

# S 18 BODENSEE SCHNELLSTRASSE

VORPROJEKT  
Variantenempfehlung CP



Innsbruck, 11. November 2020



# MOBIL IM RHEINTAL (MIR)

## Auftrag:

Der Vorarlberger Landtag beschloss in seiner Sitzung vom 1.2.2006 folgenden Antrag:

Die Vorarlberger Landesregierung wird ersucht, umgehend ein kooperatives, konsensorientiertes Planungsverfahren zur Lösung der Verkehrsprobleme im Unteren Rheintal, wie es auch im Entwurf zum neuen Verkehrskonzept vorgesehen ist, einzuleiten...

## Ziel:

Ziel des Verfahrens war es, einen möglichst breiten Konsens zu einer umfassenden Mobilitätslösung (verkehrsträgerübergreifendes Maßnahmenpaket) zu finden, welche den Bedürfnissen und Anliegen aller Beteiligten am ehesten gerecht wird und die negativen Auswirkungen des Verkehrs deutlich reduziert...

# MOBIL IM RHEINTAL (MIR)



Natura 2000 Gebiete: Soren, Gleggen – Köblern, Schweizer Ried und Birken – Schwarzes Zeug; Lauteracher Ried



Alternative Z



Alternative CP



# MOBIL IM RHEINTAL (MIR)

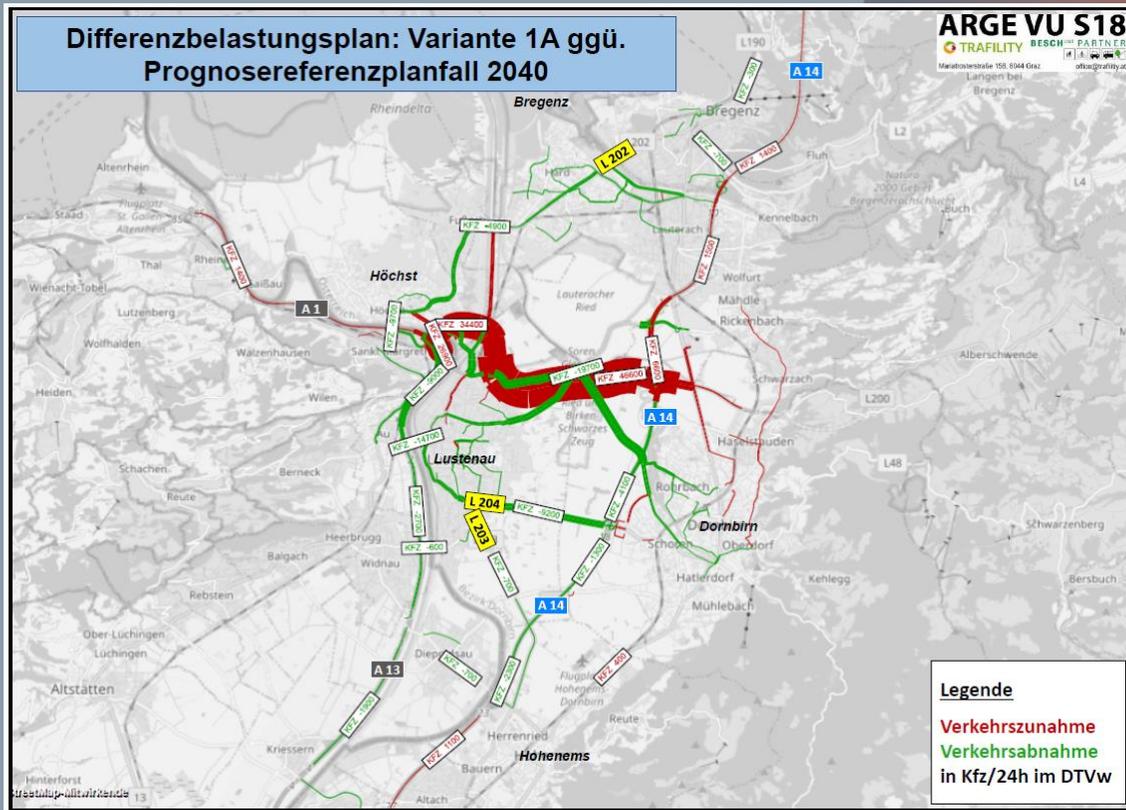
## Zusammenfassung und Empfehlungen

- Es besteht Einvernehmen darüber, dass unter den getroffenen Annahmen ohne eine **Straßenlösung** der Raum Lustenau / Höchst / Fußach nicht wirksam entlastet werden kann, da mit realisierbaren Maßnahmen im öffentlichen Verkehr die Schwerverkehrsproblematik nicht gelöst werden kann. Andererseits kann die Verkehrsproblematik im Raum Bregenz und den Gemeinden entlang der L190 mit Konsensorientiertes Planungsverfahren Unteres Rheintal-Schweiz | Schlussdokument Seite 87 von 105 einer neuen Straßenverbindung nur bedingt gelöst werden. Hier sind Maßnahmen im **öffentlichen Verkehr** besonders wichtig.
- Der weitere Vergleich der beiden verbliebenen **Alternativen CP und Z** sowie die Entscheidung darüber, welche Lösung letztendlich umgesetzt werden kann, hat auf Basis von vertieften Planungen im Rahmen eines straßenbaulichen **Vorprojekts** mit den dort anzuwendenden Instrumenten (u. a. vertiefte Umweltuntersuchungen, Nutzwertanalyse, ...) zu erfolgen.
- Ringstraßenbahn – nicht zielführend (zu hohe Kosten)
- Metrobus (Hybrid Ringbus) soll weiterverfolgt werden
- Rückgrat im ÖV ist die Bahn – daher Ausbau und Attraktivierung

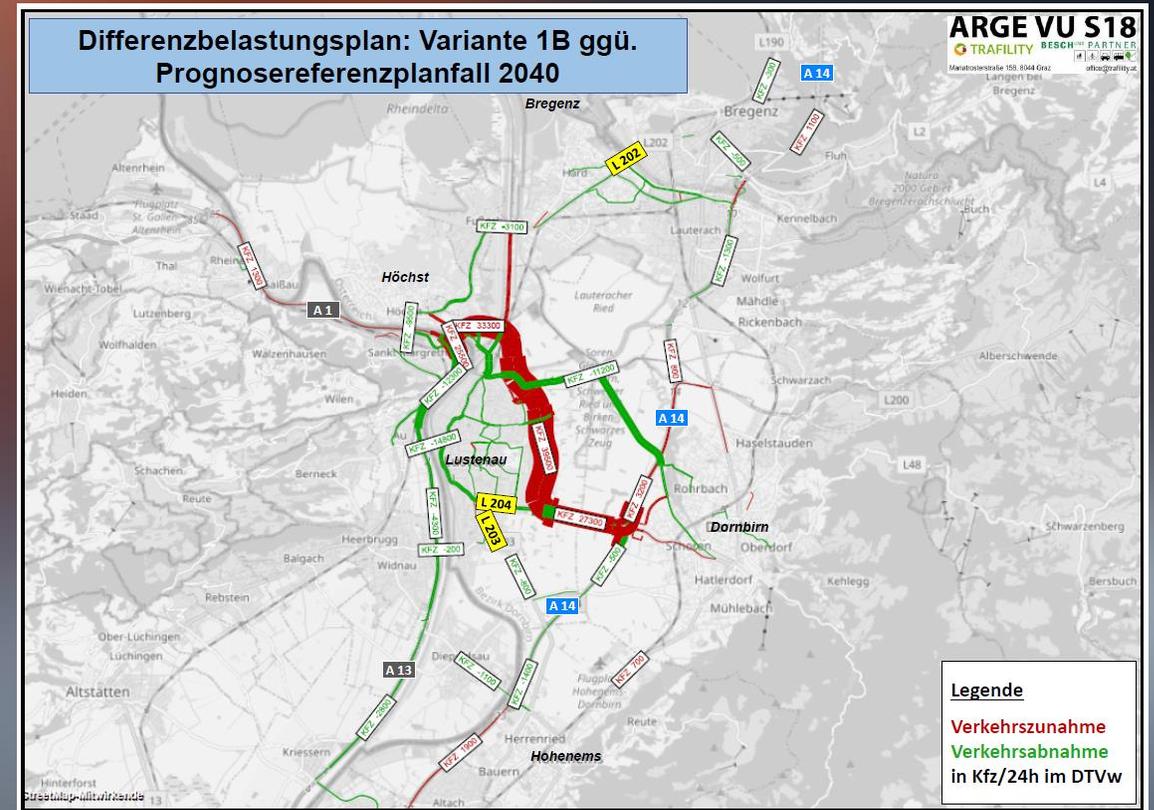
# VERKEHR



	2018	2040 (ohne S18)	2040 (Var. Z = 1a)	2040 (Var. CP = 1b)
S18	-	-	ca. 26.900 – 46.600 Kfz/24h	ca. 25.500 – 60.300 Kfz/24h
A14	ca. 67.400 Kfz/24h	ca. 87.300 Kfz/24h	ca. 90.000 Kfz/24h	ca. 90.500 Kfz/24h



16.06.2020, Bearbeiter: DI F. Koppelhuber



16.06.2020, Bearbeiter: DI F. Koppelhuber

verkehrliche Wirkung der beiden Varianten gleichwertig, CP wirkt regional besser, Z wirkt überregional besser



# VARIANTENBEWERTUNG – METHODIK (RVS 02.01.22)



Im Verkehrswesen umfassen die Zielvorstellungen im Allgemeinen folgende Beurteilungsaspekte:

- Verkehr
- Mensch, Raum und Umwelt
- Maßnahmenkosten

Vorgabe Zielerfüllung		
Punkte	Einstufung	Beschreibung
5	sehr hoch	Sehr hohe Zielerfüllung, Eingriff der Trasse hat nahezu keine (vernachlässigbare) Auswirkungen auf das Schutzgut, großflächig keine oder sehr geringe Erheblichkeiten, punktuell geringe Erheblichkeiten
4	hoch	Hohe Zielerfüllung, Eingriff der Trasse hat geringfügige Auswirkungen auf das Schutzgut, großflächig geringe Erheblichkeiten, punktuell (vereinzelt, kleinflächig) mittlere Erheblichkeiten
3	mittel	Mittlere Zielerfüllung, merkbarer Eingriff der Trasse, mittlere Auswirkungen auf das Schutzgut, großflächig mittlere Erheblichkeiten, punktuell (vereinzelt, kleinflächig) hohe Erheblichkeiten
2	gering	Geringe Zielerfüllung, Eingriff der Trasse von erheblichem Ausmaß, deutliche Auswirkungen auf das Schutzgut Teilweise hohe Erheblichkeiten, punktuell (sehr vereinzelt) sehr hohe Erheblichkeiten
1	sehr gering	Sehr geringe Zielerfüllung, Eingriff einer Trasse massiv, sehr hohe Auswirkungen auf das Schutzgut, Großflächig hohe und sehr hohe Erheblichkeiten
0	keine	Nicht genehmigungsfähig (auch nicht unter Berücksichtigung von Maßnahmen) / „knock-out“-Kriterium

Beschreibung des Zielsystems			Messung
Beurteilungsaspekte	Themenbereiche	Kriterien	Indikatoren
Verkehr	Erreichbarkeit	Reisezeit (Personen, Güter)	Problemspezifisch festlegen
	Fahrzeugbetriebskosten	Energie, Material, Personal	
	Verkehrssicherheit	Unfallhäufigkeit	
Unfallschwere			
Mensch, Raum und Umwelt	Immissionen	Lärm	
		Erschütterungen	
		Luftschadstoffe	
	Klima	Globales Klima	
		Lokales Klima	
	Siedlungs- und Wirtschaftsraum	Flächenbeanspruchung	
		Soziale Trennwirkung*	
		Sach- und Kulturgüter	
		Orts- und Landschaftsbild	
		Freizeit und Erholung	
Naturraum und Ökologie	Land- und Forstwirtschaft		
	Jagd und Fischerei		
	Tiere und deren Lebensräume, Pflanzen und deren Lebensräume (einschließlich ökologische Trennwirkung)		
Wasser	Oberflächengewässer		
	Grundwasser einschließlich Wassernutzungen		
Maßnahmenkosten	Investition	Investitionskosten	
	Laufende Kosten	Bauliche und betriebliche Erhaltung	

\* Die soziale Trennwirkung führt zu Umwegen für den nichtmotorisierten Verkehr, die über zusätzliche (Umweg-)Zeiten dem Kriterium Reisezeit zuzuordnen sind, damit eine Doppelerfassung vermieden wird.



# **KOSTEN**

**Machbarkeitsstudie (2015):**

**EUR 600 Mio**

**Vorprojekt (2020):**

**derzeit je Variante: EUR 1,3 – 1,5 Mrd. (-2,0 Mrd.)**