

II- 472 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

**DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK**

ZI. 42.725- Präs A/72

Anfrage Nr. 155 der Abg. Hagspiel und
Gen. betr. den Bau der Autobahn im Raum
Bregenz.

XIII. Gesetzgebungsperiode

160/A.B.

zu 155/1J.

Präs. am 17. Feb. 1972

Wien, am 21. Jänner 1972

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton Benya

Parlament
1010 Wien

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten Hagspiel und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 21. Dez. 1971, betreffend den Bau der Autobahn im Raume Bregenz an mich gerichtet haben, beehe ich mich folgendes mitzuteilen:

Die Fragen lauten:

- 1.) Haben Sie mit dem Herrn Bundesminister für Verkehr bereits Lösungsmöglichkeiten untersucht, auf welche Weise nun durch Verlegung der Bahntrasse das von der Bevölkerung gewünschte freie Bodenseeufer erreicht werden kann, zumal dieses Problem durch die Ablehnung der Unterflurvariante wieder unklar geworden ist?
Wenn ja. Welche Lösungen sind das ?
- 2.) Inwieweit sind Verhandlungen aufgenommen oder schon geführt, die erwarten lassen, dass die österreichische Autobahntrasse nun an einer anderen Stelle von der Bundesrepublik Deutschland übernommen wird?
- 3.) Für den Fall, dass solche Verhandlungen tatsächlich bereits ein konkretes Ergebnis gebracht haben, wollen Sie mitteilen, welche Zeit die Bundesrepublik Deutschland nun für die Umplanung und die Abwicklung zu neuerlichen Grundablösungen benötigen wird ?
- 4.) Bis wann wird die Detailplanung der Hang-Tunneltrasse vorliegen?
- 5.) Auf welche konkrete Fakten stützt sich Ihre Erklärung, dass mit dem Bau schon im kommenden Jahr begonnen und dieser in einem Zeitraum von vier Jahren beendet werden könnte?
- 6.) Welche konkreten Maßnahmen haben Sie getroffen, damit die Finanzierung dieses Vorhabens innerhalb der von Ihnen angegebenen Frist gesichert werden kann?

-2-

zu Zl. 42.725-Präs.A/72

- 7.) Wie hoch sind die Gesamtprojektierungskosten für die großen Linienführungen sowie für die Detailplanungen schon bisher zu stehen gekommen?
- 8.) Wie hoch schätzen Sie die vorstehenden neuen Planungskosten
 - a) für die Autobahn?
 - b) für die Verlegung der Eisenbahnlinien?

Zu 1.)

Durch die östlich der Stadt Bregenz am Hange des Pfänders geführte Trasse der Rheintalautobahn werden die Anlagen der ÖBB nicht berührt. Für eine Verlegung der Bahntrasse im Uferbereich des Bodensees gibt es verschiedene technische Möglichkeiten, doch ist es nunmehr Aufgabe des Bundesministeriums für Verkehr, diese Lösungen auf ihre Zweckmässigkeit hin zu prüfen. Dem Vernehmen nach haben die ÖBB mehrere Varianten ausgearbeitet und werden diese dem Land Vorarlberg und der Stadtgemeinde Bregenz zur Stellungnahme übermitteln.

Zu 2.)

Bereits am 5.11.1971 fand in Kempten ein informatives Gespräch zwischen Vertretern der deutschen und österreichischen Straßenbauverwaltungen statt, bei welchem die technischen Möglichkeiten eines Anschlusses der Hangtunneltrasse an das geplante deutsche Autobahnnetz diskutiert wurden.

Bei dem am 2.12.1971 in Salzburg im Rahmen der "Besonderen Gruppe Deutschland-Österreich der CEMT" stattgefundenen Gespräch über gemeinsame Fragen der grenzüberschreitenden Fernverkehrsstrassen wurde ebenfalls der geplante Autobahngrenzübergang im Raum Lindau/Bregenz behandelt und in Aussicht genommen, die technischen Möglichkeiten für einen Grenzübergang bei Schlachters/Diezlings von deutscher Seite zu untersuchen. Die österreichische Seite wurde gebeten, auch die Möglichkeit für einen Grenzübergang bei Stockach/Oberhochsteg von österreichischer Seite zu studieren.

Es wurde darüber hinaus vereinbart, die weiteren Planungen auf der Ebene der jeweils örtlich zuständigen Dienststellen einvernehmlich durchzuführen. In diesem Sinne fanden am 23.12.1971 und am 20.1.1972 weitere Gespräche statt, an welchen Vertreter des Straßenneubauamtes Kempten und des Amtes der Vorarlberger Landesregierung sowie der Projektant Professor Krapfenbauer teilnahmen.

- 3 -

zu Zl. 42.725-Präs. A/72

Zu 3.)

Das Ergebnis der vereinbarten Untersuchungen kann bis zum Sommer ds.J. erwartet werden und wird die Grundlage für die Entscheidung der weiter zu verfolgenden Grenzübergangsstelle sein. Ein Termin für den Abschluß der auf deutscher Seite noch durchzuführenden Detailplanung wurde bisher nicht vereinbart.

Zu 4.)

Wie in dem Bericht an den Ministerrat am 21.9.1971 ausgeführt wurde, werden nach der grundsätzlichen Trassenentscheidung zunächst die Anregungen und Vorschläge, die bei den Gesprächen in Vorarlberg vorgebracht worden sind, eingehend auf ihre Realisierbarkeit zu überprüfen, sowie die noch offenen Fragen, wie z.B. das Problem des Anschlusses an das deutsche Autobahnnetz, aber auch Probleme baugeologischer und tunnelbautechnischer Natur, einer Klärung zuzuführen sein. Nach Abschluß dieser Arbeiten wird unverzüglich ein Detailentwurf ausgearbeitet werden, wofür mit einem Zeitraum von etwa 12 Monaten gerechnet werden muß.

Zu 5.)

Die gemachten Angaben über mögliche Termine für die Planung und den Bau der Autobahn beruhen auf dem von Prof. Dr. Krapfenbauer im Zusammenhang mit der Generellen Projektierung erstellten Terminplan, welchem die Annahme zugrunde lag, dass alle noch offenen Fragen ehestens einer Klärung zugeführt werden können.

Wegen der Bautermine wird es die Aufgabe der weiteren Detailplanung sein, den späteren Bauablauf genau festzulegen und zu prüfen, wie weit vorbereitende Arbeiten vorgezogen werden können, ein zeitliches Übergreifen einzelner Bauphasen möglich ist und Teile der Autobahn noch vor Fertigstellung bei der Richtungsfahrbahnen im gesamten Abschnitt dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden können.

Zu 6.)

Über die Gesamtfinanzierung dieses Bauvorhabens innerhalb der angegebenen Frist endgültig berichten zu können, wird erst möglich sein, bis die unter Frage 5 genannten Termine fixiert und die baureifen Planungsunterlagen vorgelegt sind. Im Bauprogramm 1972 wurde jedenfalls bereits ein Betrag von 75 Mio S für Grundeinlösungen und Bauinangriffnahme vorgesehen.

-4-

zu Zl. 42.725-Präs. A/72

Zu 7.)

Von 1955 bis Ende 1966 wurden für die Projektierung der Rheintalautobahn im Raum Bregenz aus Mitteln der Bundesstrassenverwaltung rund 2 Mio S aufgewendet.

Gemäß § 1, (3) des FAG 1967 werden ab 1. Jänner 1967 die Ausgaben für Projektierung und Bauleitung den Ländern mit 4% des endgültigen Bauaufwandes pauschal abgegolten. Laut Mitteilung des Landes Vorarlberg belaufen sich seit Inkrafttreten des FAG 1967 die aufgewendeten Beträge auf rund 15 Mio S.

Zu 8.)

Bei der Detailplanung der Hangtunneltrasse werden ebenfalls die Bestimmungen des FAG 1967 zur Anwendung gelangen. Kostenangaben werden erst nach Vorliegen entsprechender Angebote möglich sein.