

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.366.731

20. Juli 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Gerald Loacker und weitere Abgeordnete haben am 20. Mai 2021 unter der **Nr.6696/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend S18 Bodensee Schnellstraße gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Aktuell erfolgt eine Evaluierung des Bauprogramms der ASFINAG durch das BMK und die ASFINAG, dies betrifft insbesondere Neubauvorhaben, die sich noch nicht in Umsetzung befinden.

Zu Frage 1:

- *Welche konkreten Pläne gibt es, wie die Marktgemeinde Lustenau den steigenden LKW-Verkehr ohne rechtzeitige Fertigstellung der Schnellstraßenverbindung S 18 bewältigen soll?*

Für etwaige Verkehrsmaßnahmen am untergeordneten Straßennetz, welches seit Erlassung des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes im Jahr 2002 nicht mehr im Verantwortungsbereich des Bundes liegt, kann mein Ressort mangels Zuständigkeit keine Angaben machen. Die diesbezügliche Zuständigkeit liegt beim Land Vorarlberg.

Zu Frage 2:

- *Welche Pläne gibt es, falls die Brücke zwischen Lustenau und Au aufgrund der absehbaren Baufälligkeit nicht mehr für den LKW-Verkehr nutzbar ist?*

Die genannte Brücke liegt, wie unter Punkt 1 angeführt, in der Zuständigkeit des Landes Vorarlberg sowie des Kantons St. Gallen.

Zu Frage 3:

- *Gibt es kurzfristige Vorschläge, wie die angespannte Verkehrssituation entlang der L204 zwischen dem Autobahnknoten Dornbirn Süd und dem Grenzübergang Au beruhigt werden kann?*
 - a. *Wenn ja, welche?*

Für etwaige Verkehrsmaßnahmen am untergeordneten Straßennetz, welches seit Erlassung des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes im Jahr 2002 nicht mehr im Verantwortungsbereich des Bundes liegt, kann ich mangels Zuständigkeit keine Angaben machen. Diesbezüglich wäre das Land Vorarlberg zuständig.

Zu Frage 4:

- *Wird die geplante Schnellstraßenverbindung S 18 in die Schweiz von der Mautausnahme gemäß Nationalratsbeschluss vom 13.11.2019 erfasst sein?*

Auf Grundlage der am 13.11.2019 beschlossenen Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BGBl. I Nr. 107/2019) sieht § 13 Abs. 1a nunmehr Legalausnahmen von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut für fünf Mautstrecken vor. Eine Schnellstraßenverbindung S 18 in die Schweiz ist in diesen Ausnahmen nicht enthalten.

Zu Frage 5:

- *Welche Auswirkungen hat die Mautbefreiung, welche am 13. November 2019 im Nationalrat beschlossen wurde, auf das Projekt S18, soweit dies im Einflussbereich der ASFINAG liegt?*

Die Mautbefreiung, welche am 13. November 2019 im Nationalrat beschlossen wurde, hat von Gesetzes wegen keine Auswirkungen auf das Projekt S 18 Bodensee Schnellstraße. Diese wird in den Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Vorprojektes durch die ASFINAG berücksichtigt.

Zu Frage 6:

- *Wie soll eine Mautflucht über die L200, L203 und L204 unterbunden werden, sollte es keine Mautbefreiung der Schnellstraßenverbindung S18 geben?*

Es wird seitens ASFINAG davon ausgegangen, dass Verkehrsteilnehmende jene Strecken wählen, die ein rascheres Vorankommen ohne lange Verkehrsbehinderungen bieten.

Zu Frage 7:

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

Geführt wurde der Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ (MIR-Prozess) von einem Steuerungsteam. Die Einbeziehung der Schweiz in das Steuerungsteam und die Information der Schweiz wurde durch direkten Kontakt auf Landesregierungsebene zwischen dem Kanton St. Gallen und dem Land Vorarlberg gewährleistet. Das Steuerungsteam wurde bis 10.12.2008 von Landesrat Manfred Rein und ab 10.12.2008 von Landesrat Mag. Karlheinz Rüdissler geleitet und bestand aus drei Bürgermeistern, welche von den am Planungsprozess beteiligten Gemeinden nominiert wurden, zwei Vertreter*innen der ASFINAG, zwei Vertreter*innen des

Landes und dem damaligen Leiter der Abteilung Planung und Umwelt im damaligen bmvit, nunmehr BMK.

Zu Frage 8:

- *Welche Alternativlösungen werden für die Verbindung zwischen der A 14 und dem Schweizer Autobahnnetz zur Entlastung der Bevölkerung des unteren Rheintales erwo-gen?*

Aktuell erfolgt eine Evaluierung des Bauprogramms der ASFINAG durch das BMK und die AS-FINAG, dies betrifft insbesondere Neubauvorhaben, die sich noch nicht in Umsetzung befinden.

Mit einem von ÖVP, Grünen, SPÖ und NEOS beschlossenen Entschließungsantrag vom 19.07.2021 wurde ich vom Nationalrat aufgefordert, im Zusammenhang mit der Prüfung der S18 zusätzlich auch die Verbindung der A14 mit der Schweizer N13 unter Berücksichtigung einer möglichen Verbindung auf der Höhe Hohenems - Diepoldsau - Widnau/Balgach (siehe Agglomerationsprogramm Rheintal, S. 80) zu prüfen.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Welchen Austausch gibt es mit Vertretern der Schweiz über einen zu St. Margrethen al-ternativen Anschluss an die A 13?*
- *Für welche alternative Verkehrslösung werden Sie eintreten und bis wann wäre mit ei-ner Fertigstellung zu rechnen?*
- *Welche Trassenvarianten wurden geprüft (bitte um eine detaillierte Auflistung)?*

Sehen Sie dazu bitte die Ausführungen zu Frage 7.

Die Darstellung der einzelnen Trassenvarianten kann dem im Internet veröffentlichten Schlussbericht zu „Mobil im Rheintal“ auf der Homepage: <https://vorarlberg.at/-/mobil-im-rheintal-bodensee-schnellstrasse-s18> detailliert entnommen werden. Aus den über zwanzig untersuchten Straßenkorridoren, die seit 2007 im Rahmen des Planungsprozesses „Mobil im Rheintal“ untersucht wurden, blieben am Ende zwei Alternativen übrig, welche die gesetzten Ziele erfüllen könnten, die weitere Prüfung sollte in vertieften Planungen (Vorprojekt) erfol-gen:

- Alternative Z – Ried querende Straßenverbindung zwischen der A14 (Knoten Dornbirn Nord) und der A1/A13 (Knoten St. Margrethen)
- Alternative CP – Straßenverbindung zwischen der A14 (Knoten Dornbirn Süd) und der A1/A13 (Knoten St. Margrethen) mit einer Ostumfahrung von Lustenau

Zu Frage 12:

- *Für welche konkreten Trassenvarianten wurden verkehrliche Wirkungen inkl. Prognose-rechnungen analysiert und welches sind die Top fünf Varianten mit den größten Entlas-tungswirkungen für das untere Rheintal aus dem regionalen Verkehr und überregiona-len Transitverkehr (bitte um detaillierte Auflistung und Bekanntgabe des Prognosezeit-raums)?*

Am Ende des damaligen mehrjährigen Partizipationsprozesses „Mobil im Rheintal (MIR)“ blie-ben nur zwei Straßenalternativen übrig, die die gesetzten Ziele und Wirkungen erfüllen könn-

ten. Die Darstellung der einzelnen Trassenvarianten kann dem im Internet veröffentlichten Schlussbericht zu „Mobil im Rheintal“ auf der Homepage: <https://vorarlberg.at/-/mobil-im-rheintal-bodensee-schnellstrasse-s18> detailliert entnommen werden. Als Prognosezeitraum wird das Jahr 2040 betrachtet.

Mit einem von ÖVP, Grünen, SPÖ und NEOS beschlossenen Entschließungsantrag vom 19.07.2021 wurde ich vom Nationalrat aufgefordert, im Zusammenhang mit der Prüfung der S18 zusätzlich auch die Verbindung der A14 mit der Schweizer N13 unter Berücksichtigung einer möglichen Verbindung auf der Höhe Hohenems - Diepoldsau - Widnau/Balgach (siehe Agglomerationsprogramm Rheintal, S. 80) zu prüfen.

Zu Frage 13:

- *Wie hoch sind die Entlastungswirkungen für das untere Rheintal aus dem regionalen Verkehr und überregionalen Transitverkehr in den Top fünf Varianten mit den größten Entlastungswirkungen (bitte um detaillierte Auflistung der Varianten und Verkehrszahlen der Entlastung pro Trassenvariante für den definierten Prognosezeitraum)?*

Ich verweise dazu auf meine Ausführungen zu den Fragen 9 -12.

Zu Frage 14:

- *Wurde die Trassenentscheidung von externer Stelle wissenschaftlich begleitet oder nur ASFINAG intern bearbeitet?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*
 - b. *Wenn ja, durch wen fand die wissenschaftliche Begleitung statt?*

Der ASFINAG und dem Projektteam, bestehend aus renommierten Planungsbüros in allen relevanten Fachbereichen, obliegt es als zuständige Bundesstraßenverwaltung, innerhalb des gesetzlich festgelegten Korridors (Knoten bei Dornbirn – Staatsgrenze bei Höchst) mögliche Trassenvarianten zu entwickeln und zu beurteilen. Zudem wurden durch die ASFINAG entsprechende vom Planungsteam unabhängige Prüfleistungen auch schon für die Entscheidungsfindung beauftragt.

Zu Frage 15:

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

Bei beiden Trassenlagen Z und CP wird aufgrund der ökologischen Untersuchungen von einer „erheblichen“ Beeinträchtigung des betroffenen Europaschutzgebietes Soren, Gleggen–Köblern, Schweizer Ried und Birken–Schwarzes Zeug und des Artenschutzes ausgegangen. Für die Trassenlage Z wird die „Erheblichkeit“ durch die ASFINAG derzeit deutlich höher als für die Trassenlage CP beurteilt.

Bei einer aus der „Erheblichkeit“ beider Trassenlagen ableitbaren zwingend erforderlichen FFH- Alternativenprüfung in einer späteren Projektphase hätte aus Sicht der ASFINAG die Trassenlage Z keine Aussicht auf eine rechtliche Genehmigung.

Seitens der ASFINAG ist daher geplant, die Trassenlage CP (Ostumfahrung Lustenau) weiterzuvollziehen und in einem nächsten Schritt die Variantenauswahl hinsichtlich der Höhenlage voranzutreiben.

Mit einem von ÖVP, Grünen, SPÖ und NEOS beschlossenen Entschließungsantrag vom 19.07.2021 wurde ich vom Nationalrat aufgefordert, im Zusammenhang mit der Prüfung der S18 zusätzlich auch die Verbindung der A14 mit der Schweizer N13 unter Berücksichtigung einer möglichen Verbindung auf der Höhe Hohenems - Diepoldsau - Widnau/Balgach (siehe Agglomerationsprogramm Rheintal, S. 80) zu prüfen.

Zu Frage 16:

- *Wurde die Trassenentscheidung von externer Stelle begleitet?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*

Die ASFINAG beauftragt für die Untersuchungen und Aufbereitung der Entscheidungsgrundlagen renommierte Planungsbüros aus den unterschiedlichsten Fachbereichen sowie unabhängige Prüfinstanzen. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit gewährleistet den von der ASFINAG vorgegebenen höchsten Standard in der Ausarbeitung von Bundesstraßenprojekten. Ich verweise dazu auch auf meine Antwort auf Frage 14.

Zu Frage 17:

- *Welche Kosten hat das Planungsverfahren bisher verursacht?*

Die Kosten des bisherigen Planungsprozesses liegen lt. Auskunft der ASFINAG bei rd. 18 Mio. EUR. Darin enthalten ist auch der Kostenbeitrag der ASFINAG für den vom Land geleiteten Planungsprozess „Mobil im Rheintal (MIR)“.

Da es sich bei der S18 Bodensee Schnellstraße um ein sehr anspruchsvolles Projekt in einem ökologisch sensiblen Umfeld handelt, ist die detaillierte und intensive Aufbereitung der Entscheidungsgrundlagen in allen Fachbereichen wesentlich und abdingbar für die weiteren Verfahrensschritte.

Dazu ist aber auch zu sagen, dass die ASFINAG ein rein nutzer*innenfinanziertes Unternehmen ist, das für seine Investitionen keine Zuschüsse aus den öffentlichen Budgettöpfen erhält.

Zu Frage 18:

- *Welche ökologische bzw. ökonomische Bedeutung hat das Natura 2000 Gebiet im unteren Rheintal?*

Natura 2000 ist ein europaweites Netzwerk besonders wertvoller Schutzgebiete mit dem Ziel, gefährdete Pflanzen- und Tierarten zu schützen und deren natürliche Lebensräume dauerhaft zu erhalten.

Diese Bedeutung haben folglich auch die 3 Europaschutzgebiete im Planungsraum der S18: das Lauteracher Ried, das Gebiet „Gsieg-Obere Mähder“ und „Soren, Gleggen, Birken-Schwarzes-Zeug“.

Die Gebiete sind Teile der einst ausgedehnten Moorlandschaft und zeichnen sich heute durch nachhaltig bewirtschaftete Streuwiesen (Pfeifengraswiesen und Niedermoore) aus. Sie stellen wichtige Lebensräume für Wiesenbrüter, wie Brachvogel, Kiebitz und Wachtelkönig dar, bieten aber auch vielen Schmetterlingsarten, Amphibien, Orchideen und anderen gefährdeten Arten Lebensraum.

Zu Frage 19:

- *Laut ASFINAG soll der genaue Streckenverlauf der S18 in enger Abstimmung mit den Gemeinden stattfinden, welche Pläne gibt es, wie diese Abstimmung aussehen soll?*

Die Konkretisierung der baulichen Ausführung, das betrifft etwa Themen wie Tieflagen, Tunnel, Wannan und freie Strecken soll in enger Abstimmung mit dem Land Vorarlberg und den betroffenen Gemeinden erfolgen. Das gilt vor allem auch für die notwendigen Maßnahmen, die zum Schutz der Bevölkerung und des Naturraums sowie zum Erhalt der Verbindung zwischen Siedlungs- und Naturraum umgesetzt werden. Je nach Fragestellung werden dazu Arbeitsgruppen gebildet.

Weiters ist durch die ASFINAG angedacht, mittels öffentlicher Planungsausstellungen die Bevölkerung über den Projektfortschritt zu informieren.

Zu den Fragen 20 und 21:

- *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 der dieser Gesetzgebungsperiode bisher finanziert oder für die kommenden Jahre geplant (bitte um eine detaillierte Auflistung)?*

Aufgrund der Vielzahl der Förderinstrumente und Finanzierungsschienen meines Ressorts und des hohen Verwaltungsaufwandes kann die Frage nicht beantwortet werden. Ich ersuche um Verständnis.

Zu Frage 22:

- *Sie haben im VN-Interview am 14.11.2020 gesagt, dass es im Falle einer neuen Variante zu einer dementsprechenden Prüfung kommen werde. Gab es dazu schon Gespräche zwischen Ihnen und der ASFINAG?*
 - a. *Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*
 - b. *Wenn nein, wann werden diese Gespräche geführt?*

Es gab keine diesbezüglichen Gespräche. Aktuell arbeitet die ASFINAG an der Erstellung der Unterlagen, die für den Trassenauswahlprozess (Vorprojekt) notwendig sind, dies ist jedenfalls abzuwarten.

Mit einem von ÖVP, Grünen, SPÖ und NEOS beschlossenen Entschließungsantrag vom 19.07.2021 wurde ich vom Nationalrat aufgefordert, im Zusammenhang mit der Prüfung der S18 zusätzlich auch die Verbindung der A14 mit der Schweizer N13 unter Berücksichtigung einer möglichen Verbindung auf der Höhe Hohenems - Diepoldsau - Widnau/Balgach (siehe Agglomerationsprogramm Rheintal, S. 80) zu prüfen.

Zu Frage 23:

- *Werden die gesamten Unterlagen im Sinne einer transparenten Trassenentscheidung, welche für die Entscheidung der Streckenführung als Grundlage dienen (inkl. Daten und Analysen der verkehrlichen Wirkungen), für das Land Vorarlberg und die Gemeinden zur Verfügung gestellt?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*

Aktuell arbeitet die ASFINAG an der Erstellung der Unterlagen, die für den Trassenauswahlprozess (Vorprojekt) notwendig sind. Da es sich um ein sehr anspruchsvolles Projekt in einem ökologisch sensiblen Umfeld handelt, ist die detaillierte und intensive Aufbereitung der Ent-

scheidungsgrundlagen wesentlich für die weiteren Verfahrensschritte (insbesondere UVP- und Naturschutzverfahren).

Der nächste Schritt ist laut ASFINAG die Konkretisierung der baulichen Ausführung. Das betrifft etwa Themen wie Tieflagen, Tunnel, Wannens und freie Strecken, aber auch die notwendigen Maßnahmen, die zum Schutz der Bevölkerung und des Naturraums umgesetzt werden müssen. Diese Festlegungen werden in enger Abstimmung mit dem Land Vorarlberg und den betroffenen Gemeinden erfolgen.

Nach Abschluss dieser Planungen wird durch die ASFINAG eine Empfehlung für eine konkrete Variante in Lage und Höhe folgen und dann das Vorprojekt in meinem Ressort zu Freigabe und Erlassung einer § 14 BStG Verordnung (Verordnung eines für die spätere Führung der Bundesstraße in Betracht kommende Gebiets – Bundesstraßenplanungsgebiets) vorgelegt werden. Vor Erlassung der Verordnung sind gemäß Bundesstraßengesetz 1971 entsprechende Unterlagen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und die berührten Länder und Gemeinden zu hören.

Zu Frage 24:

- *Wird für die derzeit ausgewählte CP-Variante eine Verfahrensbeschleunigung gemäß Standortentwicklungsgesetz (StEntG) angestrebt?*

Das Vorhaben S18 Bodensee Schnellstraße befindet sich derzeit in der Planungsphase "Vorprojekt" und wurde meinem Ressort noch nicht gemäß Projektierungsdienstweisung 2018 und o.a. Verordnung vorgelegt.

Nach einem etwaigen Abschluss der Phase „Vorprojekt“ durch ein verordnetes Bundesstraßenplanungsgebiet beginnt erst die Phase „Einreichprojekt“ mit Umweltverträglichkeitsprüfungs- und Trassenfestlegungsverfahren.

Zu den Fragen 25 und 26:

- *Bis wann liegt eine Entscheidung vor, ob eine Verfahrensbeschleunigung eingeleitet wird?*
- *Was ist das Vorgehen zur Entscheidung und Durchführung einer Verfahrensbeschleunigung gemäß Standortentwicklungsgesetz?*

Ich verweise auf meine Ausführungen zu Frage 24.

Leonore Gewessler, BA

