

LAbg. Daniel Allgäuer
LAbg. KO Ing. Christof Bitschi

Herrn Landesrat
Mag. Marco Tittler
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 5. Jänner 2023

**Betrifft: Anfrage gemäß § 54 GO d LT –
Wirtschaft und Bevölkerung brauchen eine funktionierende
Straßeninfrastruktur - wie ist der aktuelle Stand maßgeblicher
Entlastungsprojekte im Straßenbau?**

Sehr geehrter Herr Landesrat Mag. Tittler!

Wirtschaft und Bevölkerung warten in den unterschiedlichsten Regionen des Landes seit Jahren auf die Realisierung unterschiedlichster Entlastungsprojekte im Straßenbau.

Auffallend ist dabei, dass seit dem Amtsantritt von Verkehrsministerin Gewessler (Grüne) mehr und mehr Projekte verzögert oder gar verhindert werden. Auch Vorarlberg muss diese schmerzliche Erfahrung machen. Anstatt endlich mit der lang ersehnten Realisierung zu starten, wurde im Frühjahr dieses Jahres etwa erneut eine Alternativenprüfung für die S18 gestartet, obwohl die unterschiedlichsten Varianten in jahrelangen Prozessen bereits intensivst untersucht und schlussendlich ausgeschieden wurden. Für uns ist klar: Diese Verhinderungs- und Blockadepolitik ist mit Blick auf die massiv unter dem Verkehr leidende Bevölkerung nicht akzeptabel. Tausende verkehrsgeplagte Anrainer im gesamten Unteren Rheintal warten mittlerweile seit Jahrzehnten auf diese notwendige Entlastungsstraße.

Auch bei anderen Infrastrukturprojekten wie etwa bei diversen Ausbaumaßnahmen im Anschlussstellenbereich der A14 wird von Bundesseite offensichtlich bewusst gebremst und verzögert. Die Landesregierung ist hier aufgefordert, mit der notwendigen Vehemenz auf die Realisierung dieser Straßenbauprojekte zu drängen.

Um einen Überblick über die aktuelle Entwicklung zum Bau neuer Straßeninfrastruktur im Land zu erhalten, erlauben wir uns an Sie nachstehende

A N F R A G E

zu richten:

1. Im Verkehrsmodell für die S 18 Bodensee Schnellstraße werden laut Verkehrsprognose auf der A14 Rheintalautobahn im Abschnitt Dornbirn Süd bis Hohenems für 2040 rd. 87.300 Kfz/24h (ohne S 18) erwartet. Welche im Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ beschlossenen Maßnahmen zur Entlastung der verkehrsgeplagten Bevölkerung wurden bisher im Unteren Rheintal gesetzt? Welche sollen in naher Zukunft umgesetzt werden?
2. Die von GRÜNEN-Verkehrsministerin Gewessler in die Wege geleitete Alternativenprüfung für das untere Rheintal hätte bis Ende 2022 abgeschlossen sein sollen. Ist bereits absehbar, bis wann die Ergebnisse dieser Prüfung nun tatsächlich vorgelegt werden?
3. Von den zuständigen Stellen wird immer versichert, dass die Arbeiten zur Weiterentwicklung der CP-Varianten trotz der Alternativenprüfung weiterlaufen. Konnte das entsprechende Vorprojekt zur Weiterentwicklung der CP-Variante bereits abgeschlossen werden? Wenn nein, bis wann ist mit der Präsentation des Vorprojektes zur CP-Variante zu rechnen?
4. Befindet sich die Realisierung des Entlastungsprojektes „Stadttunnel Feldkirch“ im vorgegebenen Zeitplan? Welche baulichen Maßnahmen konnten bisher gestartet werden? Welche Projekt-Arbeiten stehen für 2023 an?
5. Befindet sich die Fahrstreifenzulegung auf der S16 zwischen der Anschlussstelle Bludenz-Ost und dem Parkplatz Radin im vorgegebenen Zeitplan?
6. Welche Maßnahmen werden getroffen, um Stauerscheinungen im Winterreiseverkehr 2022/23 im Baustellenbereich der S16 entgegenzuwirken?
7. Konnte zwischenzeitlich das Finanzierungsübereinkommen zum Umbau der A14 Anschlussstelle Hohenems mit dem zuständigen Ministerium (BMK) abgeschlossen werden?
8. Wie ist der aktuelle Stand zur Realisierung des Vollausbaus der A14 Anschlussstelle Wolfurt-Lauterach? Bis wann ist mit der gemäß der neuen Dienstanweisung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Innovation und Technologie (BMK) verpflichtend von der ASFINAG durchzuführenden Aktualisierung bzw Anpassung der bereits 2017 ausgearbeiteten ‚Erweiterte strategische Analyse (ESA)‘ als auch der ‚Projekterfolgsrechnung (PER)‘ zu rechnen? Welcher ursprüngliche Zeitplan, ohne diese zwingende „Aktualisierung“ bereits vorhandener Fakten, hätte bei diesem Projekt umgesetzt werden können?
9. Wie bewerten Sie die in der Anfrage angeführten und offensichtlich von Verkehrsministerin Gewessler bewusst forcierten Verzögerungs- bzw. Verhinderungsmaßnahmen von notwendigen Straßenbauprojekten in Vorarlberg, gerade auch im Hinblick auf die Tatsache, dass die vom Land gesetzten Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz bereits weit fortgeschritten sind?

10. Laut Medienberichten favorisiert die Gemeindevertretung von Lorüns sowie der Stand Montafon einen neuen Lösungsvorschlag für eine Ortsumfahrung von Lorüns, der vorsieht bereits am westlichen Ortseingang eine Unterführung zu errichten und die Bahn sowie einen Radweg hinter die Straße zu verlegen. Wie sehen die weiteren Schritte des Landes zur Realisierung dieser Umfahrungsvariante aus? Bis wann ist mit einem Beschluss des Korridors durch die Landesregierung zu rechnen?

Wir bedanken uns im Voraus für die fristgerechte Beantwortung unserer Anfrage und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

LAbg. Daniel Allgäuer

LAbg. KO Ing. Christof Bitschi

LAbg. Daniel Allgäuer
LAbg. KO Christof Bitschi
Freiheitlicher Landtagsklub
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 26.01.2023

im Wege der Landtagsdirektion

**Betreff: Wirtschaft und Bevölkerung brauchen eine funktionierende Straßeninfrastruktur
- wie ist der aktuelle Stand maßgeblicher Entlastungsprojekte im Straßenbau?**

Anfrage vom 05. Jänner 2023, Zl. 29.01.370

Sehr geehrter Herren Landtagsabgeordneten,

gerne nehme ich zu Ihrer gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages eingebrachten Anfrage wie folgt Stellung:

- 1. Im Verkehrsmodell für die S 18 Bodensee Schnellstraße werden laut Verkehrsprognose auf der A14 Rheintalautobahn im Abschnitt Dornbirn Süd bis Hohenems für 2040 rd. 87.300 Kfz/24h (ohne S 18) erwartet. Welche im Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ beschlossenen Maßnahmen zur Entlastung der verkehrsgeplagten Bevölkerung wurden bisher im Unteren Rheintal gesetzt? Welche sollen in naher Zukunft umgesetzt werden?**

Im Planungsprozess Mobil im Rheintal (MIR) wurde ein Maßnahmenbündel verabschiedet, welches neben den Straßenalternativen Z und CP auch Maßnahmen aus den Bereichen Öffentlicher Verkehr (Bus und Bahn), Rad- und Fußgängerverkehr, Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung und Güterverkehr enthält.

Seit dem Abschluss von Mobil im Rheintal (MIR) wurden zahlreiche Maßnahmen in diesen Bereichen umgesetzt. Speziell im Bereich des Öffentlichen Verkehrs wurden Verbesserungen erreicht und dabei neue Linien eingeführt, Taktverdichtungen vorgenommen sowie Maßnahmen zur Beschleunigung ergriffen.

Im Bereich des Straßenverkehrs wurden im Rahmen des Planungsprozesses „Mobil im Rheintal“ über 20 mögliche Straßenkorridore von Bregenz bis Mäder über einen Zeitraum von vier Jahren hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit untersucht. Mit dem Schlussdokument vom Oktober 2011 wurde der Prozess mit einem breitgetragenen Ergebnis abgeschlossen, das die Grundlage für den Einsatz des Landes Vorarlberg für eine schnellstmögliche Umsetzung der S 18 bildet. Seit diesem Zeitpunkt konnten die Straßenalternativen einer SP-V (Strategische Prüfung Verkehr) unterzogen, welche vom BMVIT (jetzt BMK) durchgeführt wurde und mit der Aufnahme des neuen Straßenverlaufs in das Bundesstraßengesetz abgeschlossen wurde, sowie vertiefende Untersuchungen zur Vorbereitung des Vorprojektes durchgeführt werden. Unter der Federführung der ASFINAG wird derzeit das Vorprojekt erarbeitet, welches Grundlage für die anschließende Trassenfestlegung sein soll. Im Bereich des Straßengüterverkehrs wurde außerdem gemeinsam mit der verladenden und transportierenden Wirtschaft sowie den Zollverwaltungen Österreichs und der Schweiz die Abfertigungszeiten am Zollamt Wolfurt vorverlegt und durch die Einrichtung der zusätzlichen Zollkorridore in Richtung Höchst, Hohenems und Mäder eine Auffächerung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs erwirkt. Ein Prozess zur Reorganisation der Zollabwicklung in Vorarlberg läuft derzeit gemeinsam mit dem BMF sowie den Zollverwaltungen Österreichs und der Schweiz.

2. Die von GRÜNEN-Verkehrsministerin Gewessler in die Wege geleitete Alternativenprüfung für das untere Rheintal hätte bis Ende 2022 abgeschlossen sein sollen. Ist bereits absehbar, bis wann die Ergebnisse dieser Prüfung nun tatsächlich vorgelegt werden?

Das von der ASFINAG und dem BMK eingesetzte Planungsteam, bestehend aus Expert:innen in den Bereichen Verkehr, Raum und Boden sowie Klima, Naturschutz und Biodiversität, hat seine Arbeit abgeschlossen und die Ergebnisse in Form von Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Steuerungsgruppe, bestehend aus Vertreter:innen des BMK, der ASFINAG, dem Land Vorarlberg und dem Kanton Sankt Gallen, übermittelt. Eine Vorstellung gegenüber der politischen Vertreter:innen auf Landesebene hat bereits stattgefunden, auf Gemeindeebene ist diese für den 27. Jänner 2023 geplant.

3. Von den zuständigen Stellen wird immer versichert, dass die Arbeiten zur Weiterentwicklung der CP-Varianten trotz der Alternativenprüfung weiterlaufen. Konnte das entsprechende Vorprojekt zur Weiterentwicklung der CP-Variante bereits abgeschlossen werden? Wenn nein, bis wann ist mit der Präsentation des Vorprojektes zur CP-Variante zu rechnen?

Zwischenergebnisse wurden bereits im Sommer 2022 der Öffentlichkeit präsentiert (Planungsausstellung am 7.6.2022). Für die weiteren Projektschritte sind die Empfehlungen (Querschnitt, Anzahl der Anschlussstellen, etc.) aus dem Evaluierungsprozess (Alternativenprüfung) zu berücksichtigen, die in enger Abstimmung mit der ASFINAG erarbeitet wurden. Die Fertigstellung der Vorprojektplanung zur Weiterentwicklung der CP-Variante ist abhängig von der Einarbeitung dieser Empfehlungen.

4. Befindet sich die Realisierung des Entlastungsprojektes „Stadttunnel Feldkirch“ im vorgegebenen Zeitplan? Welche baulichen Maßnahmen konnten bisher gestartet werden? Welche Projekt-Arbeiten stehen für 2023 an?

Für die Realisierung des Projekts „Stadttunnel Feldkirch“ ging man zum Zeitpunkt des Grundsatzbeschlusses der Vorarlberger Landesregierung im Jahr 2012 unter Berücksichtigung der Unwägbarkeiten bei der Dauer des Genehmigungsverfahrens und der Grundablösen von einem möglichen Baubeginn ab Ende 2015 aus. Mit dem UVP-Bescheid der ersten Instanz im Juli 2015 wurden dem Land Vorarlberg alle erforderlichen Bewilligungen erteilt. Aufgrund der Beeinspruchung dieses Bescheids und der überaus langen Dauer des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht (das Erkenntnis des BVerwG erging im Juni 2019, der außerordentliche Rechtsweg wurde im März 2022 abgeschlossen) musste der Zielzeitplan dementsprechend angepasst werden. Gemäß Beschluss der Landesregierung vom März 2019 wurde die Abteilung Straßenbau beauftragt, im Jahr 2019 erste vorbereitende Maßnahmen zur Ausschreibung und Umsetzung zu bringen. Gemäß Erkenntnis des BVerwG ist die Fertigstellung des Gesamtprojekts im Jahr 2030 sicherzustellen.

Bereits abgeschlossene Vorarbeiten zum Stadttunnel Feldkirch sind:

- Steinsatz an der III (Voraussetzung für Anschlussbahn zum Materialabtransport)
- Einbau einer Weiche an der Bahnstrecke
- L 190, Lärmschutzwand Fellengatter
- Bauhof Felsenau: Lärmschutzwand an der südlichen Grundstücksgrenze, Abbruch Gebäude und Baustelleneinrichtungsfläche
- L 191a, Umlegung im Bereich Tunnelportal und Errichtung Gemeindestraße „Schulbrüderstraße“
- Erkundungsstollen Altstadt
- Inbetriebnahme Infozentrum

Derzeit werden der Erkundungsstollen Tisis und die Umlegung der L 190 beim künftigen Portal Felsenau inkl. der Errichtung einer Radwegunterführung und einer Brücke (jeweils voraussichtlich bis Dezember 2023) als Vorarbeiten umgesetzt. Die Ausschreibung des Hauptbauloses ist in Vorbereitung und der Baubeginn ist für Anfang 2024 vorgesehen. Gemäß aktuellem Zeitplan ist eine termingerechte Fertigstellung zu erwarten.

5. Befindet sich die Fahrstreifenzulegung auf der S16 zwischen der Anschlussstelle Bludenz-Ost und dem Parkplatz Radin im vorgegebenen Zeitplan?

Der Sicherheitsausbau westlich des Dalaaser Tunnels, Zulegung einer Fahrspur in Fahrtrichtung Bregenz zur Reduktion der Blockabfertigung Dalaaser Tunnel, wurde im November 2021 abgeschlossen.

Im Bereich der Anschlussstelle Bludenz-Montafon haben die Arbeiten im Oktober 2021 begonnen. Die neue Ausfahrtsrampe in Richtung Montafon wurde Mitte Dezember 2022 für den Verkehr freigegeben. Der Umbau der Anschlussstelle Bludenz-Montafon wird im November 2023 abgeschlossen. Die Arbeiten bei der Anschlussstelle Bings werden voraussichtlich im September 2023 gestartet. Somit ist die Gesamtfertigstellung des Abschnittes zwischen den Anschlussstellen Bludenz-Montafon und Bings für Ende 2024 geplant.

6. Welche Maßnahmen werden getroffen, um Stauerscheinungen im Winterreiseverkehr 2022/23 im Baustellenbereich der S16 entgegenzuwirken?

Im Bereich der Anschlussstelle Bludenz-Montafon wurde Mitte Dezember 2022, zum Beginn des Winterreiseverkehrs, die neue Ausfahrtsrampe in Richtung Montafon in Betrieb genommen. Somit stehen den Verkehrsteilnehmer:innen nunmehr trotz Bautätigkeit wieder die gleichen Verkehrsflächen zur Verfügung wie vor Baubeginn. Zur Verbesserung der Verkehrsführung wurden zusätzliche Farbmarkierungen auf der Fahrbahn aufgebracht.

7. Konnte zwischenzeitlich das Finanzierungsübereinkommen zum Umbau der A14 Anschlussstelle Hohenems mit dem zuständigen Ministerium (BMK) abgeschlossen werden?

Das im März 2021 eingereichte Projekt wurde seitens des zuständigen BMK Ende 2022 genehmigt. Auf dieser Grundlage wurde nun das erforderliche Verfahren gemäß § 4 Abs. 3 BStrG (Rampenrücknahme) beantragt. Derzeit wird das inhaltlich bereits von der ASFINAG, der Stadt Hohenems und dem Land Vorarlberg freigegebene Kostentragungsübereinkommen seitens der ASFINAG aktualisiert, in weitere Folge unterzeichnet und bis voraussichtlich Mitte Februar 2023 zur Gegenzeichnung übermittelt. Der angestrebte Baubeginn des Projektes ist Frühjahr 2025.

8. Wie ist der aktuelle Stand zur Realisierung des Vollausbaus der A14 Anschlussstelle Wolfurt-Lauterach? Bis wann ist mit der gemäß der neuen Dienstanweisung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Innovation und Technologie (BMK) verpflichtend von der ASFINAG durchzuführenden Aktualisierung bzw Anpassung der bereits 2017 ausgearbeiteten

„Erweiterte strategische Analyse (ESA)“ als auch der „Projekterfolgsrechnung (PER)“ zu rechnen? Welcher ursprüngliche Zeitplan, ohne diese zwingende „Aktualisierung“ bereits vorhandener Fakten, hätte bei diesem Projekt umgesetzt werden können?

Derzeit wird für das Projekt „Vollausbau Anschlussstelle Wolfurt-Lauterach“ die „Erweiterte strategische Analyse (ESA)“ aktualisiert und im Anschluss eine Projektergebnisrechnung (PER) durchgeführt. Die Fertigstellung der Unterlagen und Vorlage beim BMK ist im Frühjahr 2023 geplant.

Die Dienstanweisung „Erweiterte Strategische Analyse (ESA) für Anschlussstellenwünsche“, herausgegeben vom BMK im Juni 2021, legt die Vorgangweise bei der Bearbeitung von Anschlussstellenwünschen im hochrangigen Straßennetz fest und gibt die Vorlagemodalitäten für Neubau, Umbau oder Erweiterungen von Anschlussstellen vor.

Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmenge bei der Anschlussstelle Wolfurt-Lauterach und der Nahelage zum Natura-2000-Gebiet sind nach heutigem Kenntnisstand ein Vorprojekt auszuarbeiten und im Anschluss daran eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Eine Umsetzung kann daher erst nach Vorliegen eines positiven UVP-Bescheides erfolgen.

9. Wie bewerten Sie die in der Anfrage angeführten und offensichtlich von Verkehrsministerin Gewessler bewusst forcierten Verzögerungs- bzw. Verhinderungsmaßnahmen von notwendigen Straßenbauprojekten in Vorarlberg, gerade auch im Hinblick auf die Tatsache, dass die vom Land gesetzten Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz bereits weit fortgeschritten sind?

Vorarlberg verfügt über eine sehr gute Straßeninfrastruktur, die jedoch an bekannten Schlüsselstellen gewisser Lückenschlüsse bedarf. Maßnahmen im Bereich der Landesstraßen und notwendige Ausbauten werden nach den vorhandenen finanziellen Mitteln im Landesbudget sukzessive durch das Land umgesetzt.

Im Rheintal sind jedoch gewisse Projekte auf Ebene der Landesstraßen auch von der Ausgestaltung und Linienführung hochrangiger Projekte und Straßenverbindungen abhängig. Aus diesem Grund gilt es beispielsweise, möglichst schnell eine dem Bundesstraßengesetz entsprechende hochrangige leistungsfähige Verbindung zwischen der Österreichischen A 14 und der Schweizer A 13 (S 18) herzustellen, die Halbanschlussstelle Wolfurt-Lauterach zum Vollanschluss auszubauen und die Adaptierung der Anschlussstelle Hohenems zu realisieren. Jegliche Projektverzögerungen sind mit entsprechenden Kostenerhöhungen verbunden.

10. Laut Medienberichten favorisiert die Gemeindevertretung von Lorüns sowie der Stand Montafon einen neuen Lösungsvorschlag für eine Ortsumfahrung von Lorüns, der vorsieht bereits am westlichen Ortseingang eine Unterführung zu errichten und die Bahn sowie einen Radweg hinter die Straße zu verlegen. Wie sehen die weiteren Schritte des Landes zur Realisierung dieser Umfahrungsvariante aus? Bis wann ist mit einem Beschluss des Korridors durch die Landesregierung zu rechnen?

Seitens der SUP-Stelle, der Abteilung „Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten“ (VIa), wurde Ende Oktober der Umweltbericht zur Beurteilung und Stellungnahme öffentlich aufgelegt. Die letzten und wesentlichen Stellungnahmen sind Anfang Jänner 2023 eingelangt. Die vorliegenden Stellungnahmen werden nun fachlich bewertet und falls erforderlich im Umweltbericht entsprechend berücksichtigt. Anschließend wird die „Zusammenfassende Erklärung“ unter Würdigung der eingegangenen Stellungnahmen und mit einer Empfehlung für einen Korridor erstellt. Danach wird die SUP-Stelle die „Zusammenfassende Erklärung“ mit der Korridorempfehlung der Landesregierung zum Beschluss vorlegen.

Weitere Schritte:

- Fertigstellung Umweltbericht
- Vorlage Zusammenfassende Erklärung an Landesregierung
- Korridorbeschluss Landesregierung

Es ist beabsichtigt, in diesen Beschluss der Landesregierung, der im Laufe des ersten Quartals 2023 vorliegen soll, auch einen entsprechenden Auftrag an die Abteilung Straßenbau zur weiteren Umsetzung des Projekts aufzunehmen.

Parallel dazu ist das UVP-Feststellungsverfahren für die Variante Umlegung L 188 im „Korridor Mitte“ (Wunschkorridor der Gemeinde) im Gange, hier wurden von der UVP-Stelle ergänzende Unterlagen zur Bahnverlegung und zu den Maßnahmen in der Gemeinde (Rückbau Landesstraße) eingefordert. Ein finales Ergebnis zu einer UVP-Pflicht ist frühestens Ende März 2023 zu erwarten.

Mit freundlichen Grüßen