

II- 120 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XII. Gesetzgebungsperiode

Präs. 1 7. JUNI 1970 No. 21/B

A n t r a g

der Abgeordneten REGENSBURGER, MELTER, ~~WESTREICHER~~, Dr. LEITNER,
WESTREICHER, Dr. HALDER, Dr. BLENK

und Genossen

betreffend Autobahnverbindung Landeck - Bludenz und Bau des
Arlbergtunnels.

Die Arlbergbundesstraße (Bundesstraße Nr. 1) von St. Anton bis Bludenz wurde nach dem Wiener Kongreß aus staatspolitischen Gründen und nach militärischen Richtlinien erbaut. Der Bau dieser Straße erfolgte damals relativ großzügig - mit 6 bis 7 m Fahrbahnbreite - sodaß diese Paßstraße auch im Zusammenhang mit der Motorisierung des Straßenverkehrs zunächst den Anforderungen noch genügte. Erst kurz vor und nach dem Zweiten Weltkrieg mußten kleinere Teilstrecken neu gebaut werden, um die größten Steigungen auszuschalten. Noch heute weist im wesentlichen diese Bundesstraße in diesem Bereich die gleiche Linienführung, die gleiche Fahrbahnbreite und sogar den gleichen Unterbau auf. Die sprunghaft anwachsende Motorisierung des Straßenverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg sowie die Entwicklung des Arlberggebietes zum weltbekannten Wintersportzentrum hatten zur Folge, daß diese nun schon 140 Jahre alte Paßstraße in keiner Weise den Anforderungen genügt.

Sie ist weder im Sommer noch im Winter auch nur annähernd in der Lage den Verkehr zu verkraften. Insbesondere der Schwerlastenverkehr stellt gegenwärtig das ganze Jahr ein unlösbares Problem dar. Unzulänglichkeiten dieser Straße werden durch die vielen Verkehrs- und Lawinentoten gekennzeichnet.

Die Verkehrszählungen haben bestätigt, daß die Arlbergbundesstraße, nach den international geltenden Regeln, seit Jahren ihrer Aufgabe nicht mehr gerecht wird. Aber selbst diese Verkehrszählungen können allein nicht als Maßstab für den zukünftigen Ausbau herangezogen werden, weil nachweislich eine große Anzahl von PKW-Fahrern, insbesondere der Schwerlastenverkehr und die Reisebusse, gegenwärtig sommers und winters den steilen und gefährlichen Arlberg meiden und über Deutschland fahren. Eine zeitgemäße Modernisierung dieses Verkehrsabschnittes würde die Frequenz sprunghaft steigern, da die Bundesstraße 1 die einzige, direkteste und kürzeste Westost-Verbindung und die einzige in Mitteleuropa sicherstellt.

Schließlich muß der Ausbau der Arlbergstrecke möglichst rasch auch wintersicher, d.h. weitgehend lawinenfrei durchgeführt werden.

Um diesen Verkehrsnotwendigkeiten gerecht zu werden, muß dafür gesorgt werden, daß die Strecke Bludenz - Landeck durch den Bau einer Autobahn - mit Untertunnelung des Arlberges - sichergestellt wird.

Der seinerzeitige Bundesminister für Bauten und Technik, der Abgeordnete zum Nationalrat Dr.Kotzina hat in der letzten Legislaturperiode wiederholt im Parlament und andernorts die Zusage gemacht, diese Lücke durch eine Ausweitung der Autobahnverbindung Landeck - Bludenz zu schließen und hat gleichzeitig versprochen, künftige Baumaßnahmen im Arlberggebiet durch die Untertunnelung des Arlbergs ehestens in Angriff zu nehmen.

Da nunmehr die Planungsarbeiten abgeschlossen sind, stellen die unterzeichneten Abgeordneten den

A n t r a g :

Der Nationalrat wolle beschließen:

-3-

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Autobahnverbindung Landeck - Bludenz in das neue Bundesstraßengesetz aufzunehmen und die Arbeiten für den Bau des Arlbergtunnels sofort in Angriff zu nehmen, da einzig mit dem Basistunnel als Vorgriff auf die künftige Autobahntrasse eine wintersichere Verbindung über den Arlberg hergestellt wird.

In formeller Hinsicht wolle der Antrag dem Bautenausschuß unter Verzicht auf die erste Lesung zugewiesen werden.