



Vorarlberg
unser Land



Pressekonferenz

Mittwoch, 30. Mai 2018

Landesstatthalter Karlheinz Rüdiger (Straßenbaureferent der Vorarlberger Landesregierung)

Alexander Walcher (Geschäftsführer der ASFINAG Bau Management GmbH)

Titelbild: ©ASFINAG/Visualisierung: EQ-VIS OG

**„Aktueller Stand von
ASFINAG-Bauprojekten in Vorarlberg“**

Aktueller Stand von ASFINAG-Projekten in Vorarlberg

Ziel: Erhöhung der Verkehrssicherheit, weniger Stau, Entlastung von Anrainern

Mehr als 272 Millionen Euro investiert die ASFINAG bis 2023 in den Ausbau, die Sanierung und den Neubau des hochrangigen Straßennetzes in Vorarlberg. Die Ziele: Mehr Verkehrssicherheit, größtmögliche Verkehrsentslastung, weniger Stau und optimale Möglichkeiten zur Entfaltung der regionalen Wirtschaftsräume. Schwerpunkte bilden die Planungen und Vorbereitungen für die S 18 Bodensee-Schnellstraße, Verbesserungen bei den Autobahn-Anschlussstellen und weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf A 14 und S 16.

In strategischer Hinsicht das wichtigste und größte Projekt bilden die Planungen für die S 18 Bodensee Schnellstraße, der noch fehlenden hochrangigen Verbindung in die Schweiz. Die ASFINAG arbeitet derzeit mit Hochdruck an den notwendigen Planungen, Vorbereitungen und Verfahren. Aus der Erfahrung mit anderen Bauvorhaben mit solchen Dimensionen weiß die ASFINAG aber, dass sämtliche Grundlagen gut und seriös vorbereitet werden müssen. Das nimmt auch entsprechend Zeit in Anspruch.

S 18 Bodensee-Schnellstraße: „So weit wie nie zuvor“

Für die S 18 bedeutet dies konkret: im Jahr 2018 sammelt die ASFINAG notwendiges Datenmaterial und aktualisiert bestehende Grundlagen, um bis 2020 eine Entscheidung über die finale Trassenauswahl treffen zu können. „Wir wissen um die Historie der Bodensee Schnellstraße und verstehen, wenn es manchen zu langsam geht. Ich kann aber versichern: wir sind so weit wie noch nie zuvor und arbeiten mit allen zur Verfügung stehenden Ressourcen an der Umsetzung“, erklärt ASFINAG-Geschäftsführer Alexander Walcher.

In Zahlen ausgedrückt: bis dato hat die ASFINAG über sechs Millionen Euro in Planungen, Vorbereitungen und Untersuchungen investiert. Für das notwendige Vorprojekt hat die ASFINAG Planungsleistungen von mehr als vier Millionen Euro seit 2017 beauftragt. „In Summe rechnen wir mit Kosten von 15 Millionen Euro allein für das Vorprojekt. Ein klares Zeichen, dass wir es wirklich ernst mit der Umsetzung dieses wichtigsten Infrastruktur-Vorhabens in Vorarlberg meinen“, so Walcher.

Umfassende Untersuchungen zur S 18 im Jahr 2018

Zur Beurteilung der Verkehrswirksamkeit und der Umweltauswirkungen ist das Verkehrsmodell aus dem Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ zu aktualisieren und zu ergänzen. Aus diesem

Grund erstellt die ASFINAG ein umfassendes Verkehrsmodell. Dafür sind umfassende Daten aus neuesten Verkehrserhebungen unentbehrlich.

- Verkehrsuntersuchungen: An rund 40 Straßenstellen wurden im April mit Seitenradarmessungen über eine Woche die Spurbelastungen erhoben. Ähnliches erfolgte auch an rund 25 Kreuzungen und Kreisverkehren an den wichtigsten Routen des unteren Rheintals. Um detaillierte Aussagen über Fahrverhalten und Routenauswahl der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu bekommen, wurden im April und Mai Verkehrsbefragungen durchgeführt – weitere Untersuchungen sind dazu noch im Sommer geplant.
- Tier- und Pflanzenwelt: Für den Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ bzw. für die Machbarkeitsstudie der ASFINAG gab es schon gutes Datenmaterial. Jetzt konkretisiert die ASFINAG diese Datenwelten und bringt alles auf den neuesten Stand. So werden etwa Pflanzen und Biotope flächendeckend in einem Umkreis von 500 m links und rechts der beiden Trassenvarianten erhoben. Besonderes Augenmerk wird auf wertvolle Biotoptypen sowie geschützte Pflanzen und Pflanzenarten gelegt. Eine große Herausforderung ist die Erhebung der Tierwelt, weil sich wildlebende Tiere eben nicht an Zeitpläne halten. Von Vögel, Fledermäusen, Reptilien über Heuschrecken bis hin zu Käfern, Schnecken und Muscheln reicht hier die Palette.
- Vermessungen: Für eine möglichst genaue Planung braucht die ASFINAG genaueste Grundlagen von Topografie, Straßenlage, Siedlungs- und Lebensräumen. Mit Hilfe von exakten Laserscans, Orthofotografie und GPS-Vermessungen erarbeiten Experten ein digitales Geländemodell.
- Baugrunderkundungen: Für die Erkundung des Baugrundes sind ab Sommer 2018 rund 180 Bohrungen an verschiedenen Stellen geplant, um Rückschlüsse über Untergrund und Bodenbeschaffenheit zu erhalten. Bis Ende 2018 sollen die wesentlichen Erhebungen abgeschlossen sein, dann starten die technischen Planungen. 2020 erfolgt die Gegenüberstellung der beiden Varianten und der daraus abzuleitenden Trassenentscheidung.

Die Umsetzung der Autobahnverbindung der beiden Länder Österreich und Schweiz wird so rasch wie möglich vorangetrieben. Konkrete Abstimmungsgespräche wurden Anfang des Jahres eingeleitet. Im Gespräch mit Landesstatthalter Karlheinz Rüdissler sicherte Anfang des Jahres der Direktor des Bundesamts für Straßen der Schweiz (ASTRA), Jürg Röthlisberger, zu, dass man auf Schweizer Seite bereit ist, die Verbindung zwischen dem Anschluss St. Margrethen und der Grenze bei Höchst mit den notwendigen Anlagen zu erstellen. Zudem wird auch eine gemeinsame Zollanlage realisiert werden. Das entsprechende Areal dafür ist auf Schweizer Seite vom Kanton St. Gallen erworben worden. Der Auftrag für die Erarbeitung des generellen Projekts wurde von der ASTRA bereits erteilt.

Für Landesstatthalter Rüdissler ist es erfreulich, dass nicht nur in Österreich sondern auch in der Schweiz an den Planungen mit Hochdruck gearbeitet wird. „Für die grenzüberschreitende Verbindung ist eine gute Abstimmung zwischen Österreich und der Schweiz bei der Planung, bei der Abwicklung der erforderlichen Behördenverfahren als auch bei der Bauumsetzung unabdingbar“, so Rüdissler. „Ich bin überzeugt, dass bei diesem für Vorarlberg und vor allem für die vom Verkehr belasteten Bürger im Unteren Rheintal wichtigen Projekt, nun etwas vorangeht. Die Verfahren sind zwar zeitintensiv aber auf einem guten Weg.“

Nach Fertigstellung des Vorprojekts und der Trassenentscheidung erfolgen die weiteren Verfahrensschritte bis hin zum eigentlichen Baustart. Bei der Umsetzung wird ein großes Augenmerk auf einen ressourcenschonenden Einsatz der Mittel und Bautätigkeit gelegt, da die Verbindungsstraße in einem hinsichtlich Umweltschutz und Artenvielfalt sensiblen Gebieten entstehen wird. Landesstatthalter Rüdissler ist es „im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des grenzüberschreitenden Straßennetzes besonders wichtig, eine optimale und sichere Straßenverbindung im Einklang mit den Vorgaben aus dem Prozess „Mobil im Rheintal“ zu schaffen“.

Mehr Sicherheit und Entlastung der Anrainer durch die neue S 18

Die neue S 18 wird nicht nur das untere Rheintal vom Verkehr entlasten, sondern auch die Situation grenzüberschreitend in Richtung Schweiz verbessern. Dafür investiert die ASFINAG rund 600 Millionen Euro. DI Walcher verdeutlicht die Vorteile der S 18:

- Neue und zeitgemäße Straßenverbindung zwischen Vorarlberg und der Schweiz
- Mehr Sicherheit durch gut ausgebaute Straßen und dem Einsatz modernster Sicherheitstechnologien
- Entlastung der Ortsdurchfahrten und des Rieds (infolge Unterflurtrasse)
- Zeitersparnis durch kürzere Fahrzeiten, weniger Umleitungen und mehr Fahrkomfort

Für Geschäftsführer Walcher ist klar: „Mit einer Schnellstraße bringen wir den Verkehr dorthin, wo er hingehört: auf Strecken mit hohen Kapazitäten“. Landesstatthalter Rüdissler ergänzt: „Die heute belasteten Gemeinden werden vom Durchzugs- und Ausweichverkehr entlastet – wir sorgen damit für weniger Schadstoffe, weniger Lärmbelastung und eine Verbesserung der Lebensqualität. Das ist unser Ziel mit der neuen Bodensee Schnellstraße.“

Eckdaten zur S 18:

Alternative Z: 7,5 Kilometer (Ried-querende Straßenverbindung)

Alternative CP: 8,6 Kilometer (Ostumfahrung von Lustenau)

Trassenentscheidung: 2020

Investition: 600 Millionen Euro

Neue Anschlussstelle Rheintal-Mitte (A 14)

Dornbirn Wallenmahd, Bobletten und Hohenems Klien zählen zu den größten Betriebsgebieten in Vorarlberg. Sie beherbergen Betriebe mit großer Wirtschaftskraft, die aber auch einen entsprechend hohen Anteil an Schwerverkehr mit sich bringen. Bisher ist die Zu- und Abfahrt für LKW nur durch das dicht besiedelte Stadtgebiet von Dornbirn und Hohenems möglich – eine Belastung, die sich in den nächsten Jahren zu verstärken droht.

Nach der Erarbeitung verschiedenster Studien wurde im Jahre 2006 das gemeinsame Projekt Rheintal Mitte gestartet. Die Gemeinden Dornbirn, Hohenems, Lustenau und das Land planten eine ganzheitliche Entwicklung des Planungsgebietes. Zum Abschluss des Raumplanungsprozesses wurde im Juni 2010 beschlossen, dass die Realisierung einer neuen Anschlussstelle an das hochrangige Straßennetz verfolgt werden soll.

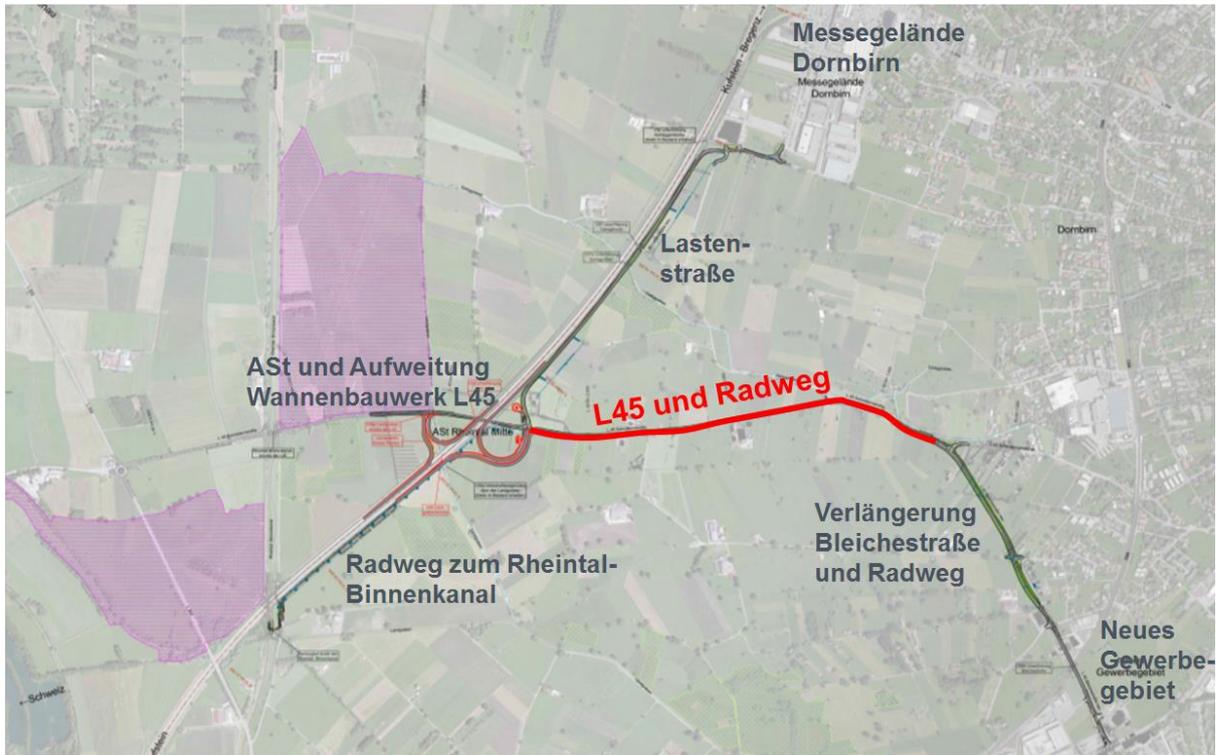
Zur Entlastung der Bevölkerung in den Stadtgebieten Dornbirn und Hohenems wird eine direkte Anbindung der Gewerbegebiete an das höherrangige Straßennetz sowie eine Verbindungsstraße zwischen der AST Rheintal Mitte und dem Messegelände realisiert. Dadurch kann auch die Situation an der bestehenden Anschlussstelle Dornbirn-Süd entspannt werden; hinzu kommen auf Betreiben des Landes Vorarlberg sowie der Stadt Dornbirn wesentliche Verbesserungen im Radwegenetz.

Projekt der ASFINAG:

- Errichtung der neuen A 14-Anschlussstelle Rheintal Mitte

Projekte des Landes Vorarlberg und der Gemeinden Dornbirn und Lustenau:

- Verlängerung der Bleichestraße (L 45a) Richtung Norden bis zur L 45 einschließlich Neubau des Radweges
- Ausbau der Schmitternstraße (L 45) zwischen der Einmündung der „Bleichestraße neu“ und der neuen A 14-Anschlussstelle einschließlich Neubau eines Radweges
- Bau einer parallel zur Autobahn verlaufenden Lastenstraße (L 39) bis zum Messegelände Dornbirn
- Errichtung eines Radweges südlich der Anschlussstelle parallel zur Autobahn bis über den Rheintalbinnenkanal.



Für das gesamte Bündel an Maßnahmen ist mit Kosten in Höhe von rd. 33 Mio. Euro (davon ASFINAG netto 11,5 Mio. Euro, Land/Dornbirn/Lustenau brutto 21,5 Mio. Euro) zu rechnen.

Aktueller Projektstand AST Rheintal Mitte

Zur Vermeidung einer Verkehrszunahme in den Siedlungsgebieten der Ortsgemeinden Schmitter und Au sowie der Gemeinde Diepoldsau wurde eine Anschlussstellenvariante gewählt, bei der die Relationen Schweiz – Bregenz und Bregenz – Schweiz unterbunden werden. Das UVP-Verfahren für die AST Rheintal Mitte konnte die ASFINAG bereits erfolgreich abschließen, nun soll noch vor dem Sommer das naturschutzrechtliche Verfahren eingeleitet werden. Derzeit führt die ASFINAG die notwendigen Grundablöseverhandlungen durch und kann dabei auf bereits früher geführte Vorgespräche mit betroffenen Eigentümern aufbauen.

Projekte des Landes Vorarlberg und der Stadt Dornbirn: Die Vorlastschüttungen für die Bleichestraße wurden bereits größtenteils aufgebracht. Sie müssen jetzt ein Jahr liegen bleiben und werden dann wieder abgetragen. Die Flächen für die Bleichestraße sind bereits abgelöst, derzeit erfolgt die Ablöse der restlichen notwendigen Grundflächen für die Landesstraßen. Der Abschluss der Grundablöse ist für 2018 geplant.

Baubeginn 2019 von ASFINAG und Land avisiert

Die Einhaltung des Zeitplanes hängt entscheidend von den Ergebnissen der Grundablöseverhandlungen und den Behördenverfahren ab. Die Genehmigungsbescheide zur

Vorlastschüttung Bleichestraße sowie der UVP-Bescheid für die Anschlussstelle liegen bereits vor. Bis zum Sommer sollen nun die naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für die Anschlussstelle eingeleitet werden. Ein Baubeginn für die AST Rheintal Mitte sowie die begleitenden Maßnahmen am Landesstraßennetz könnte dann ab 2019 möglich sein.

Investitionen in Leistungsfähigkeit und Sicherheit auf S 16 und A 14

S 16, Tunnelsicherheit Langener Tunnel

Der Langener Tunnel erhält seit April ein umfassendes Sicherheitslifting. Das beinhaltet neue elektrotechnische Ausstattung im kompletten Tunnel inklusive eines neuen Betriebsgebäudes, automatische Höhenkontrolle, neuen Brandschutz und eine Sanierung der Tunnelbeschichtung. 2018 sind in der Röhre in Fahrtrichtung Tirol von April bis November insgesamt 110 Nachtsperren vorgesehen. Das bedeutet: von 20 bis 6 Uhr wird der Verkehr in Richtung Tirol an der Anschlussstelle Wald über die Ortsgebiete von Wald und Klösterle bis zur Anschlussstelle Langen umgeleitet. Speziell in den Abendstunden kommt es zu mehr Verkehr in den Ortsgebieten. Für einen möglichst optimalen Lärmschutz während der Arbeiten hat die ASFINAG Einhausungen der Portalbereiche geplant. Der dort notwendige Abtrag des Betons erfolgt durch Hochwasserdruck-Strahlen. Wo es technisch möglich ist, hat die ASFINAG diese lärmintensiveren Arbeiten in den Tag verlegt. Während des Tages wird der Verkehr durch beide Röhren geführt. 2019 ist dann die Nordröhre (Fahrtrichtung Bregenz) an der Reihe. Hier sind jedoch keine weiteren Umleitungen durch die Ortsgebiete mehr notwendig.

A 14: Umbau Anschlussstelle Bludenz-Bürs

Mehr Verkehrssicherheit und weniger Stau - das sind die Ziele der ASFINAG, des Landes Vorarlberg und der Gemeinde Bürs mit dem geplanten Umbau der Anschlussstelle Bludenz-Bürs. Insgesamt werden 31,4 Millionen Euro in die neue Anschlussstelle investiert. Die Eckpfeiler: Errichtung eines Großkreisels über der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn sowie Bau von zwei Anbindungen an das bestehende Landesstraßen-Netz. Die ASFINAG wird 2018 sämtliche notwendigen Vorbereitungsarbeiten finalisieren – der Startschuss für die Hauptbaumaßnahme erfolgt im Frühjahr 2019. Die Fertigstellung des rd. 31,4 Mio. Euro umfassenden Bauprojekts ist für Ende 2021 vorgesehen. Die ASFINAG trägt 21,1 Mio. Euro, das Land Vorarlberg 7,6 Mio. Euro und die Gemeinde Bürs 2,7 Mio. Euro der Kosten.

S 16: Mehr Sicherheit und weniger Staus durch kleinräumige Fahrspurzulagungen

Vorarlberg ist speziell im Winter ein wichtiger Tourismus-Player. Deswegen ist der Winterreiseverkehr mit den neuralgischen Punkten im Bereich Bludenz und des Kloistertals im Fokus. Kernelement bilden kleinräumige Fahrspurzulagungen von der Anschlussstelle Bludenz-Montafon bis Glasbühel sowie vom Dalaaser Tunnel bis zur Franzensbrücke. Dafür investiert die ASFINAG 37 Millionen Euro unter anderem in eine 3,5 Kilometer lange zusätzliche Fahrspur im Bereich Bludenz sowie in eine 1,9 Kilometer lange Fahrspur im Bereich Dalaas. So sollen im Winter die Staustunden auf dem Weg in die Skigebiete reduziert und außerdem die Ortskerne

von Bludenz und die Gemeinden entlang der Strecke entlastet werden. Darüber hinaus werden umfassende Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Bludenz errichtet und erneuert.

Die Einreichplanungen sind abgeschlossen und bei den zuständigen Behörden eingereicht. Ein Baustart ist aus derzeitiger Sicht für Ende 2019 vorgesehen, vorausgesetzt, dass es keine Verzögerungen beim Behördenverfahren und bei den Grundablösen gibt.

A 14: Sicherheitsausbau von AST Bludenz-Bürs bis zur AST Bludenz-Montafon

Nach Abschluss der Arbeiten für den Umbau der AST Bludenz-Montafon sowie den Fahrstreifenzulegungen auf der S 16 ist ein Sicherheitsausbau am Streckenabschnitt der A 14 zwischen der AST Bludenz-Bürs und der AST Bludenz-Montafon geplant. Kernstück bildet dabei die Verlängerung der Verzögerungsspur bei der AST Bludenz-Montafon sowie die Errichtung eines durchgehenden Pannestreifens. Da mit den Planungen noch nicht begonnen wurde, sind die Kosten dafür noch nicht ausreichend quantifiziert.

A 14: Umbau Anschlussstelle Hohenems

Im Bereich der Anschlussstelle Hohenems kommt es aufgrund von Verkehrsüberlastungen regelmäßig zu Rückstaus bis auf die A 14 Rheintal Autobahn. Zusätzlich entsteht im Bereich der Anschlussstelle Hohenems ein neues Betriebsgebiet. Nach der ASFINAG-internen Prüfung der Unterlagen für den geplanten Umbau der Anschlussstelle Hohenems wurde mit dem Land Vorarlberg und der Gemeinde Hohenems vereinbart, ein gemeinsames Projekt zu entwickeln. Es ist geplant, das gesamte Vorhaben beim Verkehrsministerium einzureichen, sobald sämtliche Unterlagen vorliegen.

A 14: Vollausbau der Anschlussstelle Wolfurt-Lauterach

Nach einer gemeinsamen Untersuchung von ASFINAG, ÖBB, den Gemeinden Lauterach und Wolfurt sowie dem Land wurde ein Maßnahmenpaket mit einem möglichen Ziel-Zeitplan geschürt. In diesem wird angestrebt, sämtliche Maßnahmen wie den Ausbau der L 41, Umbau von Kreuzungen sowie den Ausbau der Halbanschlussstelle zu einem Vollanschluss bis zum Jahr 2025 zu realisieren. Die geschätzten Kosten dieser Gesamtmaßnahmen belaufen sich auf ca. 40 Millionen Euro (netto) Die Kostenaufteilung auf die Projektpartner ist im Zuge der laufenden Vertiefung der Planungen noch festzulegen.

Sicherheit auf A 14 und S 16 – Vorarlberg fordert Verkehrsbeeinflussungsanlage

Bereits seit über 10 Jahren drängt die Vorarlberger Landesregierung gegenüber ASFINAG und BMVIT auf die Realisierung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der A 14 und S 16. Mit dynamischen Anzeigen bietet eine Verkehrsbeeinflussungsanlage die Möglichkeit, über eine situationsbezogene Temporeduktion, Stauvorwarnung oder durch das Anzeigen von besonderen Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen die Sicherheit auf der stark befahrenen Rheintalautobahn zu erhöhen. Zwischenzeitlich ist das Verkehrsaufkommen auf der A 14 und S 16 weiter gestiegen. „Die Errichtung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage ist höchst an der Zeit,

eine weitere Verzögerung ein Spiel mit der Verkehrssicherheit“, verdeutlicht Landesstatthalter Rüdissler die Dringlichkeit.

Eine der Hauptursachen für die Unfallgefahr ist in den Rückstaus zu sehen, die aufgrund der Verkehrsdichte gerade zu Stoßzeiten immer wieder auftreten. Die siedlungsbedingt hohe Anzahl an Halb- und Vollanschlüssen auf nur wenigen Autobahnkilometern kommt noch erschwerend hinzu. „Dass sich die Situation weiter verschärft, bestätigt auch die Polizei“, so Rüdissler. Insbesondere im Bereich zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und den Autobahnanschlüssen in Rankweil und Feldkirch kommt es nach Angaben der Verkehrsabteilung in der Landespolizeidirektion fast täglich zu Verkehrsunfällen und "Beinaheunfällen".

Geschlossen fordern die Vorarlberger Landesregierung und die Landesverkehrsabteilung der Landespolizeidirektion Vorarlberg daher bereits seit Längerem ein Überdenken der Haltung von ASFINAG und BMVIT, wonach lediglich auf das Wirtschaftlichkeitskriterium abgestellt wird. „Die Verkehrsbeeinflussungsanlage ist ein Kernstück zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der A 14 und S 16“, betont Landesstatthalter Rüdissler. „Sie ermöglicht bei hohem Verkehrsaufkommen und besonderen Begebenheiten die notwendige rasche Reaktion. Wir gehen davon aus, dass die Optimierung der Sicherheit sowie der Leistungsfähigkeit auf A 14 und S 16 auch der ASFINAG und dem zuständigen Bundesministerium ein Anliegen sind“, erneuert Landesstatthalter Rüdissler den Appell an die Verantwortlichen für die Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich.

Herausgegeben von der Landespressestelle Vorarlberg

Amt der Vorarlberger Landesregierung

Landespressestelle, Landhaus, Römerstraße 15, 6901 Bregenz, Österreich | www.vorarlberg.at/presse
presse@vorarlberg.at | T +43 5574 511 20135 | M +43 664 6255102 oder M +43 664 6255668 | F +43 5574 511 920095

Jeden Werktag von 8:00 bis 13:00 Uhr und von 14:00 bis 17:00 Uhr erreichbar