

II- 178 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

Präs.: 21. Dez. 1971

No. 155/J

A n f r a g e

der Abgeordneten HAGSPIEL, STOHS, Dr. BLENK
und Genossen

an den Bundesminister für Bauten und Technik
betreffend den Bau der Autobahn im Raume Bregenz

Der Bundesminister für Bauten und Technik hat die Entscheidung über die Führung der Autobahn im Raum Bregenz als Unterflurtrasse aufgehoben und sich zugunsten einer Pfänder-Hang-Tunneltrasse ausgesprochen. Damit ist die durch 15 Jahre andauernde Debatte um diesen Autobahnabschnitt, die mit der nun aufgehobenen Entscheidung beendet schien, neuerlich ins Rollen gekommen.

Die geänderte Situation wirft eine Reihe von schwerwiegenden Fragen auf und ist mit so großen Problemen behaftet, daß eine Realisierung des Projektes für die nächste Zukunft unwahrscheinlich erscheint.

Es erhebt sich zunächst einmal die Frage, wie das von der Bevölkerung gewünschte freie Bodenseeufer, das die Unterflurtrasse durch die gemeinsame Unterflurlegung von Bundesbahn und Autobahn gebracht hätte, nun erreicht werden kann: Auf welche Weise also nun die Verlegung der Bahntrasse, die Bregenz vom Bodensee abschneidet, bewerkstelligt werden kann. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Verlegung des Güterbahnhofes nach Wolfurt zwar eine wirksame Verbesserung der derzeitigen Situation, aber die Landeshauptstadt Bregenz wäre immer noch durch die Bundesbahn vom Bodensee getrennt.

Ungeklärt sind auch die künftigen Anschlußstellen und die Regelung des Anschlusses an das deutsche Autobahnnetz, zumal durch die Aufhebung der ursprünglichen Entscheidung die mit der Bundesrepublik schon getroffenen diesbezüglichen Vereinbarungen einseitig durch Österreich aufgehoben werden. Schwer wiegt, daß

die Bundesrepublik auf Grund dieser Vereinbarungen ihrerseits schon die Grundablösungen vorgenommen hat und nun nicht bloß ihr Projekt ändern sondern auch neuerlich Grundablösungen vornehmen müßte. Da zwar für die Unterflurtrasse, nicht aber für die Pfänder-Hang-Tunneltrasse-Variante, ein fertiges Projekt vorliegt, erhebt sich die Frage, wie der Bundesminister für Bauten und Technik seine im Finanz- und Budgetausschuß abgegebene Erklärung zu motivieren vermag, es könnte allenfalls schon im nächsten Jahr mit dem Bau begonnen werden. Und dies, obwohl wegen der Grenzübergangsstelle mit der Bundesrepublik nach Aussagen kompetenter deutscher Stellen die Verhandlungen noch ausstehen. Laut der in Konstanz erscheinenden Zeitung "Südkurier" vom 28. Nov. 1971 hat der bayrische Regierungsdirektor Dr. Beck seine Bedenken geäußert, daß durch eine Verabschiedung der vorgesehenen Unterflurtrasse deutscherseits Verzögerungen um weitere drei Jahre zu befürchten seien. Der Regierungsdirektor Dr. Beck hat im vorerwähnten Artikel festgestellt, daß vor zwei Jahren der Bau eines gemeinsamen Zollamtes mit 10 Autobahnfahrspuren für die Zollabfertigung auf einem aufzuschüttenden Uferstreifen am Bodensee metergenau geplant worden sei.

Überhaupt unbeantwortet gelassen hat der Bundesminister für Bauten und Technik aber sowohl im Finanz- und Budgetausschuß als auch im Plenum bei der Behandlung des Kapitels Bauten und Technik die Frage, wie es bei Verwirklichung der Hang-Tunneltrasse zu einem freien Bodenseeufer, also zur Verlegung der die Stadt Bregenz vom Bodensee abschneidenden Eisenbahntrasse, kommen kann. Die gefertigten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Bauten und Technik folgende

A n f r a g e:

- 1) Haben Sie mit dem Herrn Bundesminister für Verkehr bereits Lösungsmöglichkeiten untersucht, auf welche Weise nun durch Verlegung der Bahntrasse das von der Bevölkerung gewünschte freie Bodenseeufer erreicht werden kann, zumal dieses Problem durch die Ablehnung der Unterflurvariante wieder unklar geworden ist ?

Wenn ja ? Welche Lösungen sind das ?

- 3 -

- 2) Inwieweit sind Verhandlungen aufgenommen oder schon geführt, die erwarten lassen, daß die österreichische Autobahntrasse nun an einer anderen Stelle von der Bundesrepublik Deutschland übernommen wird ?
- 3) Für den Fall, daß solche Verhandlungen tatsächlich bereits ein konkretes Ergebnis gebracht haben, wollen Sie mitteilen, welche Zeit die Bundesrepublik Deutschland nun für die Umplanung und die Abwicklung zur neuerlichen Grundablösungen benötigen wird ?
- 4) Bis wann wird die Detailplanung der Hang-Tunneltrasse vorliegen ?
- 5) Auf welche konkrete Fakten stützt sich Ihre Erklärung, daß mit dem Bau schon im kommenden Jahr begonnen und dieser in einem Zeitraum von vier Jahren beendet werden könnte ?
- 6) Welche konkrete Maßnahmen haben Sie getroffen, damit die Finanzierung dieses Vorhabens innerhalb der von Ihnen angegebenen Frist gesichert werden kann ?
- 7) Wie hoch sind die Gesamtprojektierungskosten für die großen Linienführungen sowie für die Detailplanungen schon bisher zu stehen gekommen ?
- 8) Wie hoch schätzen Sie die vorstehenden neuen Planungskosten
 - a) für die Autobahn ?
 - b) für die Verlegung der Eisenbahnlinien ?