

II-1954 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
 XIII. Gesetzgebungsperiode

Präs.: 19. Dez. 1972

No. 1027/J

### Anfrage

der Abgeordneten Hattler, Dr. Schmidt und Genossen  
 an den Bundesminister für Bauten und Technik,  
 betreffend Rheintalautobahn - Variantenuntersuchung.

Die Schutzgemeinschaft "Freies Achen" hat zu den vom  
 Bundesministerium für Bauten und Technik mit Schreiben  
 vom 15. 11. 1972, Zahl 542762-II-9 A/72 übermittelten  
 Planungen für drei Varianten über die Führung der Rhein-  
 talautobahn im Raum südlich von Bregenz eine Argumentation  
 erarbeitet. Diese ist sicher dem Bundesminister für Bauten  
 und Technik zugeleitet worden.

Die Ausarbeitung befaßt sich unter anderem auch mit den  
 in der Projektierung enthaltenen Kostenschätzungen bzw.  
 auch "vergessenen" Schätzungen.

Unter anderem wird der Meinung Ausdruck gegeben, daß  
 für den Bereich der Achschleife die Verlegung des VKW-  
 Werkeskanals um 3 Mill. S möglich sein wird, wogegen  
 Fachleute die Meinung vertreten, daß für diese Aufgabe ein  
 Aufwand von mindestens 20 Mill. S erforderlich sein wird.

Für die Verlegung der Autobahn in einen Trog im Bereich  
 der Achschleife sind Kostenschätzungen vorgenommen worden,  
 wonach die Bauausführung nur etwa 30 % teurer wäre als  
 bei Bauausführung auf einem Damme. Demgegenüber wird die  
 Meinung vertreten, daß ein Zuschlag von mindestens 100 %  
 zu erwarten ist.

Besonders erstaunlich ist der Hinweis, daß die 120 Meter  
 lange Brücke der A 15 über die Dornbirner Ach bei  
 Km 2546 in der Kostenschätzung der Achschleifenvariante  
 nicht aufscheint, während in der Kostenschätzung Variante II.  
 (blau) die Kosten dieser Brücke mit 26 Mill. S ausgewiesen  
 werden.

Ebenfalls wurde in der Variante II blau die Brücke über die  
 Landesstraße L 17 mit einem Aufwand von 12 Mill. S ein-  
 geschätzt, während sie bei der Achschleifenvariante nicht  
 aufscheint. Dabei sind jedoch für die Achschleife 2 Brücken  
 sowohl der A 14 als auch der A 15 über die L 17 not-  
 wendig, sie wurden wohl absichtlich vergessen.

-2-

Schließlich werden für die 2,9 km lange Autobahnstrecke zwischen Wolfurt und Lauterach 6 Straßenunterführungen mit einem Kostenaufwand von 60,7 Mill. \$ geplant und eingerechnet, während für die wesentlich längere Strecke von 4.350 m zwischen dem Knoten Haid und Dornbirn Nord nur eine einzige Straßenunterführung um 3,2 Mill. \$ eingerechnet wird, obwohl für diesen Bereich aus verkehrsmäßigen Gründen zumindest ebensoviel Unterführungen notwendig sind.

Die Stellungnahme zu den verschiedenen Varianten wurde dadurch außerordentlich erschwert, daß für die Achschiene Pläne verwendet wurden, die den Baubestandzuwachs der letzten 15 Jahre nicht berücksichtigen, während für die anderen 2 Varianten neueste Karten verwendet werden.

Die untenzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Bauten und Technik folgende

### Anfrage:

- 1.) Warum wurde der Planung der verschiedenen Varianten Pläne mit unterschiedlichem Baubestand zugrunde gelegt?
- 2.) Sind die Argumente der Schutzgemeinschaft "Freies Acher" stichhaltig?
- 3.) Welchen Wert messen Sie einer "Arbeit" bei, in der sich auch für einen Laien so offensichtliche Fehler finden?
- 4.) Bedeutet die Aussendung einer so mangelhaften Variantenplanung und Kostenberechnung zur Stellungnahme, daß Sie die Variantenentscheidung ohne Rücksicht auf die Kosten treffen werden?
- 5.) Halten Sie den Bau der Achschiene für vertretbar oder, wie die Schutzgemeinschaft, für unsinnig?
- 6.) Werden Sie nach Festlegung der generellen Linienführung für die Detailplanung ein fachlich hochqualifiziertes und leistungsfähiges Büro beauftragen?