

**Anfrage des Abg. Falschlunger betreffend Sicherheitsvorkehrungen in Vorarlberger Autotunnels.**

Die Anfrage ist beantwortet worden. Wer wünscht dazu das Wort? Es ist nicht der Fall. Wir kommen zur

**Anfrage des Abg. Dipl.-Ing. Mayer betreffend die Verkehrsplanung Vorarlbergs.**

Das Wort hat der Herr Abg. Dipl.-Ing. Mayer.

**Dipl.-Ing. Mayer:** Herr Präsident, Hoher Landtag! Die Beantwortung meiner Anfrage durch den Herrn Landesrat kann in dieser Weise, da sie nicht den Tatsachen entspricht, nicht zur Kenntnis genommen werden. Beispielsweise stellt Herr Landesrat Dr. Rümmele fest, daß sämtliche im Bau bzw. in Vorbereitung befindlichen Straßenbauten sowie kurz- und mittelfristige Maßnahmen im Straßenbau bis 1985 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden. Das widerspricht den Tatsachen und ich werde noch darauf zu sprechen kommen. Ich möchte auch darauf hinweisen, daß die Aussage, daß etwa der Pfändertunnel nur durch eine Sonderfinanzierung unter starker Beteiligung des Landes realisiert werden konnte, insofern nicht den Tatsachen entspricht, als das Angebot der Landesregierung, einen bescheidenen Mitfinanzierungsbeitrag für den Pfändertunnel zu leisten, deshalb gestellt wurde, um die Walgauautobahn aus der Dringlichkeitsstufe III in die Dringlichkeitsstufe I zu bekommen. Das war der Kaufpreis, den das Land seinerzeit angeboten hat. Der Pfändertunnel wäre auch ohne Mitfinanzierung (Zwischenruf Dr. Mandl: Das hat das Ministerium von uns direkt verlangt!) auch ohne Mitfinanzierung des Landes zustande gekommen. Die Aussage also des Herrn Landesrates, daß die in dieser Verkehrsplanung genannten Straßenbauten bis 1985 fertiggestellt sind, kann schon deshalb nicht stimmen, weil es eine ganze Liste an Projekten gibt, die auf den Seiten 95 und 103 der Verkehrsplanung Vorarlberg aus dem Jahre 1976 angeführt wurden, die heute mehr denn je umstritten sind. Ich erwähne die Straße Faschina-Damüls, die damals noch in dieser Verkehrsplanung war; ich erwähne die A 15, die Umfahrung der Bodensee-Region, wofür es noch heute keine definitive Aussage der Landesregierung gibt und keinen Hinweis auf die verkehrspolitischen Notwendigkeiten dieser Straße. Sie wissen ganz genau, Herr Landesrat, daß die überwältigende Mehrheit der Bevölkerung in der Bodensee-Region eine Umfahrung, ich betone «eine» Umfahrung im Bereich der A 15 fordert. Und ich glaube, daß eine solche Umfahrung auch im Hinblick auf den Schutz der Wohnbevölkerung in der Bodensee-Region in diesem Bereich notwendig ist. Sie wissen ganz genau, Herr Landesrat, daß die L 17, die Verbindung Hard-Lauterach, zumindest umstritten ist. Und Sie wissen ganz genau, Herr Landesrat, daß der Ausbau der B 202, zumindest im Bereich Hard, heute weitgehend als umstritten gilt. Und Sie wissen ganz genau, Herr Landesrat, daß die Straßenver-

bindung Lorüns-Schrüns umkämpft ist. Das gleiche gilt für viele Abschnitte der Verkehrsplanung für Vorarlberg. Deshalb ist es schon eine Kühnheit zu behaupten, daß alle diese Fragen geklärt und die zugehörigen Straßen auch in Kürze realisiert werden würden. Ich darf auch darauf hinweisen, Herr Landesrat, daß Versäumnisse dieser Tage gerade im Zusammenhang mit den erwähnten Projekten ja eine würdige Vorgeschichte haben. Es bedarf keiner Erwähnung, daß mangelnde Verkehrsplanung im Raume Bregenz zu jahrzehntelangen Verzögerungen geführt hat, daß erst im Jahre 1972 der Ambergtunnel als die umweltfreundlichste Lösung von Bautenminister Moser damals entschieden werden konnte. Und Sie kennen auch die vollkommene Fehlplanung der Umfahrung Bludenz, die dahin geführt hat, daß man wenige Jahre, nachdem dort sehr viele Steuermittel investiert wurden, falsch investiert wurden, heute eine neue Umfahrung baut. Und Sie kennen die katastrophale Situation in Dornbirn, wo eine luxuriöse Bundesstraße an den Ortskern herangeführt wurde und nun mitten in den Schrebergärten von Dornbirn endet. Das sind alles Dinge aus der jüngsten Geschichte der Versäumnisse auf dem Gebiet der Verkehrsplanung im Land. Herr Landesrat, ich kann deshalb Ihre Beantwortung in der von Ihnen formulierten Form nicht zur Kenntnis nehmen.

**Präsident:** Das Wort hat der Herr Landesrat Dr. Rümmele.

**Dr. Rümmele:** Herr Präsident, Hohes Haus! Ich glaube, die Ausführungen vom Herrn Bürgermeister und Abg. Dipl.-Ing. Mayer, haben doch fast die Vermutung bestätigt, daß es ihm weniger darum ging, irgendwelche Punkte der Nichterfüllung der Verkehrsplanung Vorarlberg zu behandeln, sondern auf alte Trassenstreitigkeiten hinzuweisen. Der Herr Bürgermeister Mayer hat in seiner Anfrage erklärt, und zwar dezidiert erklärt, daß keine Maßnahmen im Sinne der Verkehrsplanung durchgeführt wurden. Herr Bürgermeister, ich habe in meiner Anfragerledigung den derzeitigen Stand dieser Maßnahmen, welche eben entsprechend der Verkehrsplanung realisiert wurden, dargestellt. Ich wundere mich daher, daß Sie nunmehr Dinge behaupten, die auch in der Anfragerledigung nicht so drinstehen. Ich darf wiederholen, daß bezüglich der Landesstraßen sämtliche in der Verkehrsplanung als im Bau bzw. in Bauvorbereitung bezeichneten Baulose fertiggestellt sind. Das entspricht den Tatsachen. Es wurde weiter darauf hingewiesen, daß von den als kurz- und mittelfristigen Maßnahmen bezeichneten 61 Baulosen mehr als die Hälfte bereits fertiggestellt bzw. voll im Bau sind. Der Rest ist in Bauvorbereitung, soweit nicht einzelne Baulose durch Einwände gegen Grundablösen usw., hier zählen auch Bürgerinitiativen dazu, behindert sind, auch das entspricht den Tatsachen. Ich weiß nicht, woraus Sie aus der Anfragerledigung entnehmen, ich hätte behauptet, daß bis zum Jahre 1985 sämtliche Baulose fertiggestellt seien.

Bei den Bundesstraßen B habe ich geschrieben, daß bis auf einen sämtliche als in Bau bzw. in Bauvorbereitung bezeichneten Abschnitte entweder bereits fertiggestellt wurden bzw. diese kurz vor dem Abschluß der Fertigstellung stehen. Von den als «kurz- und mittelfristige Maß-

nahmen» bezeichneten Ausbaustrecken sind sechs im Bau. Die übrigen Baulose konnten mangels Zurverfügungstellung ausreichender Geldmittel durch den Bund noch nicht in Angriff genommen werden. Auch hier verstehe ich Ihre Ausführungen nicht. Ich habe nicht behauptet, daß die Bundesstraßen B schon fertiggestellt wären oder im Laufe der nächsten Jahre fertiggestellt würden. Bei den Bundesstraßen A schließlich konnten bzw. können mit der bevorstehenden Fertigstellung der Abschnitte Bregenz und Walgau der Rheintalautobahn nicht nur sämtliche als im Bau bzw. in Bauvorbereitung, sondern auch die als kurz- und mittelfristige Maßnahmen bezeichneten Bauabschnitte fast zur Gänze schon jetzt, sohin mehrere Jahre vor dem vorgesehenen Endtermin 1985 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden. Es sei nicht unerwähnt, daß wichtige Teile dieses Autobahnausbaues nur im Sonderfinanzierungswege unter starker Mitbeteiligung des Landes realisiert werden konnten. Es ist nun einmal eine Tatsache, Herr Bürgermeister, daß der Bund auch - und zwar über Weisung des Herrn Ministers - eine Sonderfinanzierung für den Pfändertunnel vorgesehen hat und hiebei auch das Land zur Mitfinanzierung herangezogen wurde. Das soweit zu den Fakten.

Nun noch zu Ihren weiteren Feststellungen: Bezüglich des Ausbaues der Bodenseeautobahn, der A 15, darf ich darauf hinweisen, daß der Herr Minister in einem Schreiben an den Herrn Landeshauptmann ausdrücklich erklärt hat, daß für die Trassenwahl das Bautenministerium, bzw. der Bautenminister, zuständig sei. Ich zitiere - der Herr Bautenminister schreibt wörtlich: «In Ihrem Schreiben vom 27. Februar 1980 stellen Sie zu Recht fest, daß die Frage der Trassenführung der Bodenseeautobahn und des österreichisch-schweizerischen Gemeinschaftszollamtes vom Bundesministerium für Bauten und Technik zu entscheiden ist.» Der Herr Bautenminister hat auch vorgeschlagen und verlangt, daß weitere Trassenuntersuchungen in anderen Bereichen bezüglich der A 15 durchgeführt werden. Unabhängig davon war an eine Bauinangriffnahme für die A 15 auf Grund der Dringlichkeitsreihung nicht vor Mitte der achtziger Jahre gedacht und wäre eine solche auch nicht möglich gewesen. Jetzt davon zu sprechen, es seien hier Fehlplanungen seitens des Landes erfolgt, ist offensichtlich nicht richtig.

Bezüglich des Ausbaues der B 202 zwischen Hard und Lauterach auf einen vierspurigen Ausbauquerschnitt hat die Landesregierung der Forderung des Bautenministeriums nicht entsprochen, weil die Landesregierung der Auffassung ist, daß trotz des großen Verkehrs auf dieser Straße - wir haben dort einen durchschnittlichen Tagesverkehr von mehr als 25.000 Fahrzeugen, in Spitzenverkehrszeiten sogar von mehr als 30.000 - daß trotz dieser starken Belastung ein Ausbau dieser Straße nicht gemacht werden soll, bis eine Entscheidung über die A 15 vorliegt. Wenn eine A 15 gebaut wird, ist es sicher, daß ein weiterer Ausbau dieser Straße nicht notwendig ist. Auch hier muß ich darauf hinweisen, daß der Querschnitt, der vom Bautenministerium verlangt wurde, ein Querschnitt ist, der in der ersten Dringlichkeitsreihung für die Bundesstraßen festgesetzt wurde, und zwar anfangs der siebziger Jahre, Sie haben schließlich die Straße Lorüns-Schrüns genannt. Auch hier

sind Schwierigkeiten bezüglich der Trassierung, das ist bekannt, man muß nur die Presse darüber lesen und die Ausführungen der verschiedenen Bürgermeister darüber. Aber das ist eben eine solche Straße, Herr Bürgermeister, die in der Anfragenerledigung erwähnt ist als eine solche Straße, welche noch nicht gebaut werden kann, weil hier noch Meinungsverschiedenheiten bestehen. Ähnlich ist es mit der Erschließungsstraße Dornbirn, mit der Fortsetzung der Erschließungsstraße. Sie wissen genau, daß seitens des Landes die Planung abgeschlossen ist und ohne weiteres mit dem Bau begonnen werden könnte. Es stehen auch die erforderlichen Geldmittel seitens des Bundes für einen Baubeginn zur Verfügung. Im Zuge verschiedener Bürgerinitiativen wünscht die Stadt Dornbirn noch weitere Erhebungen und weitere Untersuchungen. Diese werden zur Zeit durchgeführt. Wo eine neue Umfahrung Bludenz gebaut wird, das ist mir nicht klar. Die Umfahrung Bludenz ist meines Wissens dieselbe, wie sie schon seit Beginn der Errichtung gegeben war. Sie haben schließlich die Straße Faschina-Damüls genannt. Für diese Straße sind bereits die ersten Ausschreibungen ergangen. Es wird voraussichtlich in nächster Zeit zur ersten Vergabe kommen. Auch hier ist für das Straßenbaubudget des kommenden Jahres eine entsprechende Vorsorge getroffen.

Was schließlich noch den Hinweis auf den alten Trassenstreit von Bregenz betrifft, so muß ich darauf hinweisen, daß die Verkehrsplanung aus dem Jahre 1976 stammt und sich die Verkehrsplanung natürlich mit den Fakten, welche damals bestanden haben, befaßt und auf diesen Fakten aufbaut. Und im damaligen Zeitpunkt war die Trassenführung bekanntlich nicht mehr strittig. Ich glaube, es ist auch völlig überflüssig, diesen alten Trassenstreit wieder aufzuwärmen. Ich bin froh und bin auch stolz darüber, daß es möglich geworden ist, binnen vier Jahren, genau binnen 48 Monaten, wie es ursprünglich vorgesehen war, die Umfahrung Bregenz von Dornbirn-Nord bis zur Staatsgrenze einschließlich des Pfändertunnels fertigzustellen. Es ist das eine Leistung, an welcher die beteiligten Baufirmen beteiligt waren, die Arbeitnehmer und die Arbeitgeber. Es ist eine Leistung, wo die planenden Firmen und die planenden Ingenieure beteiligt waren. Es ist aber, und ich möchte das nicht verhehlen, auch eine Leistung der zuständigen Organe der Straßenverwaltung und des Landesstraßenbauamtes des Landes Vorarlberg.

**Präsident:** Eine weitere Wortmeldung liegt nicht vor. Wir kommen nun zum 3. Punkt unserer Tagesordnung: