



Republik Österreich  
DER BUNDESKANZLER

II-3554 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIII. Gesetzgebungsperiode

Z1.35.036-PrM/74

24. Juni 1974

Parl. Anfrage Nr. 1663/J d. Abg. z. NR Dr. STIX,  
ZEILLINGER, MELTER u. Gen. an d. Bundesreg.  
betr. d. Beitrag Österr. zum weiteren Ausbau  
d. alpinen Straßen- u. Schienenverkehrs

1672/A.B.  
zu 1663/J.  
Präs. am 1. Juli 1974

An den

Präsidenten des Nationalrates  
Herrn Anton BENYA

1010 W i e n

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. STIX, ZEILLINGER, MELTER und Genossen haben am 3. Mai 1974 unter der Nr. 1663/J an die Bundesregierung eine Anfrage betreffend den Beitrag Österreichs zum weiteren Ausbau des alpinen Straßen- und Schienenverkehrs gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

- "1. Welche konkreten Maßnahmen werden im Sinne der von der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer aufgezeigten Zielsetzungen in nächster Zeit ergriffen werden?
2. Besteht bezüglich der von dieser internationalen Arbeitsgemeinschaft für den Ausbau der alpinen Straßen- und Schienennetze gegebenen Empfehlungen auf seiten der österreichischen Bundesregierung bereits eine Reihung nach Prioritäten?
3. Im Falle der Bejahung der Frage Nr. 2:

Welche Reihung ist vorgesehen, bzw. wie lautet der der Verwirklichung der gegenständlichen Projekte zugrundeliegende Zeitplan?"

Ich beehre mich, diese parlamentarische Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt zu beantworten:

Auf Grund einer EntschlieÙung des Europäischen Parlaments vom 5. Juni 1973 werden voraussichtlich im Herbst dieses Jahres bilaterale Verhandlungen zwischen Österreich und

- 2 -

der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Alpenübergänge anlaufen.

Nach einer vom Bundesministerium für Verkehr einberufenen interministeriellen Besprechung hielt es das genannte Ressort für zweckmäßig, die Frage des transalpinen Schienen- und Straßenverkehrs auch bei der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) anhängig zu machen.

Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister hat sich seit ihrer Gründung um eine Harmonisierung der Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastrukturen bemüht. Der österreichische Vorschlag, daß sie sich im besonderen mit der Koordinierung von Vorhaben bezüglich der Schienen- und Straßenübergänge über die Alpen befassen möge, wurde daher positiv aufgenommen. Zunächst sollen die im Rahmen der CEMT bestehenden Engeren Gruppen für den Straßenbau die Eisenbahnprobleme in ihre Arbeiten einbeziehen, wobei auf den Infrastruktur-Leitplan des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) entsprechend Bedacht zu nehmen wäre.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen möchte ich zunächst auf den Beschluß der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer eingehen, der den Bau von Flachbahnen als Nord-Süd-Querung der Alpen zum Gegenstand hat.

In beiden Fällen, nämlich sowohl beim Neubau einer Flachbahn unter dem Splügen als auch einer solchen unter dem Brenner handelt es sich um allgemein gehaltene Vorstellungen dieser Arbeitsgemeinschaft, ohne daß die Frage des Verkehrsbedarfs und der beachtlichen Probleme der Planung, der Realisierung und vor allem der Finanzierung näher berührt werden.

Deshalb ist es derzeit noch nicht möglich, konkrete Aussagen über kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen zu machen. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) in Paris

- 3 -

hat vor kurzem auf Antrag der Schweizerischen Bundesbahnen eine eingehende Untersuchung des Verkehrsbedarfes und der Notwendigkeit einer neuen Flachbahn in der Relation Lindau - Bregenz - Splügen - Milano veranlaßt. Eine Gruppe qualifizierter Eisenbahnxperten Italiens, der Schweiz, Österreichs und der Deutschen Bundesrepublik wird sich in den nächsten Wochen konstituieren und mit diesem Problem befassen. Es ist nicht damit zu rechnen, daß vor Mitte des Jahres 1975 die Untersuchungen der Expertengruppe abgeschlossen und darauf fußende entsprechende Empfehlungen, die vor allem für die Auswahl von Prioritäten geeignet sind, den Regierungen der genannten Staaten unterbreitet werden können.

Bezüglich des von der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer geäußerten Wunsches nach einer neuen Flachbahn unter dem Brenner ist zu bemerken, daß die bisher vorliegenden Berichte (Ausgabe 1973) des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) über die Eisenbahnachse München - Innsbruck - Brenner - Verona noch um einen von den Italienischen Staatsbahnen ausgearbeiteten Vorschlag (Grundsatzprojekt für eine neue Trasse zwischen Innsbruck und Bozen, Ausgabe Mai 1974) ergänzt werden müssen. Diese Arbeit wird ebenfalls erst zu Beginn des Jahres 1975 so weit gediehen sein, daß Empfehlungen für das weitere Vorgehen der Regierungen in den berührten Staaten und die Auswahl von Prioritäten bezüglich Verbesserungen des Eisenbahnnetzes möglich sind.

Zu beiden Vorstellungen ist abschließend festzustellen, daß es ohne Kenntnis des Ergebnisses der vorgenannten Untersuchungen, um die sich der Internationale Eisenbahnverband (UIC) bemüht, wohl keiner Regierung der unmittelbar berührten Staaten möglich ist, eine Auswahl von Prioritäten vorzunehmen. Es ist jedenfalls zu begrüßen, daß diese Untersuchungen durchgeführt werden, zumal ihr Er-

gebnis eine konkretere Beurteilung ermöglichen dürfte.

Hinsichtlich des Komplexes des transalpinen Straßenverkehrs bestehen bereits wesentlich konkretere Vorstellungen.

So hat der Gedanke einer Schnellstraßenverbindung von Ulm nach Mailand, der schon längere Zeit zur Diskussion steht, in den beteiligten Staaten bereits in einem unterschiedlichen Ausmaß Gestalt angenommen. Auf österreichischem Gebiet wird die Verbindung Ulm-Mailand durch die Fernpaß Schnellstraße (S 14), die Inntalautobahn (A 12), und die Reschen Schnellstraße (S 15) hergestellt. Die Inntalautobahn hat weitgehend innerösterreichische Funktionen zu erfüllen, während die Fernpaß Schnellstraße der Verbindung zwischen dem deutschen Autobahnnetz und dem Inntal dienen wird. Der Bau der beiden Straßenzüge wird daher unabhängig von der Verbindung in Richtung Mailand durchzuführen sein.

Gemäß der vom Bundesministerium für Bauten und Technik durchgeführten Dringlichkeitsreihung der einzelnen Abschnitte des österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetzes kommt vor allem der Fernpaß Schnellstraße besondere Priorität zu. Die Reschen Schnellstraße wurde vorsorglich durch das Bundesstraßengesetz 1971 in das Netz der übergeordneten Straßenzüge einbezogen, doch wird diese zunächst einer besseren Verbindung in den Raum von Südtirol zu dienen haben. Ein Vollausbau erscheint erst dann gerechtfertigt, wenn mit einer Fortsetzung in Richtung Mailand gerechnet werden kann.

Größtes Interesse von österreichischer Seite besteht an der Realisierung der im Bundesstraßengesetz 1971 vorgesehenen Tauern Autobahn Salzburg - Villach (A 10), durch welche eine Autobahnverbindung zwischen den deutschen und italienischen Autobahnnetzen geschaffen wird. Der Abschnitt Salzburg - Golling steht dem Verkehr bereits zur

- 5 -

Verfügung; der Abschnitt Golling - Werfen befindet sich zur Zeit im Bau. Die sogenannte Scheitelstrecke Eben im Pongau-Gmünd zwischen dem Ennstal und dem Liesertal mit den beiden Großtunneln, dem Tauerntunnel mit rund 6,4 km Länge und dem Katschberg Tunnel mit rund 5,4 km Länge, deren Herstellung der Tauernautobahn AG obliegt, befindet sich bereits weitgehend im Bau und ist deren teilweise Inbetriebnahme im Jahre 1975 zu erwarten. Südlich des Alpenhauptkammes wird die Tauernautobahn bei Villach in die Südautobahn (A 2) Wien - Graz - Klagenfurt - Villach einbinden und über diese südlich Arnoldstein die Staatsgrenze gegen Italien erreichen.

Das auf österreichischem Gebiet liegende Teilstück einer Autobahnverbindung Ulm - Lindau - Chur - San Bernardino - Bellinzona wird durch die Rheintalautobahn (A 14) und durch die Bodenseeautobahn (A 15) gebildet. Seitens des Bundesministeriums für Bauten und Technik ist ein vorrangiger Bau dieser Teilabschnitte vorgesehen. Die Planungen, welche durch die Schwierigkeiten im Raume Bregenz eine gewisse Verzögerung erfahren haben, sind zur Zeit im vollen Gange, so daß noch im Laufe dieses Jahres mit Bauarbeiten begonnen werden kann.

Als erste Maßnahme zur Verbesserung der innerhalb Österreichs bestehenden Ost-West-Verbindungen wurde Ende vorigen Jahres mit vorbereitenden Bauarbeiten zur Realisierung des Arlbergtunnels im Zuge der zwischen Landeck und Bludenz geplanten Arlberg Schnellstraße (S 16) begonnen. Durch diesen rund 14 km langen Tunnel, dessen Bau der Arlberg Straßentunnel AG obliegt, wird eine hochrangige Straßenverbindung geschaffen werden, welche Tirol und Vorarlberg wintersicher miteinander verbinden wird.

