Auszug aus:

Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms –

Schlussfolgerungen GZ. 2021-0.747.473

Wien, November 2021

Impressum Medieninhaber, Verleger und Herausgeber: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien Gesamtumsetzung: Sektionen II Mobilität & IV Verkehr Wien, November 2021

S 18 Bodensee Schnellstraße Projektbeschreibung Ergebnis aus dem Konsensorientierten Planungsverfahren Mobil im Rheintal, 10/2011); Anschluss A 14 an die Schweizer Autobahn Abbildung 24

Projektübersicht S 18 (Quelle ASFINAG) Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen 129 of 154 Angaben laut ASFINAG (Stand vor der Evaluierung): • Planungsbeginn P21: 01.01.2017 • Baubeginn P21: 07.04.2030 Status Da im Juni 2006 Teile der Trassenverordnung des Amtsprojekts der S 18 (Lauterach – Staatsgrenze bei Höchst) vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben wurden, hat das Land Vbg. zur Lösung der Verkehrsprobleme im Unteren Rheintal von 2008 bis 2011 ein Planungs- und Beteiligungsverfahren mit dem Titel „Mobil im Rheintal“ durchgeführt, aus diesen u.a. zwei Straßenvarianten hervorgingen (Variante Z – Untertunnelung des Rieds und Variante CP – Ostumfahrung Lustenau).

Da der Anfangspunkt dieser Varianten nicht mehr in der Gemeinde Lauterach sondern in der Gemeinde Dornbirn zu liegen kommt, war eine Änderung der im Bundesstraßengesetz verankerten Beschreibung der S 18 Bodensee Schnellstraße (vom Knoten bei Lauterach bis zur Staatsgrenze bei Höchst) erforderlich. Auf Initiative des Landes Vorarlberg hat das BMVIT 2013 eine strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) gemäß SP-V-Gesetz für eine Änderung der hochrangigen Verbindung zwischen der A 14 und der Schweiz eingeleitet.

Das Lauteracher Ried ist gemäß Angaben des Land Vorarlberg ein Natura 2000-Gebiet mit einer Gesamtfläche von 579,71 ha, ausgewiesen vor allem wegen des Vorkommens des Wachtelkönigs, Landschaftsschutzgebiet sowie Streuwiesenbiotop und umfasst auch das größte Torflager Vorarlbergs.63 Parallel dazu wurden von der ASFINAG vertiefende Untersuchungen zur rechtlichen und technischen Machbarkeit sowie eine Abschätzung möglicher Risiken bei der Errichtung einer S 18 durchgeführt. Die Machbarkeitsstudie wurde seitens der ASFINAG mit Schreiben vom 23.10.2014 dem BMVIT zur Kenntnis gebracht.

Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass alle Alternativen realisierbar sein sollten. Im Sommer 2016 wurde die strategische Prüfung abgeschlossen. Das BMVIT schloss sich dem Ergebnis dieser Untersuchung, die Netzveränderung in der vorgeschlagenen Form (Anfangspunkt Knoten bei Dornbirn anstelle Knoten bei Lauterach) zu betreiben.

https://vorarlberg.at/documents/302033/472801/Natura+2000+der+Vorarlberger+Weg.pdf/82eeb596- 1d61-270a-ccf2-f42bd61cc968?t=1616161426633 130 von 154

Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen Gesetzesentwurf zur Netzveränderung wurde dem Nationalrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Nach Zustimmung des Nationalrates wurde die Gesetzesänderung mit BGBl. I Nr. 5 am 13.1.2017 kundgemacht.

Derzeit wird an der Erstellung eines Vorprojektes gearbeitet. Die ASFINAG prüft zurzeit vertieft die CP-Variante (Umfahrung Lustenau), welche nach Expertenuntersuchung im Vergleich zur Z-Variante (Untertunnelung des Rieds) die geringeren Auswirkungen auf Natur, Ökologie und Schutzgebiete hätte. Laut ASFINAG wird der „Trassenlage 1a (Z) […] eine höhere „Erheblichkeit“ der Auswirkungen hinsichtlich Europaschutzgebieten und deren Schutzobjekte attestiert als der Trassenlage 1b (CP)“, die Z-Variante „hätte damit keinen Bestand bei einer Alternativenprüfung nach FFH-Regime“.

Im Sommer 2021 wurden ein Entschließungsantrag des Nationalrates vorgelegt betreffend „Verkehrsentlastung für das Rheintal“ (599/UEA). Laut der Entschließung des Nationalrats vom 19.7.2021 wird das BMK „ersucht im Rahmen der von ihr angekündigten Evaluierung des Straßenbauprogrammes der ASFINAG hinsichtlich der S 18 wie folgt vorzugehen:

**Ziel ist eine möglichst rasche Lösung für die vom LKW-Transitverkehr betroffenen Ortsdurchfahrten (wie zB Lustenau) zu finden. Dabei ist die notwendige Verbindung der A 14 mit der Schweizer N13 unter Berücksichtigung einer möglichen Verbindung auf der Höhe Hohenems - Diepoldsau - Widnau/Balgach (siehe Agglomerationsprogramm Rheintal, S. 80) zu prüfen.“**

Laut dem Antrag wären detaillierte Alternativenprüfungen für das untere Rheintal durchzuführen, bei denen „Die wesentlichen Ziele […] die zeitnahe Entlastung der besonders vom Verkehr betroffenen Menschen, die Erreichung der Klimaneutralität Österreichs bis 2040 und die Erhöhung der Verkehrssicherheit sein [sollte]. Dabei sollten Realisierungszeitraum, Realisierungswahrscheinlichkeit, Bodenverbrauch und Flächenversiegelung berücksichtigt werden. Die konkreten Schritte dazu sollen unter Einbeziehung der regional Verantwortlichen und der Vorarlberger Landesregierung umgesetzt werden.“

Auszug aus:

Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation Teil 2: Massnahmenband Verein Agglomeration Rheintal 31. August 2021 – Schlussversion

Rosinak & Partner ZT GmbH, Dornbirn

Ab S.80 ff

**MIV\_001 – Planungen zum Mobilitätskorridor mittleres Rheintal Priorität AP 4G [ ] A (2024-2027) [ ] B (2028-2031) [ ] C (nach 2031)**

Massnahmenart Verkehr Federführung Kanton St. Gallen (TBA) Verein Agglomeration Rheintal Beteiligte Betroffene Gemeinden Beschreibung Perimeterabgrenzung folgt Ausgangslage Aufgrund der Trennung durch den Rhein ist die Strassenkapazität auf die vorhandenen Brücken im mittleren Rheintal beschränkt.

**Da vor allem in Bereich der Agglomeration Rheintal die Autobahnen A13 (Schweiz)/A14 (Österreich) sehr nahe beieinander liegen, sind die Grenzübergänge und entsprechend auch die Brücken bzw. die Ortszufahrten in der Region zunehmend überlastet.**

Im Raum Widnau/Balgach – Diepoldsau – Hohenems, aber auch entlang der Achse Widnau – Altstätten wurden bereits mehrfach auf unterschiedlichen Stufen Möglichkeiten für eine grundlegende Verbesserung der verkehrlichen Situation entwickelt.

In einer bautechnischen Machbarkeitsstudie wurde zudem die **Tunnelverbindung DHAMK A13/A14 geprüft.** Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass eine durchgehende Tunnelverbindung zwischen den Autobahnen A13 und A14 bautechnisch machbar und bezüglich Grundwasser voraussichtlich bewilligungsfähig ist.

**Die Kosten werden auf rund a. 610 Mio. CHF exkl. Mwst und Landerwerb geschätzt (Kostengenauigkeit +/- 40%). Es ist mit einer Bauzeit von rund 5-6 Jahren zu rechnen**.

Massnahmenbeschrieb Im einem nächsten Schritt sollen – aufbauend auf die Netzstrategie DHAMK – anhand von Netzergänzungen und flankierenden Massnahmen Mobilitätslösungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr (öV) im Projektperimeter gefunden und die zugehörige Siedlungsentwicklung mitgedacht werden.

Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung wird in einer ersten Stufe Linienführungen auf der Basis der Netzstrategie Raum DHAMK (vgl. Kapitel 2.3) und **mögliche zusätzliche Massnahmen / Varianten resp. Variantenfamilien generiert.**

Diese werden im Anschluss grob hinsichtlich der Themen Siedlung, Umwelt und Verkehr beurteilt. Anschliessend werden die Massnahmen / Varianten «setzkastenmässig» zusammengesetzt und die einzelnen Kombinationen bewertet**. Im Unterschied zur Netzstrategie Raum DHAMK erfolgen dabei die Betrachtungen jeweils in einem erweiterten Perimeter (von Hangkante zu Hangkante, vgl. Abbildung 1), sowohl für die Massnahmen- / Variantengenerierung als auch die Auswirkungen der Mobilitätslösungen.**

**Die Massnahmen sollen zur Erreichung der folgenden Ziele beitragen: − Entlastung heutiger, siedlungsorientierter Hauptachsen vom Durchgangsverkehr mittels verträglicher Lösungen für Alle; −**

Gewährleistung eines zuverlässigen Verkehrssystems, welches alle Verkehrsträger umfasst, sowohl für den lokalen und regionalen, als auch für den überregionalen Verkehr; − Gewährleistung der Erreichbarkeit von Attraktorengebieten (Zentren, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.) mit regionaler Ausstrahlung für den Ziel- und Quellverkehr; − Berücksichtigung und Schutz wertvoller Natur- und Erholungsräume; − Gewährleistung einer effizienten und funktionierenden Abwicklung der Grenzübergänge (z.B. durch Entflechtung der Zollabfertigung und der Grenzübergänge).

Im Rahmen der Variantenbeurteilung werden die Verkehrsbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) untersucht und die dazugehörigen Korridore erörtert.

**Aus der ersten Stufe der ZMB sollen drei bis fünf Variantenfamilien resultieren, welche im Rahmen der zweiten Stufe konkretisiert und vertieft beurteilt werden. Nebst der Wahl der Bestvariante hinsichtlich Linienführung steht das Triagieren resp. Empfehlen von kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen im Vordergrund.** Dabei sind auch jene Massnahmen auszuscheiden, welche auch ohne einen langfristigen MIV-Korridor eine Wirkung haben (bspw. betreffend Langsamverkehr). Für den oben beschriebenen Planungsschritt besteht ein Projekthandbuch. Zweckmässigkeit und Nutzen Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation | Eigenleistungen und nicht-infrastrukturelle Massnahmen Verkehr 81 Zukunftsbild

Eine Verbindung zwischen den Autobahnen auf Schweizer und Österreicher Seite trägt wesentlich zur Entlastung der Siedlungsgebiete auf der Achse Heerbrugg – Hohenems sowie der Grenzübergänge bei und ermöglicht entsprechende Aufwertungsmassnahmen und Priorisierungen von Rad-, Fuss- und öffentlichem Verkehr. Teilstrategie

Die Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes sollen ausreichend sein, um eine Verdrängung des Verkehrs auf untergeordnete Achsen zu vermeiden.

Dies umfasst neben einer allfälligen Engpassbeseitigung auf dem Hochleistungsnetz oder auf dessen Zufahrten auch angemessene Durchfahrtswiderstände auf dem kantonalen und kommunalen Netz. Die Grenzübergänge und die Zollabfertigung werden soweit wie möglich entflechtet, Binnenzollämter werden gestärkt.

**Punktuell werden Netzergänzungen geprüft, welche einerseits der Entlastung stark belasteter Ortsdurchfahrten und Wohngebiete dienen, andererseits die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel verbessern können.** **Die Umsetzung flankierender Massnahmen ist integraler Bestandteil der jeweiligen Vorhaben Handlungsbedarf Entlastung der Lebensadern vom Durchgangsverkehr: langfristig** auf dem Korridor Hohenems-Diepoldsau-BalgachHeerbrugg und Altach-Mäder-Kriessern. Nutzen/Wirkung –

**WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Die Netzergänzung mit flankierenden Massnahmen im Sinne von gesamtheitlichen Mobilitätslösungen trägt zur sinnvollen Netzhierarchie und dem Funktionieren der Schnittstellen zwischen den Netzen bei. Stark belastete Siedlungsgebiete können entlastet werden. So kann Raum und Kapazität für einen funktionierenden und zuverlässigen ÖV und den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. –**

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Durch die Entlastung in Ortskernen kann die Sicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr dort verbessert werden. –**

**WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern Ortskerne und dicht besiedelte Siedlungsgebiete werden vom Durchgangsverkehr entlastet Bezug zu weiteren Massnahmen Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen Da es sich bei den Planungen zum Mobilitätskorridor um ein Vorhaben handelt, welches die Betrachtung aller Verkehre sowie die Siedlungsentiwcklung miteinschliesst, sind die Abhängigkeiten zu allen übrigen Massnahmen im Perimeter des Mobilitätskorridors gegeben. Zudem müssen mögliche Auswirkungen folgender Projekte berücksichtigt werden: −**

3231.MIV\_M033 – Strecke Au-Lustenau inkl. Autobahnanschluss und Zollübergang –

MIV\_M100 – Bodensee Schnellstrasse S1 Bezug zu kantonalen und regionalen Richtplänen Richtplanrelevant ja Stand keiner Umsetzungsschritte Weitere Planungsschritte − Auftragsvergabe: bis März 2021 − Grundlagen / Problemanalyse : April – Mai 2021 − 1. Stufe ZMB: Juni bis Dezember 2021 − 2. Stufe ZMB: Dezember 2021 bis Juni 2022 − Ausarbeitung Bestvariante: Juni bis Dezember 2022 –

**Anschliessend: definitiver Variantenentscheid und weitere Vertiefung Beitrag Trägerschaft Die Trägerschaft treibt die weiteren Planungen als federführende Stelle zusammen mit dem Kanton St. Gallen (TBA) aktiv voran und stellt die dafür notwendigen Ressourcen (personell und finanziell gemäss vereinbartem Kostenteiler) zur Verfügung.**

**Zusammengestellt: Initiativkom. „Südring“ Diepoldsau**

**Jakob Sieber Präs. 9444 Diepoldsau 10.12.21**