

II-2225 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XI. Gesetzgebungsperiode

BUNDESMINISTERIUM
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

1011

Wien

Zl.: 10.508-Präs A/69

Anfrage der Abg. Melter und Genossen betreffend
Autobahnprojekt Bregenz.

Wien, am 24. Jänner 1969

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Dr. Alfred M a l e t aW i e n
-----1025/A.B.
zu 985/J.
Präs, am 24. Jan. 1969

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten Melter und Gen. in der Sitzung des Nationalrates am 26. November 1968, betreffend Autobahnprojekt Bregenz an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Die ersten vom Amte der Vorarlberger Landesregierung in den Jahren 1955 bis 1957 durchgeführten Vorstudien zur Trassenführung der Rheintalautobahn im Raume Bregenz zeigten u. a. auch schon generell die Möglichkeit einer Pfänder-Basistunneltrasse auf, welche aber zunächst nicht weiter verfolgt wurde, weil keine befriedigenden Anschlüsse gefunden werden konnten und vom Standpunkt der Österr. Bundesbahnen die Tunnelröhre nicht in der Lage war den Ziel- und Quellverkehr aufzunehmen, somit keine verkehrstechnisch entsprechende Lösung darzustellen. Die Vorstudien wurden vom Amte der Vorarlberger Landesregierung am 23. 6. 1958 dem damaligen Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zur Kenntnis gebracht.

Nachdem sowohl eine See- als auch eine Hangtrasse von der Stadt Bregenz abgelehnt worden waren und eine Bergtrasse sich als technisch problematisch herausgestellt hatte, wurde im Jahre 1964 die Idee der Pfänder Basistunneltrasse neuerlich aufgegriffen. Mit Erlaß vom 26. 5. 1964 hat das damalige Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau der Ausarbeitung einer bezüglichen Studie zugestimmt, welche vom Amte der Vorarlberger Landesregierung am 7. 12. 1966 dem Bundesministerium für Bauten und Technik zur Kenntnis gebracht wurde.

Inzwischen war von privater Seite, und zwar von den Bauunternehmungen G. Hinteregger, Josef Hinteregger, Heimbach & Schneider, A. Kunz & Co., K. Jäger und W. Rhomberg ein Vorprojekt mit Kostenschätzung für einen Basistunnel ausgearbeitet worden, welches neben einer Führung der Autobahn in einem zweistöckigen Tunnel als Variante auch eine Führung der Autobahn und der Bundesbahn in einem dreistöckigen Tunnelvorsieht. Dieses Vorprojekt wurde vom Amte der Vorarlberger Landesregierung am 9. 11. 1965 dem ehemaligen Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zur Kenntnis gebracht.

In der Folge wurde im Auftrage der Stadt Bregenz von der Arbeitsgemeinschaft Pfändertunnel der Bauunternehmungen G. Hinteregger, J. Hinteregger, Heimbach & Schneider, K. Jäger, W. Rhomberg, A. Kunz & Co., Losinger & Co. AG., ein weiteres Vorprojekt eines Basistunnels mit Kostenschätzung ausgearbeitet, welches nur eine Verlegung der Autobahn in den Pfänder und eine Führung in zwei getrennten Tunnelröhren zum Gegenstande hat. Dieses Vorprojekt wurde vom Amte der Vorarlberger Landesregierung am 7. 12. 1966 dem Bundesministerium für Bauten und Technik zur Kenntnis gebracht.

Bei der Trassenführung der Autobahn in einem Basistunnel werden die bestehenden Eisenbahnanlagen am See in keiner Weise berührt. Es bestand daher für die Bundesstrassenverwaltung kein Anlaß, auch die Verlegung der Bahn in einen Basistunnel mit zu untersuchen und es wurden auch diesbezüglich keine Verbindungen mit den Österr. Bundesbahnen aufgenommen.

Bei einer Besprechung am 7. 10. 1968 zwischen dem Bundeskanzler, den Bundesministern für Verkehr und verst. Unternehmungen bzw. Bauten und Technik, dem Landeshauptmann von Vorarlberg, Landesrat Müller und dem Bürgermeister der Stadt Bregenz Dr. Tizian, wurde in Aussicht genommen, neben der vom Amte der Vorarlberger Landesregierung zur Ausführung beantragten Unterflur Seetrasse auch die Basistunneltrasse noch weiter vergleichend zu untersuchen. Bei diesen Untersuchungen sollte auch die Möglichkeit der Verlegung der Eisenbahn in einen Basistunnel geprüft werden.

Zl. 10.508-Präs.A/69 Seite 3)

Ergänzend zu den Planungen des Amtes der Vorarlberger Landesregierung haben die Österr. Bundesbahnen daher nunmehr eine Studie ausgearbeitet, welche die Auswirkungen der Verlegung der Eisenbahn in einen Basistunnel auf die gesamten Eisenbahnanlagen aufzeigt. Die Planungen wurden so erstellt, dass für den Tunnelabschnitt sowohl eine gemeinsame Tunnelröhre für Eisenbahn und Autobahn, als auch getrennte Tunnelröhren bei der Detailplanung weiter verfolgt werden können. Die Studie wurde vom Bundesministerium für Verkehr und verst. Unternehmungen dem Bundesministerium für Bauten und Technik am 21.11.1968 zur Kenntnis gebracht. Eine Stellungnahme hiezu wurde von Seiten der Österr. Bundesbahnen nicht abgegeben.

Die Stadt Bregenz hat inzwischen auf Grund des Stadtratbeschlusses vom 26.11.1968 die Verlegung der Eisenbahn in einen Pfänder-Basistunnel eindeutig abgelehnt.

Die einzelnen Anfragen lauteten:

- 1.) Wann wurde ein Projekt über die Führung der Autobahn in einem Tunnel im Bereich der Landeshauptstadt Bregenz vorgelegt?
- 2.) Wer hat das Projekt vorgelegt?
- 3.) Wurde nur ein Strassentunnelprojekt vorgelegt oder eine Kombination für Autobahn und Bundesbahn?
- 4.) Wurde bezüglich einer Führung von Bahn und Autobahn in einem Pfänder-tunnel Verbindung mit der Bahnverwaltung aufgenommen?
- 5.) Wann ist dies geschehen?
- 6.) Welche Stellungnahme haben Sie von den ÖBB erhalten?

Der Bundesminister:

