
2572/AB XXIV. GP

Eingelangt am 26.08.2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.a Barbara PRAMMER
Parlament
A-1017 Wien

GZ. BMVIT-11.500/0010-I/PR3/2009
DVR:0000175

Wien, am . August 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hagen, Kolleginnen und Kollegen haben am 1. Juli 2009 unter der **Nr. 2584/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend S 18 Bodensee-Schnellstraße gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche und wie viele Varianten der Trassenführung bezüglich der S 18 Bodensee-Schnellstraße wurden seinerzeit geprüft (bitte um genaue Auflistung)?*

Für die S 18 Bodensee Schnellstraße wurden vom Land Vorarlberg im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund seit dem Jahr 1984 eine Vielzahl von Straßenvarianten mit Untervarianten erarbeitet, geprüft und mit dem Bund abgestimmt. Die Planungen konzentrierten sich dabei im Wesentlichen auf den Trassenkorridor zwischen den Anschlussstellen Wolfurt / Lauterach bzw. Dornbirn-Nord an der A 14, Rheintal Autobahn und der Anschlussstelle St. Margrethen an der Schweizer A 1 bzw. A 13. Weiter südlich

gelegene Trassenkorridore, wie im Bereich Dornbirn Süd oder Hohenems / Diepoldsau wurden bereits in einem sehr frühen Projektstadium ausgeschieden, da sich die erwarteten Entlastungswirkungen für das Untere Rheintal als zu gering herausstellten. Im Trassenkorridor Wolfurt/Lauterach – St. Margrethen wurden rund 25 Varianten untersucht, die sich teilweise aber nur in der Ausgestaltung der Anschlussstellen bzw. der Lage des Zollamtes unterschieden.

Mit Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufs der S 18 Bodensee Schnellstraße und der A 14 Rheintal Autobahn vom 8.4.1997, BGBl. II Nr. 96/1997, wurde der Straßenverlauf für diese beiden hochrangigen Trassen festgelegt.

Sämtliche bisher erarbeiteten Linienführungen und Projekte wurden im laufenden Planungsvorhaben des Landes Vorarlberg „Mobil im Rheintal“ zur Erarbeitung einer Verkehrslösung im Unteren Rheintal berücksichtigt.

In diesem Projekt (Projektleitung durch das Land Vorarlberg) wurden im Rahmen des sog. „Arbeitspakets 3 Alternativen im Straßennetz“ bisher 11 Alternativen (Korridore) erarbeitet. Teilweise können diese Alternativen miteinander kombiniert werden, sodass mit Stand April 2009 16 Alternativen / Kombinationen erarbeitet wurden und im Weiteren einer Beurteilung zugeführt werden. Gemäß dem aktuellen Planungsstand wird im gegenständlichen Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“ unter „Alternative“ ein breiterer, räumlich fixierter Korridor verstanden. Innerhalb dieses Korridors kann im Rahmen der weiteren (zeitlich späteren) Planungsarbeiten der genaue Straßenverlauf detailliert geplant werden.

Zu Frage 2:

- *Welche und wie viele Ersatz-Trassenvarianten wurden bisher erarbeitet und geprüft (bitte um genaue Auflistung)?*

Einleitend wird zum aktuellen Stand der Planungen auf den vom Land Vorarlberg veröffentlichten Zwischenbericht „Verkehrslösung Unteres Rheintal / Schweiz, April 2009“ verwiesen, welcher auf der Webseite des Landes Vorarlberg digital zur Verfügung gestellt wird (www.vorarlberg.at bzw. konkreterLink: http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/_mobilimrheintal-amrichti/_mobilimrheintal_-subnavi/downloadbereich.htm).

Sämtliche erarbeitete Alternativen inkl. möglicher Kombinationen (insgesamt 16 Alternativen bzw. Kombinationen) wurden im Hinblick auf ihre Verkehrswirksamkeit (d.h. Änderung der Verkehrsströme im Falle der Errichtung) untersucht. Die Ergebnisse bzw. eine genaue Auflistung der untersuchten Alternativen können in o.a. öffentlichen Publikation detailliert nachgelesen werden.

Zu Frage 3:

- *Welche dieser Ersatz-Trassenvarianten wurden als durchführbar eingestuft?*

Im bisherigen Verlauf wurde der Ist-Zustand im Planungsgebiet Unteres Rheintal (für sämtliche relevanten Fachbereiche wie Regionalentwicklung, Mensch & Siedlungsraum, Luft, Lärm, Bodennutzung, Landschaftsbild & Erholung, Naturraum und Ökologie, Wasser und Wasserwirtschaft etc.) sowie eine darauf basierende detaillierte Problemanalyse durchgeführt. Ist-Zustand und Problemanalyse sind neben den Auswirkungen etwaiger Alternativen wesentliche Grundlagen für die Beurteilung des Eingriffsausmaßes bzw. der „Durchführbarkeit“ einzelner Alternativen.

Gemäß dem aktuellen Zeitplan des Landes erfolgt eine Beurteilung dieses Eingriffsausmaßes der Alternativen im dritten Quartal 2009, daher kann zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine Aussage zum Eingriffsausmaß (Wirkung) einzelner Alternativen getroffen werden. Damit kann derzeit auch keine Aussage getroffen werden, welche Alternativen als „durchführbar“ eingestuft werden. Inwieweit die derzeit vorliegenden Alternativen realisierbar sind, ergibt sich erst nach dieser Beurteilung.

Zu Frage 4:

- *Welche dieser Trassenvarianten wurden als nicht durchführbar eingestuft und welche Gründe waren dafür ausschlaggebend?*

Der Verfassungsgerichtshof hat mit seinen Erkenntnissen vom 27.06.2006 (V 89/02-22 und V 55/03-20) die Trassenverordnung für die S 18 hinsichtlich der Wortfolge "verläuft sodann durch das Schweizer Ried" teilweise aufgehoben (vgl. BGBl II Nr. 278/2006). Aus naturschutzfachlichen und –rechtlichen Gründen wurde die seinerzeitige Amtstrasse im Bereich der Natura 2000-Gebiete bei den nunmehr zu beurteilenden Alternativen nicht berücksichtigt. Darüber hinaus können derzeit – mangels Beurteilung - noch keine Aussagen zur „Durchführbarkeit“ von Alternativen getroffen werden (siehe auch meine Beantwortung zu Fragepunkt 3.)

Zu Frage 5:

- *Welche Personen sind aufgrund welcher Funktionen in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung von Alternativlösungen zur S 18 vertreten?*

Interessenausgleich und Konsensfindung im Rahmen des Projekts „Mobil im Rheintal“ erfolgen im Regionalforum. Unter der Leitung einer externen Moderation soll ein Ausgleich der unterschiedlichen Interessen erreicht werden. Weitere Ziele sind die Optimierung der Problemlösungen durch Einbindung der Betroffenen, die Herstellung von Transparenz bei den Entscheidungsprozessen und die Bildung einer Vertrauensbasis für die Umsetzung der

Ergebnisse. Grundlage der intensiven Diskussionen im Regionalforum bilden die Arbeitsergebnisse aus den vier Planungsgruppen.

Das Regionalforum besteht derzeit aus:

- 16 VertreterInnen Städte und Gemeinden
- 2 VertreterInnen der Rheintaler Gemeinden der Schweiz
- 2 VertreterInnen von Bürgerinitiativen (Lauterach, Lustenau)
- 2 VertreterInnen NGO's (Naturschutzbund, Transform)
- 1 VertreterIn der Naturschutzanwaltschaft
- 7 InteressenvertreterInnen (WK, AK, LWK, IV, ÖAMTC, ARBÖ, VCÖ)
- 3 VertreterInnen öffentlicher Verkehr (Bus, Bahn, Verkehrsverbund)
- 4 VertreterInnen der Landtagsparteien

Auf ExpertInnenebene wird das Planungsverfahren von den Gremien Steuerungsteam, Kernteam und Planungsgruppen (für insgesamt 7 Arbeitspakete: Moderation/Mediation, verkehrsträgerübergreifende Alternativen, Varianten im Straßennetz, Verkehrsuntersuchung, Beurteilung, Projektsteuerung und Kommunikation) getragen.

Zu Frage 6:

- *Welche Kosten hat das Planungsverfahren bisher verursacht?*

Die Schätzung der Gesamtkosten für das Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“ beträgt bis zum Abschluss des Projekts Ende 2010 voraussichtlich rd. (netto) EUR 1,5 Mio. Bis Ende 2008 wurden Honorare in der Höhe von rd. EUR 640.000 verrechnet.

Zu Frage 7:

- *Ist mit einem Planungsvorschlag für eine Trassenvariante zur Entlastung des unteren Rheintales in Vorarlberg (Hörbranz-Höchst und Dornbirn-Lustenau) bis Ende dieses Jahres zu rechnen? Wenn nein, weshalb nicht? Welche Schritte werden Sie setzen, wenn die Arbeitsgruppe an ihrem Auftrag scheitert?*

Gemäß aktuellem Zeitplan wird ein Abschluss des Verfahrens und damit ein (fachlicher) Vorschlag zu einem Maßnahmenpaket (Lösungsvorschlag) bis Ende des 3. Quartals 2010 angestrebt. Damit befindet sich das Planungsverfahren derzeit exakt im Zeitplan, ein früherer Abschluss war und ist vor dem Hintergrund der zahlreichen zu untersuchenden und beurteilenden Alternativen bzw. des Anspruchs auf weitreichende Beteiligung und Information nicht möglich. Eine Beurteilung des Erfolges der Arbeitsgruppe ist nach Abschluss des Verfahrens möglich.

Zu Frage 8:

- *Welche Alternativ-Lösung gibt es für die Verbindung zwischen der A 14 und dem Schweizer Autobahnnetz zur Entlastung der Bevölkerung des unteren Rheintals?*

Die Verkehrsuntersuchungen (siehe öffentlicher Zwischenbericht des Landes Vorarlberg aus April 2009 auf der oben angeführten Internet-Adresse) zeigen eindeutig, dass die Verkehrsproblematik (und damit verbunden die derzeit teilweise hohen Belastungen) auf Binnenverkehre zwischen den Gemeinden des Unteren Rheintals zurückzuführen sind. Transitverkehr spielt in diesem Zusammenhang lediglich eine untergeordnete Rolle. Aus diesem Grund werden zahlreiche Alternativ-Lösungen zur dargestellten Verbindung der A 14 und der A 1 in der Schweiz untersucht, erarbeitet und beurteilt. Neben Varianten im Querschnitt von Straßen werden auch zahlreiche Alternativen im ÖPNV bzw. im Schienen-Güterverkehr untersucht (von Taktverdichtungen über Organisationsmaßnahmen bis hin zu neuer Infrastruktur). Im öffentlichen Zwischenbericht des Landes Vorarlberg aus April 2009 werden diese untersuchten Alternativen zu einer Straßenverbindung umfangreich dargestellt.

Zu Frage 9:

- *Für welche alternative Verkehrslösung werden Sie eintreten und bis wann wäre mit einer Fertigstellung zu rechnen?*

Die Planungen zur S 18 Bodensee Schnellstraße blicken auf eine lange und abwechslungsreiche Geschichte zurück. Mit dem Ziel einer Lösung der evidenten Verkehrsproblematik im unteren Rheintal mit hohen Belastungen von Ortsdurchfahrten und Überlastungen im bestehenden Straßennetz wurde im Jahr 2006 durch die Vorarlberger Landesregierung der Beschluss zur Durchführung des Projekts „Mobil im Rheintal“ verabschiedet. Vom Land Vorarlberg wird im Rahmen dieses Planungsvorhabens ein alle Verkehrsträger und Betroffenengruppen umfassendes Projekt ausgearbeitet.

Ob der Bau einer hochrangigen Verbindung zwischen der A 14 Rheintal Autobahn in Österreich und der A1 in der Schweiz notwendig und umsetzbar ist, wird das Ergebnis des laufenden Projektes zeigen. Auf jeden Fall werden im laufenden Projekt auch wertvolle Grundlagen für allfällig nachlaufende Genehmigungsverfahren – etwa eine sorgfältige Aufbereitung der verkehrlichen Ist-Situation - geschaffen.

Diesbezüglich darf ich auf meine Ausführungen zu den Fragepunkten 3, 4, 7 und 8 verweisen.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Welche Förderungen, Subventionen, Projekte und sonstige Zuwendungen hat Ihr Ressort für das Bundesland Vorarlberg sowie für die Gemeinden in Vorarlberg in der letzten Gesetzgebungsperiode finanziert (bitte um eine detaillierte Auflistung)?*
- *Welche Förderungen, Subventionen, Projekte und sonstige Zuwendungen hat Ihr Ressort für das Bundesland Vorarlberg sowie für die Gemeinden in Vorarlberg in dieser Gesetzgebungsperiode bisher finanziert oder für die kommenden Jahre geplant (bitte um eine detaillierte Auflistung)?*

Ich darf auf meine Beantwortung der schriftlichen Anfrage Nr. 2669/J-BR/2009 vom 8. Mai 2009 verweisen.