II-533 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

12.4.1967

218/A.B.
zu 206/J

Anfragebeantwortung

des Bundesministers für Bauten und Technik Dr. Kotzina
auf die Anfrage der Abgeordneten Melter und Genossen,
betreffend Rheintal-Autobahn.

-.-.-.-.-

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten Melter und Genossen in der Sitzung des Nationalrates vom 1. März 1967 betreffend Rheintal-Autobahn an mich gerichtet haben, beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

Im Bereich von Bregenz sind in den vergangenen Jahren etwa 10 Hauptvarianten mit je mehreren Subvarianten, vielfach miteinander kombiniert, eingehend geprüft und begutachtet worden, sodaß es zwischen dem See und dem Pfänder praktisch keinen Bereich mehr gibt, über den nicht eine der geprüften Linien führen würde. Derzeit stehen noch immer im wesentlichen 3 Hauptvarianten gegenüber:

Seetrasse, Hangtrasse und Tunneltrasse.

Die vom Bundesministerium für Bauten und Technik veranlaßten und von Ziviltechnikern durchgeführten Planungen haben rund folgende Kosten verursacht:

	Schilling:
generelle Planung einer Seetrasse	570.000.--
generelle Planung einer Hangtrasse	470.000.--
Studie einer Tunneltrasse	400.000.--
Verkehrsuntersuchungen und vergleichende Begutachtungen der untersuchten Trassen	215.000.--
geologische Untersuchungen	855.000.--

Weitere Untersuchungen und Planungen wurden vom Amte der Vorarlberger Landesregierung, von der Stadt Bregenz und von sonst interessierten privaten Kreisen auf eigene Kosten durchgeführt.

Für die noch immer zur Diskussion stehenden Hauptvarianten werden von den planenden Ziviltechnikern bzw. vom Amt der Vorarlberger Landesregierung die Baukosten und die Kosten für Grund- und Gebäudeeinlösungen wie folgt geschätzt:

	Baukosten:	Einlösungen:
Seetrasse	500 Mill.S	115 Mill.S
Hangtrasse	800 - 900 Mill.S	75 Mill.S
Tunneltrasse	800 - 1600 Mill.S	70 Mill.S

Für den von privater Seite gemachten und derzeit auch diskutierten Vorschlag einer gemeinsamen Unterflurführung der Autobahn und Bundesbahn entlang des Seeufers liegen nur grobe Schätzungen vor, welche gleichhohe Kosten wie bei einer Untertunnelung des Pfänders erwarten lassen. Eine genaue Ermittlung der Kosten der einzelnen Varianten wäre erst auf Grund von Detailentwürfen möglich.

Die Mindestbauzeit beträgt bei sämtlichen Hauptvarianten 3 Jahre.

Es stehen derzeit die Meinungen zweier namhafter Expertengruppen einander gegenüber, sodaß die Frage der Linienführung noch als offen bezeichnet werden muß. Es wird Sache des Amtes der Vorarlberger Landesregierung sein, Standpunkte und Gegenstandpunkte genauestens zu prüfen und sodann dem Bundesministerium für Bauten und Technik entsprechende Vorschläge zu machen.

Auf Grund der geschilderten Situation kann daher derzeit noch nicht gesagt werden, wann mit einer endgültigen Entscheidung zu rechnen ist.

-.-.-.-