

Peter Hanke
 Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Walter Rosenkranz
 Parlament
 1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.426.036

28. Juli 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.^a Tomaselli, Freundinnen und Freunde haben am 28. Mai 2025 unter der **Nr. 2499/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit und Alternativenprüfung der S 18 Bodensee Schnellstraße an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Im Evaluierungsbericht zur S 18 wird angemerkt, dass es für eine detaillierte Beurteilung der Alternativvarianten vertiefende Untersuchungen brauchen würde („... bleiben in jedem Fall Fragen offen, die in vertiefenden Untersuchungen geklärt werden müssen.“) Sind ihnen solche über den Evaluierungsbericht hinausgehenden Untersuchungen bekannt?*
 - i. *Wenn ja, weshalb wurden diese weder dem Land Vorarlberg noch der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt bzw. wann werden diese veröffentlicht?*

Das interdisziplinäre Planungsteam zur S 18 Bodensee Schnellstraße sprach sich im Abschlussbericht dafür aus, die S 18 (Trassenvariante CP) mit Optimierungen weiterzuverfolgen und parallel dazu die sogenannte Netzvariante 3.1 (Lustenau Süd) auf einen Planungsstand zu bringen, der eine abschließende und fundierte Entscheidung über die Weiterverfolgung dieser Variante ermöglicht.

Im Rahmen der Evaluierung konnten insbesondere Fragen hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen (z.B. Natura 2000-Gebiete) und Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushaltes noch nicht im ausreichenden Maße beurteilt werden.

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) hat daher eine vertiefte Untersuchung der Netzvariante 3.1 (Lustenau Süd) in Form einer Machbarkeitsstudie durchgeführt. Der abschließende Bericht dazu soll dem Land Vorarlberg und meinem Ministerium übermittelt werden.

Zu Frage 2:

- *Bei Ihrem Besuch in Vorarlberg haben Sie angemerkt, es gehe neben der Machbarkeit auch um die Finanzierung. Wie sieht ein möglichst realistischer Zeitplan bis zur Inbetriebnahme derzeit aus?*

Bei einem Projekt wie der S 18 Bodensee Schnellstraße wäre es unseriös, eine rasche Umsetzung zu versprechen. Zu komplex und aufwändig sind die Projektierung und die erforderlichen Verfahrensschnitte für ein Neubauprojekt dieser Größenordnung. Daher kann zum aktuellen Zeitpunkt keine belastbare Aussage zu einem möglichen Baubeginn getätigt werden.

Zu Frage 3:

- *Was ist die aktuellste Kostenschätzung, die Ihnen zur CP-Variante vorliegt?*

Die Kosten eines Projektes hängen wesentlich vom Zeitpunkt der Umsetzung und der wirtschaftlichen Entwicklung bis dahin ab. In dieser sehr frühen Planungsphase des Projekts S 18 Bodensee Schnellstraße kann lediglich eine Grobkostenschätzung unter Zugrundelegung eines fiktiven Baubeginnes und Bauablaufes erstellt werden. Diese Grobkostenschätzung beläuft sich aktuell auf € 2,1 Mrd.

Zu Frage 4:

- *Bislang ist von Kosten in der Höhe von zwei Milliarden Euro die Rede gewesen. Angesichts der aktuellen Budgetlage und des Sparpakets: Wäre diese Straße in absehbarer Zukunft finanzierbar?*

Aufgrund der notwendigen Planungsschritte und Verfahren für das Projekt S 18 Bodensee Schnellstraße ist nicht davon auszugehen, dass eine Realisierung in den kommenden sechs Jahren stattfinden kann.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die ASFINAG ein nutzerfinanziertes Unternehmen ist, d.h. ihre Investitionen zu 100 % durch die Einnahmen aus dem Vignettenverkauf und der Strecken- und LKW-Maut bestreitet.

Zu Frage 5:

- *Wie sehen die Sparvorgaben für die Asfinag derzeit aus und welche Konsequenzen haben diese für den Straßenausbau im Allgemeinen? Inwiefern müssen oder sollten neue Projekte angesichts des Sparzwangs Sanierung und Erhaltung bestehender Infrastruktur weichen?*

Ein moderner Wirtschaftsstandort braucht eine moderne Infrastruktur. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sind zur Belebung der Wirtschaft Investitionen wichtig und notwendig. Bis 2030 sollen daher in einem Schulterschuss zwischen Staat und Unternehmen, darunter auch die ASFINAG, bis zu € 50 Mrd. in die kritische Infrastruktur des Landes, etwa in Schiene, Straße, Digitalisierung, Energie und grüne Technologien investiert werden.

Mit einem Investitionsvolumen von rd. € 11,8 Mrd. (bis 2030) ist die ASFINAG eine wichtige Partnerin und Motor für den Wirtschaftsstandort Österreich. Von den durch die ASFINAG geplanten Investitionen in Höhe von € 11,8 Milliarden, fließen knapp 60 Prozent in die Sanierung und den Erhalt des Streckennetzes. Dabei liegt der Fokus auf einer hohen Langlebigkeit von Bauwerken und nachhaltigen Nutzungsdauer.

Zu Frage 6:

- *Im in Ihrem Haus erstellten Evaluierungsbericht wurden auch kurzfristige Maßnahmen erarbeitet, die die betroffenen Gemeinden vom Verkehr entlasten sollen. Diese liegen größtenteils im Zuständigkeitsbereich des Land Vorarlberg. Ist Ihnen bekannt welche dieser kurzfristigen Maßnahmen bereits in Umsetzung bzw. in Planung sind?*
 - i. *Wird die Umsetzung von Seiten des BMIMI verfolgt bzw. evaluiert? Falls nein, warum nicht?*
 - ii. *Kann sich das BMIMI eine finanzielle Beteiligung bei einzelnen im Evaluierungsbericht genannten kurzfristigen Maßnahmen, die im Zuständigkeitsbereich des Land Vorarlberg liegen, vorstellen, um die Bevölkerung rasch zu entlasten? Wenn ja, welche?*
 - iii. *Wäre es vorstellbar, die Variante 1, Anschluss im Bereich Brugger Horn / Brugger Loch, vorzuziehen um rasche Entlastung zu gewähren?*

Die genannten kurzfristigen Maßnahmen, die im Zuständigkeitsbereich des Landes Vorarlberg liegen, sind auch auf Landesebene zu finanzieren. Eine finanzielle Beteiligung meines Ministeriums ist demnach nicht vorgesehen.

Bei der im Evaluierungsbericht zur S 18 als „Variante 1“ bezeichneten Verbindung im Bereich Brugger Horn/Brugger Loch handelt es sich um eine einfache Brücke mit zwei Fahrstreifen, die die Landesstraße L 40 (Brugger Straße) mit der Anschlussstelle St. Margrethen (Schweiz) verbindet. Bei Variante 1 handelt es sich daher um eine Landes- bzw. Kantonstraße, welche in die Kompetenz des Landes Vorarlberg und des Kantons St. Gallen fällt. Es ist auch hierfür die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. UVP-G anzunehmen.

In die Kompetenz des Bundes bzw. der ASFINAG würde diese Verbindung nur als Teil des hochrangigen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes, also der S 18 Bodensee Schnellstraße, fallen. Eine vorgezogene Umsetzung des letzten Abschnittes der S 18 Bodensee Schnellstraße durch die ASFINAG wird aufgrund der verfahrenstechnischen Zusammenhänge (Umweltverträglichkeitsprüfung, Trassenverordnung etc.) ausgeschlossen.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Wäre für Sie vorstellbar den Fokus auf kleinere, günstigere und kurzfristig wirkende Maßnahmen und niederrangige Straßen statt auf die risikobehaftete und teure S18 zu lenken? Wenn nein, warum nicht?*
- *Vor dem Hintergrund, dass im Evaluierungsbericht für alle Trassen-Varianten von einem hohen Genehmigungsrisiko ausgegangen wird und vor dem Hintergrund des BVwG-Entscheids gegen den Bau der S 8 mit just einer Begründung in diese Richtung: Wäre die Umsetzung von Sofortmaßnahmen nicht dringend notwendig und auch im Sinne des BMIMI?*

Ziel ist eine zukunftsorientierte Lösung der Verkehrsprobleme im Unteren Rheintal. Dass dieses Ziel nur durch ein umfassendes und Verkehrsträger übergreifendes Maßnahmenpaket

erreicht werden kann, wurde bereits im konsensorientierten Planungsverfahren „Mobil im Rheintal (MIR)“ festgehalten - Sehen Sie hierzu [https://vorarlberg.at/documents/302033/472144/Schlussdokument MIR 2011.pdf/2d7be9c2-c83f-cf3c-5e3f-ec441afe46bf?t=1616164301584](https://vorarlberg.at/documents/302033/472144/Schlussdokument_MIR_2011.pdf/2d7be9c2-c83f-cf3c-5e3f-ec441afe46bf?t=1616164301584) Schlussdokument MIR - Oktober 2011; Seite 86-90.

Zu diesem Maßnahmenpaket zählen sowohl kurzfristig umsetzbare Maßnahmen als auch mittel- bzw. langfristige Maßnahmen, und das in allen verkehrsrelevanten Bereichen (ÖPNV, Straße, Güterverkehr, Radverkehr, Zoll usw.).

Dass kurzfristig umzusetzende Maßnahmen allein jedoch nicht ausreichen werden, bestätigte auch die Evaluierung zur S 18 (2022). Ihnen wurde wenig Aussicht auf Reduktion des Güterverkehrs in den Ortsdurchfahrten attestiert, wohl aber können sie zur Verminderung der Auswirkungen des Güterverkehrs beitragen.

Es wird davon ausgegangen, dass es zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner:innen und der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Vorarlberg auch eine leistungsfähige, hochrangige Verbindung zwischen den Autobahnen A 14 (Österreich) und A 1/A 13 (Schweiz) braucht.

Zu Frage 9:

- *Die Lustenauer Bevölkerung hat in einer Volksbefragung die CP-Variante klar abgelehnt. Wie fließt dieser Volksentscheid in die Beurteilung der Trassenführung mit ein?*

Das Ergebnis der Volksbefragung ist ernst zu nehmen und zeigt deutlich die vorherrschende Skepsis der Bevölkerung, wenn es darum geht, am östlichen Siedlungsrand ein derartig großes Straßenbauprojekt zu errichten.

Umso wichtiger wird es sein, die Bevölkerung in Lustenau, aber auch in allen anderen betroffenen Gemeinden, durch regelmäßige Informationen zum Planungsprozess zur S 18 Bodensee Schnellstraße und zu den davon unabhängigen kurz- und mittelfristigen Verkehrsentlastungsmaßnahmen einzubinden.

Von essenzieller Bedeutung ist, dass sich alle Entscheidungsträger (Bund, Land, ASFINAG usw.) weiterhin gemeinsam für eine Verkehrslösung im unteren Rheintal einsetzen.

Zu Frage 10:

- *Wie soll die Bevölkerung der betroffenen Gemeinden auf beiden Seiten der Grenze in Zukunft einbezogen werden? Welche Möglichkeiten sind im Detail angedacht?*

Fortführend zu Frage 9, ist es wichtig, die Bevölkerung der betroffenen Gemeinden über den Planungsstand aber auch über den Status der Umsetzung des umfassenden und verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmenpaketes zu informieren und wiederum Inputs aus der Bevölkerung in die weitere Entwicklung der Maßnahmen einfließen zu lassen. Dazu fand z.B. nach vierjähriger Pause am 12. Juni 2025 ein Regionalforum statt.

Zu Frage 11:

- *Wie sieht die Abstimmung und Kommunikation mit den Verantwortlichen in der Schweiz derzeit aus? Gab es bereits Kontakt und Gespräche? Sind solche geplant? Wenn ja, wann?*

Mein Ministerium pflegt regelmäßige bilaterale Kontakte sowohl auf politischer, als auch auf Fachebene mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und dessen Einheiten (Bundesamt für Verkehr [BAV] und Bundesamt für Strassen [ASTRA]). Im Zuge dieser Kontakte werden unter anderem die österreichischen Straßen- und Schieneninfrastrukturprojekte besprochen, auch das Thema S18 in Österreich ist regelmäßig auf der Tagesordnung und die Schweiz wird laufend über den aktuellen Planungsstand informiert. Auf Projektebene fand am 20. Mai 2025 eine bilaterale Besprechung zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV), dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und meinem Ministerium in Bern unter anderem zur S 18 statt. Das nächste politische Treffen zwischen Herrn Bundesrat Rösli und mir ist im August 2025 geplant.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

