26. November 1968, betreffend Auto-  
bahnanschluß an mich gerichtet haben, beehre ich mich, folgendes mitzu-  
teilen:

Schon im Zusammenhang mit der ersten Studie über die Trassen-  
führung der Rheintalautobahn zwischen Bregenz und Feldkirch hat das Amt  
der Vorarlberger Landesregierung Verbindung mit den zuständigen deutschen  
Stellen aufgenommen. Am 3. April 1957 fand eine erste Besprechung zwischen  
Vertretern des Autobahnbauamtes München mit Vertretern der Vorarlberger  
Landesregierung in Dornbirn statt, bei welcher die Durchführung gemeinsa-  
mer Planungen der Autobahntrassen im Grenzbereich in Aussicht genommen  
wurde.

Nach ständigen Fühlungnahmen kam es am 8. August 1961 zu einer  
weiteren Besprechung zwischen Vertretern des Autobahnbauamtes München  
und des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, bei welcher der Grenz-  
übergangspunkt und die Lage der Autobahntrasse etwa im Bereich des der-  
zeitigen Grenzüberganges der Bahnlinie Bregenz - Lindau gemeinsam fest-  
gelegt werden konnte. Diese Festlegung erfolgte unabhängig von der offenen  
Trassenführung der Rheintalautobahn im Bereich Bregenz, da dieser Grenz-  
übergangspunkt von einer Seelinie, Hanglinie oder Tunnellinie in gleicher  
Weise erreicht wird. Bei der angeführten Besprechung wurde von den  
deutschen Stellen auch eine Studie für die damals auf deutschem Staatsgebiet

gedachte Grenzabfertigungsanlage vorgelegt.

Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre hat es notwendig gemacht, die von deutscher Seite bisher in Aussicht genommenen Grenzabfertigungsanlagen einer neuerlichen Prüfung zu unterziehen, wobei sich zeigte, dass mit diesen den künftig zu erwartenden Anforderungen nicht entsprochen werden könnte. Es fanden daher im Herbst d. J. weitere Besprechungen statt, an welchen neben Vertretern des Autobahnbauamtes München und des Amtes der Vorarlberger Landesregierung auch Vertreter der deutschen und österreichischen Zollverwaltungen teilnahmen. Da auf deutschem Gebiet sehr beengte Raumverhältnisse bestehen, wurden folgende zwei Möglichkeiten für die Gestaltung der Grenzabfertigungsanlagen untersucht, und zwar:

eine Gemeinschaftsanlage auf österreichischem Staatsgebiet südlich des Grenzflusses Leiblach oder

zwei Gemeinschaftsanlagen getrennt für die Fahrtrichtungen Deutschland - Österreich und Österreich - Deutschland zu beiden Seiten des Grenzflusses jeweils auf deutschem und österreichischem Staatsgebiet.

Eine Entscheidung wird erst nach Abschluß der generellen Planung beider Möglichkeiten zu treffen sein.

Die einzelnen Anfragen lauteten:

- 1.) Wurden schon Vereinbarungen mit der deutschen Autobahnverwaltung bezüglich des Autobahnanschlusses der Rheintalautobahn geführt?
- 2.) Zu welchem Ergebnis haben die Verhandlungen geführt?
- 3.) Wann haben die Verhandlungen stattgefunden?  
Für den Fall der Verneinung der Frage 1):
- 4.) Wann werden die Verhandlungen geführt werden?
- 5.) Welche Vorschläge sind beabsichtigt?
- 6.) Womit werden die Vorschläge begründet?

Der Bundesminister:

