

II- 340 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XII. Gesetzgebungsperiode

56 / A. B.  
zu 28 / J.

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Präs. am 15. Juli 1970

Zl. 17.550-Präs. A/70  
Anfrage Nr. 28 der Abg. Melter und Gen.  
betr. lawinensicherer Ausbau der Bundes-  
strasse 1 im Arlberggebiet.

Wien, am 13. Juli 1970

Herrn  
Zweiten Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Alfred M a l e t a

W i e n  
-----

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten Melter und  
Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 20. Mai 1970, betreffend  
lawinensicherer Ausbau der Bundesstrasse 1 im Arlberggebiet an mich  
gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Die Anfragen lauten:

1. Wer ist dafür verantwortlich, dass der Passürtobeltunnel so kurz  
gebaut wurde, dass die Ein- bzw. Ausgänge von Lawinen verlegt wer-  
den können?
2. Welche Sanierungsmaßnahmen wird man ergreifen, um eine sichere  
Einfahrt in diesen neuen Tunnel möglichst schnell zu gewährleisten?
3. Sind Sie bereit, für die Bereitstellung von Sondermitteln einzutreten,  
die es ermöglichen, die Bundesstrasse 1 im Bereich des Arlberges  
sowit auszubauen, dass ein flüssiger Verkehr zu jeder Jahreszeit auch  
lawinensicher garantiert ist?
4. Bis wann kann Ihrer Auffassung nach der lawinensichere Ausbau der  
Bundesstrasse 1 im Arlberggebiet fertiggestellt sein?
5. Vertreten Sie die Auffassung, dass ein Strassentunnel durch den Arlberg  
eine wirtschaftliche und zweckmässige Lösung wäre?
6. Welche Vorarbeiten für eine Tunnellösung wurden bisher durchgeführt?

Zu 1.)

Die zuständige Abteilung für Bundesstrassenverwaltung im  
Amt der Vorarlberger Landesregierung hat im Jahr 1966 den Vertretern  
der Vorarlberger Gemeinden, der Lawinenkommission, der Gendarmerie,  
der Wildbach- und Lawinenverbauung, der Bezirkshauptmannschaft Bludenz  
und dem Landesstrassenbauamt drei Projektvorschläge über Lawinensicherung

-2-

zu Zl. 17.550-Präs. A/70

auf der Wiener Bundesstrasse 1 im Arlberggebiet vorgelegt. Nach eingehender Prüfung durch diese zuständigen Fachexperten wurde die Lage und die Länge des Tunnels mit 450 m festgelegt. Im Jahre 1968 haben die gleichen Fachexperten nach den Erfahrungen des Winters 1967/68 eine Verlängerung um ca. 150 m für notwendig erachtet. Eine solche Verlängerung könnte ohne technische Schwierigkeiten erfolgen. Der Winter 1969/70 mit seinen extremen Witterungsverhältnissen aber hat gezeigt, dass eine weitere Strecke oberhalb des Ostportals in der Länge von mehr als einem Kilometer ebenfalls verschüttet wurde, was beweist, dass es eine absolute Lawinensicherheit für lawinengefährdete Strassen nicht gibt.

Zu 2.)

Über eine schnellstrassenmässige Verbindung Bludenz-Landeck ist eine trassenmässige Untersuchung, die eine Verlängerung des bisher im Zuge der Wiener Bundesstrasse ausgeführten Tunnels vorsieht, in Arbeit. Erst nach Vorliegen dieses Untersuchungsergebnisses kann eine endgültige Entscheidung gefällt werden. Wirkliche Abhilfe könnte jedoch nur eine Generalsanierung schaffen, deren Inangriffnahme aber von der Bereitstellung der hierfür erforderlichen Geldmittel abhängig ist.

Zu 3.)

Die Bundesstrassenverwaltung ist nicht in der Lage, aus ihren zweckgebundenen Mitteln die Kosten für die Sicherungsmaßnahmen der Lawenstriche, die Bundesstrassen gefährden und die für das ganze Gebiet auf rund 1,2 Milliarden S geschätzt werden, allein auf sich zu nehmen.

Ich habe veranlasst, dass Besprechungen mit Vertretern der im Gegenstand befassten Ministerien geführt werden, um neue Wege für die Bereitstellung zusätzlicher Mittel zu suchen. Es bieten sich hierfür drei Möglichkeiten an:

- a) Verlängerung und Aufstockung des Katastrophenfonds zugunsten der Lawinerverbauung, wobei bei einer solchen Gesetzesnovelle die ausdrückliche Zweckbindung eines Teiles der Mittel für Lawinensicherung vorgesehen werden müsste.
- b) Die Bereitstellung von allgemeinen Haushaltsmitteln im Budget der kompetenzmässig für Lawinerverbauung zuständigen Bundesministerium für Land- und

-3-

zu Zl. 17.550-Präs. A/70

Forstwirtschaft sowie für Bauten und Technik.

c) Förderungsbeiträge aus den Mitteln des Fremdenverkehrs. Inwieweit diese Besprechungen zielführend sein werden, ist noch nicht abzusehen. Jedenfalls werde ich jede Initiative hinsichtlich der Verlängerung des Katastrophenfonds, der Aufstockung dieser Mittel sowie deren Zweckbindung für Lawinensicherung unterstützen.

Zu 4.)

Ein Termin für den lawinensicheren Ausbau der Wiener Bundesstrasse wird von der Bereitstellung der hierfür erforderlichen Kreditmittel abhängen. Ich habe jedoch veranlasst, dass Verhandlungen mit den interessierten Gemeinden (Fremdenverkehrsorten) und den Bundesländern aufgenommen werden, wonach diese an der Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel mitwirken sollen. Schwierigkeiten technischer Natur bestehen nicht.

Zu 5.)

Die im Rahmen der Neubewertung des hochrangigen Strassennetzes Österreichs erstellte Verkehrsprognose ermittelte für den Arlberg zum Zeitpunkt der Vollmotorisierung einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 6.000 - 10.000 Kfz. Diese Verkehrsbelastung würde im Zusammenhang damit, dass die Strasse über den Arlberg einen Abschnitt der einzigen innerösterreichischen Ost-Westverbindung darstellt, einen vierspurigen Ausbau rechtfertigen.

Wie schon erwähnt, hat das ho. Bundesministerium bereits im Februar 1970 einen Zivilingenieur mit der Erstellung von Vorstudien für eine Schnellstrasse Landeck-Bludenz beauftragt. Dabei sollen sowohl Lösungen mit einer Untertunnelung des Arlberges als auch mit Trassierungen über die Passhöhe gegenübergestellt werden. Das Ergebnis dieser Untersuchungen wird im Herbst ds. J. erwartet.

Zu 6.)

Derzeit werden mit der Bundesrepublik Deutschland Besprechungen über die Durchführung einer gemeinsamen Verkehrsuntersuchung im deutsch-österreichischen Grenzgebiet geführt. Diese Verkehrsuntersuchungen sollen u. a.

-4-

zu Zl. 17.550-Präs.A/70

auch zum Ziele haben, die mögliche Verkehrsverlagerung sowohl des Nord-Süd Verkehrs zwischen den deutschen und oberitalienischen Zentralräumen als auch des parallel zur deutsch-österreichischen Grenze verlaufenden Ost-West Verkehrs auf eine grosszügig ausgebaute Strasse (Schnellstrasse oder Autobahn) über bzw. durch den Arlberg zu erfassen.

Die Gegenüberstellung des wirtschaftlichen Variantenvergleiches der Vorstudien und des Ergebnisses der beabsichtigten Verkehrsuntersuchung soll die Grundlage für die Entscheidungen über die weiteren zu veranlassenden Ausbaumaßnahmen im Zuge der Arlbergstrasse bilden.

