
6696/J XXVII. GP

Eingelangt am 20.05.2021

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

Anfrage

der **Abgeordneten Mag. Gerald Loacker, Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen**

an die **Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**

betreffend **S18 Bodensee Schnellstraße**

Seit den 80er Jahren wird im Bundesland Vorarlberg im Bereich des unteren Rheintales aufgrund des massiven Transitverkehrs nach einer Entlastung für die Bevölkerung an der L190 von Hörbranz nach Bregenz, der L 200 von Bregenz bis Grenzübergang Höchst sowie der L 203 und L 204 zwischen Dornbirn und Lustenau bzw. Grenzübergang Wiesenrain gesucht.

Am 14. Dezember 2016 wurde im Nationalrat (mehrheitlich) die Aufnahme der neuen Trassenführung der Entlastungsstraße S18 im Unteren Rheintal ins Bundesstraßengesetz beschlossen. Mit der S18 sollen die Autobahnnetze im österreichischen und im Schweizer Rheintal verbunden werden. Der Anschluss dafür auf Schweizer Seite bei St. Margrethen ist seit Jahren fertiggestellt.

Am Meisten betroffen von der jahrelangen Untätigkeit der Regierenden ist Österreichs größte Marktgemeinde, nämlich Lustenau. Die Route vom Grenzübergang Lustenau/Au in Richtung A14 führt quer durch das Gemeindegebiet. Dies verursacht schon seit Jahrzehnten kilometerlange Staus vom Grenzübergang Au durch das gesamte Ortsgebiet der Marktgemeinde Lustenau. Schließlich handelt es sich beim Zollamt Lustenau um ein EU-Außenzollamt mit 24h-Betrieb. Die Verkehrssituation in Vorarlberg und besonders für die Marktgemeinde Lustenau hat sich durch die Mautbefreiung auf der A14 (wo 23 von 61km mautfrei gestellt wurden) nicht beruhigt. Die über Jahrzehnte verkehrs-, stau-, abgas- und lärmgeplagte Lustenauer Bevölkerung hat hier endlich eine Entlastungsstraße in Form der S18 verdient. Auf Grund der hohen Schadstoffimmissionswerte am Grenzübergang Lustenau, die auf die intensive Verkehrsbelastung zurückgehen, hat die EU-Kommission bereits ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich in Gang gesetzt. Der Grenzübergang Lustenau/Au wird laut ASFINAG 2040 ist mit rd. 19.900 KfZ/24 Stunden belastet, davon werden 14.000 LKW sein.

Ohne eine rasche Umsetzung der S18 Entlastungsstraße wird es in Lustenau bald zu einem Verkehrskollaps kommen. Auch für den Wirtschaftsstandort Lustenau spielt die fehlende Entlastungsstraße eine große Rolle, so haben namhafte internationale Unternehmen ihre Ansiedlungspläne am Standort Lustenau aufgrund des täglichen Verkehrschaos wieder verworfen.

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

Am 11. November 2020 kam überraschend über die Medien die Meldung von Ministerin Gewessler, dass es nun eine Trassenentscheidung zu Gunsten der sogenannten CP-Variante gebe. Der Lustenauer Bürgermeister, Dr. Kurt Fischer, sprach von der „Pest- und Choleravariante für Lustenau“: keine Entlastungsstraße oder die CP-Variante. Im Anschluss an die Verkündigung der Trassenentscheidung rückte die ASFINAG in einer Art Promotion-Tour aus, um beim Land Vorarlberg und den betroffenen Gemeinden die Werbetrommel für die CP-Variante zu rühren. Dabei wurden Land und Gemeinde auch die Übermittlung der Dokumente, auf denen die Trassenentscheidung zugunsten der CP Variante getroffen wurde, zugesagt, auf welche die betroffenen Stellen bis heute vergeblich warten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Welche konkreten Pläne gibt es, wie die Marktgemeinde Lustenau den steigenden LKW-Verkehr ohne rechtzeitige Fertigstellung der Schnellstraßenverbindung S18 bewältigen soll?
2. Welche Pläne gibt es, falls die Brücke zwischen Lustenau und Au aufgrund der absehbaren Baufähigkeit nicht mehr für den LKW-Verkehr nutzbar ist?
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?
4. Wird die geplante Schnellstraßenverbindung S18 in die Schweiz von der Mautausnahme gemäß Nationalratsbeschluss vom 13.11.2019 erfasst sein?
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?
6. Wie soll eine Mautflucht über die L200, L203 und L204 unterbunden werden, sollte es keine Mautbefreiung der Schnellstraßenverbindung S18 geben?
7. Welche Personen sind aufgrund welcher Funktionen in der Arbeitsgruppe zur Erarbeitung von Alternativlösungen zur S 18 vertreten?
8. Welche Alternativlösungen werden für die Verbindung zwischen der A 14 und dem Schweizer Autobahnnetz zur Entlastung der Bevölkerung des unteren Rheintales erwogen?
9. Welchen Austausch gibt es mit Vertretern der Schweiz über einen zu St. Margrethen alternativen Anschluss an die A13?
10. Für welche alternative Verkehrslösung werden Sie eintreten und bis wann wäre mit einer Fertigstellung zu rechnen?
11. Welche Trassenvarianten wurden geprüft (bitte um eine detaillierte Auflistung)?
12. Für welche konkreten Trassenvarianten wurden verkehrliche Wirkungen inkl. Prognoserechnungen analysiert und welches sind die Top fünf Varianten mit den

größten Entlastungswirkungen für das untere Rheintal aus dem regionalen Verkehr und überregionalen Transitverkehr (bitte um detaillierte Auflistung und Bekanntgabe des Prognosezeitraums)?

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)?
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?
15. Welche dieser Trassenvarianten wurden als nicht durchführbar eingestuft und welche Gründe waren dafür ausschlaggebend?
16. Wurde die Trassenentscheidung von externer Stelle begleitet?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
17. Welche Kosten hat das Planungsverfahren bisher verursacht?
18. Welche ökologische bzw. ökonomische Bedeutung hat das Natura 2000 Gebiet im unteren Rheintal?
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?
20. 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)?
21. 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)?
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?
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?
24. Wird für die derzeit ausgewählte CP-Variante eine Verfahrensbeschleunigung gemäß Standortentwicklungsgesetz (StEntG) angestrebt?

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