

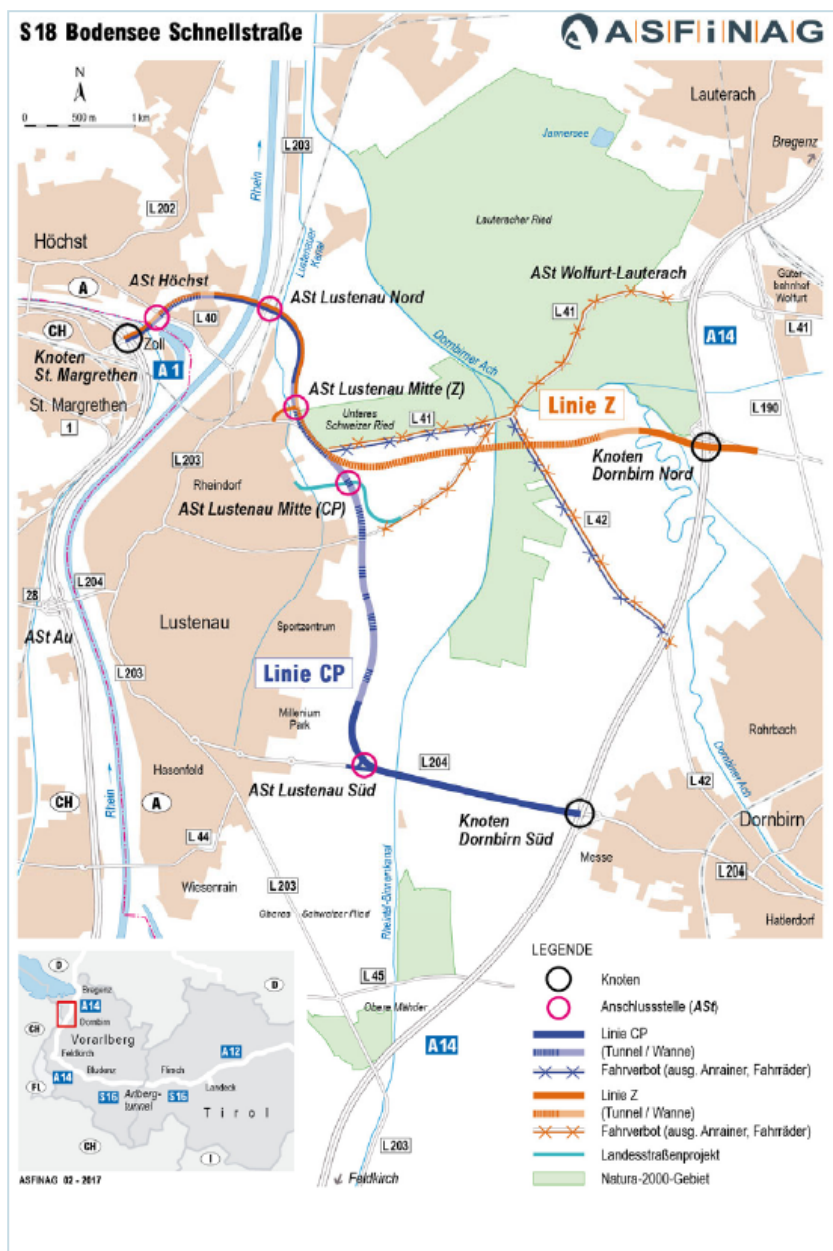
Informationen zur S18 aus:
 BM für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie (Hrsg.), Evaluierung des
 Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des
 Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen; GZ.
 2021-0.747.473; Wien, November 2021; Seite 128-133.

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)



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, an. Ein

⁶³ <https://vorarlberg.at/documents/302033/472801/Natura+2000+der+Vorarlberger+Weg.pdf/82eeb596-1d61-270a-ccf2-f42bd61cc968?t=1616161426633>

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.“*

Substituierbarkeit mit Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs

Im Folgenden sind Projekte bzw. Projektvorschläge angeführt, die auf einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Wirkungen auf das Projektgebiet des Straßenprojektes und Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr abzielen.

- Ausbau St. Margrethen–Lauterach⁶⁴
 - Der rund sechseinhalb Kilometer lange Streckenabschnitt Lustenau–Lauterach ist nun der letzte Teilabschnitt des Streckenausbaus St. Margrethen–Lauterach. Der Fokus liegt auf einer nahverkehrsgerechten Ausgestaltung und dem zweigleisigen Streckenausbau zwischen Hard und Lauterach. Der Ausbau schafft die Grundlagen für den Ausbau im grenzüberschreitenden Nahverkehr und ist zugleich der österreichische Beitrag für die Beschleunigung und Taktverdichtung im Eurocity-Verkehr München – Bregenz – Zürich.
 - Wesentliche Elemente des Projektes sind der Bau einer neuen barrierefreien Haltestelle Lauterach West sowie der Umbau der Haltestelle Hard-Fußach zu einer zeitgemäßen Mobilitätsdrehscheibe.
 - Lärmschutzmaßnahmen, Erschütterungsschutz, Barrierefreiheit sowie Bike&Ride-Anlagen sichern ein zeitgemäßes Mobilitätsangebot im grenzüberschreitenden Personennahverkehr. Zusätzlich bieten neue Park&Ride-Plätze sowie eine optimierte Busanbindung an der Haltestelle Hard-Fußach allen Bahnkundinnen und Bahnkunden perfekte Möglichkeiten, ihre Bahnreise mit anderen Verkehrsträgern zu kombinieren.
 - Der Baubeginn des Gesamtprojektes St. Margrethen – Lauterach (8,7 km) erfolgte im November 2010, im März 2013 wurde die neue Rheinbrücke in Betrieb genommen. Mit Ende 2021 erfolgt nun die Fertigstellung der wesentlichen Arbeiten und Inbetriebnahme der neuen Gleise des zweigleisigen Umbaus zwischen Lustenau bzw. Hard-Fußach und Lauterach. Voraussichtlich bis Ende 2022 erfolgt die Inbetriebnahme der beiden Haltestellen Hard-Fußach und Lauterach West, Restarbeiten und ökologische Ausgleichsmaßnahmen werden im Jahr 2023 durchgeführt
- Projekt S-Bahn FL.A.CH / S-Bahn Liechtenstein:
 - Das Projekt hätte einen Halbstundentakt im Nahverkehr zwischen Feldkirch und Buchs ermöglicht. Aufgrund eines negativen Volksentscheides im Fürstentum Liechtenstein im Jahr 2020 wird es aber nun nicht mehr weiterverfolgt. Stattdessen werden nun Reinvestitionen auf der bestehenden Strecke getätigt.
- Rheintal-Walgau-Konzept II⁶⁵:
 - Im Zuge des Rheintal-Walgau-Konzeptes I, welcher auf einem Rahmenvertrag zwischen dem Land Vorarlberg, dem Verkehrsministerium und der ÖBB aus dem

⁶⁴ <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/arlbergstrecke-innsbruck-bregenz/ausbau-st-margrethen-lauterach/rund-um-den-bau>

⁶⁵ <https://presse.vorarlberg.at/land/servlet/AttachmentServlet?action=show&id=39320#:~:text=Mit%20der%20Grundsatzvereinbarung%20f%C3%BCr%20das,bis%20zum%20Jahr%202030%20gelegt.>

- Jahr 2003 basierte, wurden in den vergangenen Jahren auf den Strecken Bregenz – Bludenz und Lauterach – St. Margrethen zahlreiche Bahnhöfe modernisiert und barrierefrei ausgestattet.
- Mit dem Rheintal-Walgau Konzept II wird nun die Investitionsoffensive fortgeführt und die Grundlage für den Ausbau weiterer Bahnhöfe und Bahnhaltestellen bis zum Jahr 2030 gelegt. Ein Schwerpunkt ist die Modernisierung von Bahnhöfen und Bahnhaltestellen.
 - Im Rahmen der Arbeiten zum Zielnetz 2040 wird die Kapazitätssituation im Rheintal untersucht und gegebenenfalls zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet.

Bedeutung im TEN-Netz

Eine Straßenverbindung zwischen Vorarlberg und der Schweiz ist Teil des TEN-V Gesamtnetzes. In den Karten des Anhangs I der TEN-V Leitlinien ist die Strecke aber nicht als Ausbauprojekt dargestellt. Der Realisierungshorizont für das Gesamtnetz ist 2050.

Abbildung 25 Ausschnitt aus Karte 5.4. des Anhangs I der TEN-V Leitlinie⁶⁶



Gemäß TEN-V Leitlinien (Artikel 17, Absatz 3 Lit. c) kann eine Straße des Gesamtnetzes neben einer Autobahn oder Schnellstraße auch eine herkömmliche Straße mit strategischer Bedeutung sein (*...eine Straße, die keine Autobahn oder Schnellstraße aber dennoch eine hochwertige Straße im Sinne der Absätze 1 und 2*). Eine zwingende Errichtung einer Autobahn ist damit nicht gegeben.

⁶⁶ Anmerkung: zur besseren Sichtbarkeit der Straßenverbindung wird die Indikative Karte des TEN-V Netzes der Schweiz verwendet.

SP-V

2016 abgeschlossen, Umweltbericht auf Basis des SP-V Leitfadens Version 2006.
Gesondertes Beteiligungsverfahren „Mobil im Rheintal“. Ergebnis: Auf Grundlage dieser SP-V wurde das Projekt S 18 in das Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz aufgenommen.

Bewertung

Der Flächenverbrauch ist im Vergleich zu den anderen Projekten hoch und daher unterdurchschnittlich bewertet. Besonders kritisch bewertet ist die Beeinflussung Biodiversität und die Beeinflussung Wasserhaushalt aufgrund der Lage des Projekts im Ried.

Ebenfalls unterdurchschnittlich ist die Klimawirkung bewertet aufgrund des hohen Tunnel- und Kunstbautenanteils.

Das Projekt zeigt im Kriterium Netzwirkung eine gute Bewertung, da es eine derzeit fehlende Verbindung zwischen Deutschland und Schweiz herstellt (Lückenschluss TEN-Netz) und gleichzeitig eine lokale Verkehrs-Entlastung von Lustenau bewirkt.

Das Kriterium Wirtschaftlichkeit ist im ggst. Projekt aufgrund der hohen Investitionskosten unterdurchschnittlich zu bewerten.

Schlussfolgerung

Aufgrund des Entschließungsantrags des Nationalrates (599/UEA) ist eine detaillierte Alternativenprüfung für das untere Rheintal durchzuführen. Der Antrag verfolgt das Ziel, die Entlastung der Ortsdurchfahren im unteren Rheintal und damit eine Entlastung der Bevölkerung von den negativen Auswirkungen des Verkehrs möglichst rasch zu erreichen. Die ASFINAG hat daher gemeinsam mit dem Land Vorarlberg nach Möglichkeiten zu suchen, die eine raschere Entlastung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Erreichung der Klimaneutralität ermöglichen. Die Alternativenprüfung wäre gemäß Entschließungsantrag sowie gemäß der Vereinbarung der Bundesministerin für Klimaschutz mit dem Land Vorarlberg parallel zum Vorprojekt fortzuführen.