

II-1550 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates,
XII. Gesetzgebungsperiode

Präs.: 15. Juli 1971 No. 834/J

A n f r a g e

der Abgeordneten Dr. BLENK, STOHS, HAGSPIEL
und Genossen

an den Bundesminister für Bauten und Technik
betreffend die Variantenentscheidung und den Baubeginn der
Rheintalautobahn im Raume Bregenz

Die Führung der Rheintalautobahn im Raume Bregenz war jahrelang Gegenstand intensiver Beratungen, zum Teil Auseinandersetzungen, die eine Reihe von Lösungsvorschlägen erbrachten. Landesregierung und Landtag von Vorarlberg hatten schließlich einstimmig (der Landtag mit einer Gegenstimme) beschlossen, die Unterflurlegung von Rheintalautobahn und Eisenbahn zur Verwirklichung vorzuschlagen. Die beiden Bundesministerien für Bauten und Technik sowie für Verkehr und verstaatliche Unternehmungen sind daraufhin am 15. Juli 1969 zum Entschluß gekommen, das Projekt der See-Unterflurtrasse der Rheintalautobahn und die damit zusammenhängende Unterflurtrasse der Österreichischen Bundesbahnen auszuführen und die Planung ehestens fertig zu stellen.

Um allen noch bestehenden technischen und sonstigen Zweifeln entgegenzukommen, hatte die gegenwärtige Bundesregierung schließlich eine neuerliche Überprüfung aller bisher vorliegenden Trassen-Varianten angeordnet und die international hervorragenden Fachleute, Dipl.Ing. Jean-Louis Biermann, Lausanne, Prof. Dipl.Ing. Otto Sill, Hamburg und Prof. Dipl.Ing. Friedrich Tamms, Düsseldorf, mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt. Im Juli 1970 hatten dann Sie, Herr Bundesminister, den drei Experten Auftrag erteilt,

- 1) die bisherigen Planungen kritisch durchzusehen und zu begutachten,
- 2) die nach ihrer Meinung - unter Berücksichtigung aller Komponenten - vorzuziehende Trasse zu benennen,

- 2 -

- 3) Empfehlungen für die weitere Bearbeitung zur möglichst schnellen Realisierung der von ihnen empfohlenen Trasse vorzulegen und
- 4) sonstige Gesichtspunkte, die der Lösung des Verkehrsproblems in diesem Raum dienen könnten, aufzuzeigen.

Die drei Gutachter haben nun mit Datum vom 28. Juni 1971 das Ergebnis ihrer Untersuchung vorgelegt. Das Gutachten unterstützt vorbehaltlos die seinerzeitige Beschlußfassung der Vorarlberger Landesregierung und des Vorarlberger Landtages, d.h. es spricht sich eindeutig für die Unterflur-Variante aus. Wörtlich heißt es dazu im Gutachten: "Man sollte deshalb die Abwehrstellung gegen die Seeuferunterflurtrasse der Autobahn schnellstens beenden. Für Bregenz bedeutet diese Lösung und die damit verbundenen generalen städtebaulichen Bereinigungen eine Jahrhundertchance. Es gibt keinen Grund, im Sinne einer Generalbereinigung am österreichischen Ufer des Bodensees und im Bereich der Rheintalgemeinden diese Planung nicht durchzuführen. Ihre Verwirklichung ist die Basis für jede weitere Entwicklung aller Bodensee- und Rheintalgemeinden sowie für alle nur denkbaren touristischen Vorhaben in diesem Gebiet."

In das Gutachten wurden auch die Erkenntnisse und Feststellungen mitverarbeitet, die für den Bereich des Umweltschutzes von der eidgenössischen Materialprüfanstalt in Zürich am 31.8.1970 unterbreitet worden waren.

Die Verkehrsentwicklung nicht nur im Raume Bregenz sondern im Land Vorarlberg duldet, wie dem Bautenministerium hinlänglich bekannt ist, keinen weiteren Aufschub, nachdem für die neuerliche, zweifellos zur Klärung aller Umstände notwendige Überprüfung der Varianten durch das zitierte Gutachtertteam neuerlich eine fast zweijährige Verzögerung eingetreten ist.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher folgende

A n f r a g e :

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

- 3 -

- 2) Werden Sie weitere Verzögerungsversuche, z.B. in Form des Verlangens nach Einholung zusätzlicher Detailgutachten, unterbinden ?
- 3) Werden Sie so rasch wie möglich Auftrag zur Inangriffnahme der Bauarbeiten bzw. der Vorarbeiten dazu geben ?
- 4) Bis wann kann mit dem Baubeginn gerechnet werden ?