

II- 1785 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 45.995-Präs.A/71

Wien, am 14. September 1971

Anfrage Nr. 834 der Abg. Dr. Blenk
und Genossen betreffend die
Variantenentscheidung und den
Baubeginn der Rheintalautobahn
im Raume Bregenz.

835/A.B.
zu 834/J.

Präs. am 15. Sep. 1971

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Dipl. Ing. Karl Waldbrunner
Parlament
1010 Wien

Auf die Anfrage, welche die Abg. zum Nationalrat Dr. Blenk
und Genossen in der Sitzung des Nationalrates vom 15. Juli 1971
betreffend die Variantenentscheidung und den Baubeginn der
Rheintalautobahn im Raume Bregenz an mich gerichtet haben,
beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

- 1.) "Wird sich das Bundesministerium für Bauten und Technik an das
Ergebnis des vorliegenden Gutachtens für gebunden erachten?"

Das von Prof. Otto Sill, Oberbaudirektor der Baubehörde Hamburg,
Dipl. Ing. A. Jean Louis Biermann, Ingenieurkonsulent in Lausanne
und Prof. Dipl. Ing. Friedrich Tamms, Baudirektor i.R. von Düssel-
dorf erstellte Gutachten über die bisher durchgeführten Planungen
der Trasseführung der Rheintalautobahn im Raume Bregenz wurde
am 28. Juni 1971 dem Bundesministerium für Bauten und Technik über-
geben.

Die Experten haben darin die Führung der Autobahn im Raume
Bregenz entlang des Bodenseeufers als Unterflurtrasse als die ihrer
Meinung nach geeignetste Trasse von den bis dahin erarbeiteten
Varianten bezeichnet. Dem Gutachten lagen zwar die Erkenntnisse
und Feststellungen zugrunde, die von der Eidgenössischen Material-
und Prüfungsanstalt am 31. August 1970 erarbeitet wurden, doch
befaßt sich dieses Gutachten zwar mit den Fragen der Lärmbelästigung,
bringt aber keine Klarheit über die Auswirkungen der durch die
Kraftfahrzeuge verursachten Abgase.

Da aber die Klärung dieser Fragen vor einer endgültigen Entscheidung von großer Bedeutung ist, habe ich einen Experten für den Umweltschutz, Univ.Prof. Dr.H.A. Schweigart, Präsident der Internat.Gesellschaft zur Erforschung von Zivilisationskrankheiten und Vitalstoffen und Vizepräsident der Internat. Wissenschaftlichen Akademie für Lebensschutz, Umwelt-und Biopolitik beauftragt, ein Gutachten hierüber zu erstellen.

Darüberhinaus habe ich einen Experten für Fragen des Fremdenverkehrs, Dr.Klaus Edelmann beauftragt, ein Gutachten über die Fremdenverkehrsentwicklung in den von einer See-Ufer-Trassenführung betroffenen Gemeinden auszuarbeiten. Die Fertigstellung der beiden Gutachten erwarte ich in Kürze.

Seitens des Bundesministeriums für Bauten und Technik wurde niemals erklärt, daß sich das Ministerium an das Ergebnis der vorliegenden Gutachten gebunden erachtet. Gutachten können ihrem Wesen nach nur Entscheidungshilfen sein, nicht jedoch eine Entscheidung vorwegnehmen.

2.) "Werden Sie weitere Verzögerungsversuche, zum Beispiel in Form des Verlangens nach Einholung zusätzlicher Gutachten, unterbinden?"

Ich bin der Auffassung, daß vor einer so wichtigen Entscheidung sämtliche Aspekte der Auswirkungen der Trassenführung einer eingehenden Prüfung unterzogen werden müssen. Die Einholung der unter Frage 1 genannten beiden Gutachten ist daher erforderlich.

Überdies habe ich eine Übereinstimmung mit den szt. gefaßten Beschlüssen des Bregenzer Stadtrates und der Bregenzer Stadtvertretung auch eine genaue Überprüfung einer Tunnel-Variante im Gebiet des Pfänderstockes angeordnet. Ich habe daher Prof. Dipl.Ing. Dr.techn. Robert Krapfenbauer mit der Ausarbeitung eines generellen Projektes für diese Trasse beauftragt.

Im Sinne der in der letzten Zeit durch den Vorarlberger Landtag, durch die Gemeinden Vorarlbergs sowie durch andere Stellen ergangene Aufforderung nach einer raschen Entscheidung über die Autobahntrassefrage im Raume Bregenz, haben mir Prof. Dr.techn. Robert Krapfenbauer, Ingenieurkonsulent für Bauwesen in Wien, Vizepräsident des Österr.Ingenieur-und Architektenvereines, Prof. Dr.techn. Richard Jelinek, Leiter des Institutes für Grundbau-und Bodenmechanik

- 3 - zu Zl.45.995-Präs.A/71

an der Technischen Universität München, Prof. Dr. Claude Kaspar, Leiter des Institutes für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St. Gallen, Prof. Dr. Roland Rainer, Leiter des Institutes für Städtebau an der Akademie für bildende Künste Wien, ein Hang- und Tunnelprojekt übergeben. Dieses Projekt beinhaltet die Darstellung des gesamten Trassenverlaufes, betreffend das Gebiet der Rheintalautobahn im Raume Bregenz samt allen Zubringern.

Diese umfassenden Projektvorlagen wurden vom Präsidenten des Schweizerischen Ingenieurunternehmens, Dipl. Ing. Georg Gruner, Altpräsident des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereines, geprüft und für realisierbar erklärt.

Ich habe dieses Projekt samt Unterlagen am 23. August 1971 dem Landeshauptmann von Vorarlberg und den betroffenen Gemeinden übermittelt. Am 9. September 1971 habe ich in Gegenwart von Prof. Dipl. Ing. Dr. techn. Krapfenbauer, Prof. Dr. Rainer, Prof. Dr. techn. Jelinek und Dipl. Ing. Gruner mit dem Landeshauptmann und Mitgliedern der Vorarlberger Landesregierung sowie des Vorarlberger Landtages, den Bürgermeistern und Vertretern der betroffenen Gemeinden in einer mehr als siebenstündigen Aussprache das Projekt eingehend erörtert. Darüberhinaus habe ich mit den Bürgermeistern und Mitgliedern des Gemeinderates in einzelnen Gemeinden Gespräche über das Projekt Prof. Krapfenbauers geführt.

Ich werde sämtliche Anregungen und Vorschläge, die bei den Gesprächen vorgebracht worden sind, eingehend auf ihre Realisierbarkeit überprüfen lassen.

3.) "Werden Sie so rasch wie möglich Auftrag zur Inangriffnahme der Bauarbeiten bzw. der Vorarbeiten dazu geben?"

Ich bin sehr daran interessiert, daß das schon 16 Jahre anstehende Problem gelöst wird. Dies ist die notwendige Voraussetzung für die Folgemaßnahmen, wie zum Beispiel für die Herstellung der baureifen Planungen, für das Behördenverfahren, für die Grundeinlösungen, für die Ausschreibung und für die Vergabe. Erst danach kann ein Auftrag zur Inangriffnahme der Bauarbeiten gegeben werden.

Darüberhinaus ist bereits heute festzustellen, daß mit der Autobahn allein eine Lösung der Verkehrsprobleme nicht gefunden werden kann und daß auch neben einer Autobahn der vierspurige

- 4 - zu Zl. 45.995-Präs.A/71

Ausbau der Bundesstraße notwendig sein wird.

Im Endausbauzustand wird daher sowohl eine 4-spurige Autobahn, als auch eine 4-spurige Bundesstraße notwendig sein.

Es wird daher getrachtet werden, mit dem Ausbau der Bundesstraße ab dem Grenzübergang Unterhochsteg bis an den nördlichen Ortsteil der Stadt Bregenz so bald wie möglich zu beginnen. Die diesbezüglichen Gespräche sind bereits mit dem Land aufgenommen worden und werden fortgesetzt werden.

4.) "Bis wann kann mit dem Baubeginn gerechnet werden?"

Ein genauer Baetermin kann noch nicht angegeben werden. Doch werde ich bemüht sein, daß so rasch wie möglich mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

