

Anfrage NEOS - eingelangt: 24.11.2020 - Zahl: 29.01.122

Anfrage der LAbg. KO Dr Sabine Scheffknecht PhD, LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA und LAbg. Garry Thür, lic.oec.HSG, NEOS

Herrn Landesrat Mag. Marco Tittler
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 24.11.2020

Anfrage gem. § 54 der GO des Vorarlberger Landtages: Wie kann das Land Vorarlberg bei der Bodensee-Schnellstraße S-18 die Themenführerschaft übernehmen?

Sehr geehrter Herr Landesrat,

Die Trassenentscheidung der ASFINAG für die Bodensee-Schnellstraße S-18 kam für sehr viele Menschen überraschend und zeigte einmal mehr die unterschiedlichen Positionen innerhalb der Landesregierung auf. Die jetzige Entscheidung zur CP-Variante kam auch insofern überraschend, weil sowohl die Landesregierung als auch die am meisten betroffene Gemeinde Lustenau die Z-Variante bevorzugt haben. Auch wir NEOS Vorarlberg waren der Meinung, dass aufgrund der vorliegenden Faktenlage, die Z-Variante zum Zug kommen würde. In einem Interview mit den Vorarlberger Nachrichten¹ vom 11. November 2020 gab der Geschäftsführer der ASFINAG Bau Management GmbH, Alexander Walcher, an, dass nur eine CP-Variante genehmigungsfähig sei und zudem enorme Vorteile für die Bevölkerung im unteren Rheintal hätte. Im Umkehrschluss bedeutet das allerdings, dass die Z-Variante offenbar nicht genehmigungsfähig ist.

Es ist unbestritten, dass das Projekt der Bodensee-Schnellstraße ein Jahrhundertprojekt ist (nicht nur aufgrund der bisherigen Projektdauer, sondern wegen der hoffentlich langen Nutzungsdauer). Diese hochrangige Straßenverbindung ist immens wichtig und sämtliche gravierenden Entscheidungen müssen unbedingt im Einvernehmen mit der Bevölkerung geschehen. Nicht nur muss die geplagte Bevölkerung einen Nutzen in diesem Projekt sehen, sondern muss es auch auf lange Sicht akzeptieren. Für uns NEOS ist eine fakten- und evidenzbasierte Politik die oberste Maxime. Umso mehr ist es für uns essentiell, dass alle Fakten zur Entscheidungsfindung auf den Tisch kommen und in Vorarlberg ein professionelles Projektmanagement gestartet wird. Ebenfalls entscheidend wird sein, dass das Projekt von einer professionellen Kommunikation begleitet wird. Ohne auf Details einzugehen, ist allen Beteiligten klar, dass die alleinige Kommunikation der Trassenentscheidung durch die ASFINAG und die darauffolgenden Reaktionen unterschiedlicher Landesregierungsmitglieder (z.T. über Social Media) nicht das sind, was Klarheit und Sicherheit bei der Bevölkerung auslöst.

Wir NEOS möchten bei diesem wichtigen Projekt unseren Beitrag leisten. Die Bodensee-Schnellstraße soll gebaut werden. Wir alle sind von dieser Entscheidung betroffen und die Vorarlberger Landesregierung hat hier eine wichtige Rolle einzunehmen. Die Verantwortung alleine der ASFINAG zu überlassen, ist zu wenig, denn es ist ein Generationenprojekt in Vorarlberg und für die in Vorarlberg lebenden Menschen. Es muss nun - im Sinne aller Betroffenen - eine klare Strategie erarbeitet und die konstruktive Rolle des Landes Vorarlberg klar

¹ <https://www.vn.at/vorarlberg/2020/11/11/asinag-experte-im-interview-nur-die-cp-ist-genehmigungsfahig.vn>.

definiert werden. Was kann, darf und soll das Land in Zukunft bei diesem wichtigen Projekt machen?

Vor diesem Hintergrund stellen wir hiermit gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages folgende

ANFRAGE

1. Die Rolle einer Autobahnverbindung im Unteren Rheintal in der Vorarlberger Verkehrspolitik soll eine wesentliche Säule zur Verkehrsentlastung im Unteren Rheintal sein.
 - a. Gibt es eine Modellrechnung für das Verkehrsverhalten in Vorarlberg (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger) für die nächsten 20-30 Jahre und in welcher Form wurde eine Verhaltensänderung im Modell berücksichtigt?
 - b. Welchen Beitrag wird die neue Autobahnverbindung im unteren Rheintal zur Verkehrsentlastung (vor der ggf. vorhandenen Modellrechnung) in den nächsten 20-30 Jahren leisten können?
 - c. Können mit der geplanten Autobahnverbindung CO₂ Emissionen eingespart werden? Wenn ja, wieviel und über welchen Zeitraum?
 - d. Wie soll, unter Einbezug der neuen Autobahnverbindung, der Mobilitätsmix im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr in Bezug auf Infrastrukturerfordernisse von Straße, Schiene, Rad, etc. über die nächsten 20-30 Jahre ausschauen?
2. Das Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“ von 2006 bis 2011 wurde mit dem Beschluss des Regionalforums, die Z-Variante als bevorzugte Variante auszuwählen, abgeschlossen.
 - a. Hat die Landesregierung Vorarlberg einen eigenen Beschluss für die Z-Variante gefasst? Wenn ja, wann?
 - b. Mit Abschluss des Planungsverfahrens „Mobil im Rheintal“ war schon bekannt, dass aufgrund des Natura-2000 Gebiets ein Ausnahmegenehmigungsverfahren für die Z-Variante und möglicherweise auch für die CP-Variante erforderlich ist. Hat sich die Vorarlberger Landesregierung für eine dritte Variante für die finale Entscheidungsphase zur Trassenfestlegung eingesetzt, um weiteren Entscheidungsspielraum für dieses Generationenprojekt aufrechtzuerhalten? Wenn nein, warum nicht?
 - c. Welche mögliche „dritte Variante“ hätte sich nach dem Bewertungsverfahren noch angeboten, für die sich das Land Vorarlberg hätte einsetzen können?
 - d. Hat das Land Vorarlberg die Varianten Z und CP als bewilligungsfähig eingestuft? Wenn ja, mit welchen Begründungen? Wenn nein, wieso wurde das nicht vorab geprüft?
 - e. Sind dem Land Vorarlberg die finalen Bewertungsgrundlagen inkl. Wirkungs- und Kosten-/Nutzenanalyse für die Trassenentscheidung bekannt? Wenn ja, wie wird sichergestellt, dass darüber transparent informiert und fraktionsübergreifend zusammengearbeitet werden kann? Wenn nein, wird das Land Vorarlberg von der ASFINAG diese detaillierten Informationen beschaffen und darüber transparent und fraktionsübergreifend kommunizieren, so dass es eine Chance gibt, die Entscheidungen gründlich nachvollziehen zu können?
 - f. Frau Bundesministerin Gewessler hat in einem VN-Interview² am 13.11.2020 gesagt, dass, falls eine neue Variante ins Spiel gebracht werden würde, diese auch entsprechend geprüft werden würde. Gab es dazu schon Gespräche mit der Frau Bundesministerin oder der ASFINAG? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, wann werden diese Gespräche geführt?

² <https://www.vn.at/vorarlberg/2020/11/13/das-sagt-die-ministerin-zur-s-18-entscheidung.vn>.

3. Die Rolle des Landes Vorarlberg in weiteren Planungs- und Genehmigungsphasen:
- a. Welche sind die Phasen für den Planungs- und Genehmigungsprozess bis zur Baugenehmigung (inkl. möglicher zeitlicher Ablauf), und welche Rolle hat das Land Vorarlberg in diesem Prozess bis zur Baugenehmigung (in welchen Phasen hat das Land Vorarlberg welche Parteistellung und muss Pläne genehmigen)?
 - b. Hat das Land Vorarlberg im Genehmigungsprozess eine Parteistellung, in welchem sie den Bau der neuen Autobahnverbindung im Unteren Rheintal verhindern könnte? Wenn ja, unter welchen Umständen würde das Land davon Gebrauch machen?
 - c. Was ist der Kenntnisstand des Landes Vorarlbergs bzgl. Budget? Wie hoch ist es und welches sind die wesentlichen Bestandteile des Budgets (Planung & Genehmigung, Bauvorbereitung und -management, Unterflur / Tunnel / Straße an Oberfläche)?
 - d. Erwartet das Land Vorarlberg, dass es sich an der Finanzierung beteiligen wird müssen und wenn ja, in welcher Höhe (Euro Betrag oder Prozentsatz)?
 - e. Welche Maßnahmen werden vom Land Vorarlberg gesetzt, damit nun ein möglichst transparenter und konsensorientierter Planungs- und Genehmigungsprozess stattfinden kann?

Für die fristgerechte Beantwortung dieser Anfrage bedanken wir uns im Voraus!

Mit freundlichen Grüßen,

LAbg. KO Dr Sabine Scheffknecht PhD

LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA

LAbg. Garry Thür, lic.oec.HSG

LABg. KO Scheffknecht, LABg Gasser, LABg Thür
NEOS Landtagsklub
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 15.12.2020

im Wege der Landtagsdirektion

Betreff: Wie kann das Land Vorarlberg bei der Bodensee-Schnellstraße S-18 die Themenführerschaft übernehmen?

Anfrage vom 24.11.2020, Zl. 29.01.122

Sehr geehrte Frau LABg. KO Scheffknecht,
sehr geehrter Herr LABg. Gasser,
sehr geehrter Herr LABg. Thür,

gerne nehme ich – im Hinblick auf die Fragen 1a-c, 2e, 3a-c sowie 3e aufgrund der Zuständigkeit der ASFINAG in Angelegenheiten der Planung, des Baus und der Erhaltung von Bundesstraßen außerparlamentarisch – zu Ihrer gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages eingebrachten Anfrage wie folgt Stellung:

- 1. Die Rolle einer Autobahnverbindung im Unteren Rheintal in der Vorarlberger Verkehrspolitik soll eine wesentliche Säule zur Verkehrsentlastung im Unteren Rheintal sein.**
- a. Gibt es eine Modellrechnung für das Verkehrsverhalten in Vorarlberg (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger) für die nächsten 20-30 Jahre und in welcher Form wurde eine Verhaltensänderung im Modell berücksichtigt?**

Schon im Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ wurde festgelegt, dass es eine Gesamtlösung für alle Verkehrsträger benötigt, um die angestrebten Verbesserungen bei Verkehrsentlastung und Mobilitätslösungen zu gewährleisten. Von einer relativen Verlagerung vom KFZ-Verkehr auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) wurde daher bereits damals ausgegangen. Überlegungen hinsichtlich Verkehrsstärke, Verkehrsströme, Wirtschaft, individuelle Mobilität und auch

das zu erwartende geänderte Verkehrsverhalten sind in die Annahmen zur künftigen Verkehrsentwicklung eingeflossen. Neben den Annahmen des Prozesses „Mobil im Rheintal“ haben auch die aktuellen Prognosen und Annahmen aus dem Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 in die nunmehrigen Modellrechnungen der ASFINAG Eingang gefunden. Die ASFINAG hat für ihre Überlegungen einen Prognosehorizont bis 2040 angesetzt.

Somit basiert die Verkehrsuntersuchung auf einem Verkehrsmodell, in dem eine multimodale Nachfragemodellierung für das Untersuchungsgebiet enthalten ist. Die Änderungen im Verkehrsangebot anderer Verkehrsmittel sind in der Prognose für 2040, sofern sie für das KFZ-Verkehrsaufkommen relevant sind, berücksichtigt.

b. Welchen Beitrag wird die neue Autobahnverbindung im unteren Rheintal zur Verkehrsentlastung (vor der ggf. vorhandenen Modellrechnung) in den nächsten 20-30 Jahren leisten können?

Die neue Verbindung ermöglicht eine starke Bündelung der Verkehrsströme auf einer hochrangigen Straße, die den Anforderungen der Verkehrsqualität, der Verfügbarkeit und Verkehrssicherheit entspricht. Durch die Verkehrsverlagerung auf die S 18, die für diese Verkehrsströme hervorragend ausgelegt sein wird, werden Landes- und Gemeindestraßen durch das Siedlungsgebiet spürbar vom Verkehr entlastet. Deutliche Entlastungswirkung zeigen die Untersuchungen insbesondere für die Gemeinden Lustenau, Hard, Fußsach, Höchst und Lauterach.

c. Können mit der geplanten Autobahnverbindung CO₂ Emissionen eingespart werden? Wenn ja, wieviel und über welchen Zeitraum?

Im Rahmen der weiteren Behördenverfahren wird es auch eine Bewertung hinsichtlich der klimarelevanten Schadstoffe geben. Dabei gilt es zu beachten, dass das Gesamtkonzept neben dem Straßenbauprojekt auch ganz maßgeblich auf die Forcierung des Öffentlichen Verkehrs und die Umsetzung von Push & Pull-Maßnahmen abzielt. Darüber hinaus werden generelle Entwicklungen hinsichtlich E-Mobilität ebenfalls eine positive Wirkung auf die CO₂-Bilanz nehmen. Wesentlich wird jedoch die spürbare Reduktion von Staus sein, die durch die Realisierung der neuen Verbindung erzielt wird.

d. Wie soll, unter Einbezug der neuen Autobahnverbindung, der Mobilitätsmix im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr in Bezug auf Infrastrukturerfordernisse von Straße, Schiene, Rad, etc. über die nächsten 20-30 Jahre ausschauen?

Bereits im konsensorientierten Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“ bestand Einigkeit darüber, dass neben einer Straßenlösung, die zu einer wirksamen Entlastung der belasteten Straßenzüge in Lustenau, Höchst und weiterer Gemeinden notwendig ist, ein verkehrsträgerübergreifender Maßnahmen-Mix zur Entlastung des Gesamttraums Unteres Rheintal weiterzuerfolgen ist; dies umfasst u.a.

- eine weitere Attraktivierung des ÖPNV mit der Bahn als Rückgrat,
- eine Weiterentwicklung des Busangebots (Metrobus-Konzept bzw. Schnellbusverkehr)
- und umfassende Begleitmaßnahmen (Push & Pull-Maßnahmen wie Busbeschleunigung, Verbesserungen für den Radverkehr, Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung etc.).

Diese Maßnahmen sind teilweise bereits in Umsetzung und weitere Umsetzungsschritte sind in Bearbeitung.

Der künftige „Mobilitätsmix“ im Binnen-, bzw. im Quell- und Zielverkehr des Unteren Rheintals zielt also auch auf eine weitere Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs ab und deckt sich dabei eng mit den im Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 für das gesamte Land festgeschriebenen Zielen:

Gemäß Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 soll der Modal-Split-Anteil des ÖV bis 2030 landesweit von 14 auf 16 Prozent-Punkte gesteigert werden. Im Unteren Rheintal sind die Ziele höher zu setzen, da die Ausgangsbasis für den ÖPNV in einigen Gemeinden erfreulicherweise bereits eine höhere ist. Die konsequente Erhöhung des Modal-Split-Anteils im ÖPNV wird seitens der Landesregierung durch infrastrukturelle Maßnahmen wie bspw. zur Bus-Priorisierungen verfolgt. Ebenso werden Bahninfrastrukturen weiter ausgebaut (Ausbau Strecke Lauterach-Lustenau, Bahnhofsoffensive des Rheintal-Walgau-Konzept II) und bereits heute werden über den Zeitraum 2030/35 hinausgehende Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Bahninfrastruktur im Rahmen einer gemeinsam mit den ÖBB beauftragten Studie (SMA 2020-21) sowie des in Bearbeitung befindlichen Güterverkehrskonzepts Vorarlberg (RappTrans/BOKU 2020-21) ermittelt.

Für den Radverkehr sieht das Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 eine Steigerung von dzt. 16 % der werktäglichen Wege auf 21 % vor. Gerade im Unteren Rheintal sind die Potentiale groß.

2. Das Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“ von 2006 bis 2011 wurde mit dem Beschluss des Regionalforums, die Z-Variante als bevorzugte Variante auszuwählen, abgeschlossen.

a. Hat die die Landesregierung Vorarlberg einen eigenen Beschluss für die Z-Variante gefasst? Wenn ja, wann?

Am 22. November 2011 hat die Landesregierung die Empfehlungen aus dem Regionalforum des Planungsprozesses „Mobil im Rheintal“ zur Kenntnis genommen. Dabei war im Hinblick auf die Trassenvarianten festgehalten: „Das Regionalforum ist mit großer Mehrheit der Ansicht, dass unter der Voraussetzung keiner erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter beim Bau und im Betrieb die Alternative Z die zugrunde gelegten Ziele besser erreicht als die Alternative CP und daher erste Priorität in der Umsetzung haben sollte. Erweist sich die Alternative Z als nicht umsetzbar, ist die Alternative CP, die ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Unteren Rheintals liefern kann, zu realisieren.“

b. Mit Abschluss des Planungsverfahrens „Mobil im Rheintal“ war schon bekannt, dass aufgrund des Natura-2000 Gebiets ein Ausnahmegenehmigungsverfahren für die Z-Variante und möglicherweise auch für die CP-Variante erforderlich ist. Hat sich die Vorarlberger Landesregierung für eine dritte Variante für die finale Entscheidungsphase zur Trassenfestlegung eingesetzt, um weiteren Entscheidungsspielraum für dieses Generationenprojekt aufrechtzuerhalten? Wenn nein, warum nicht?

c. Welche mögliche „dritte Variante“ hätte sich nach dem Bewertungsverfahren noch angeboten, für die sich das Land Vorarlberg hätte einsetzen können?

d. Hat das Land Vorarlberg die Varianten Z und CP als bewilligungsfähig eingestuft? Wenn ja, mit welchen Begründungen? Wenn nein, wieso wurde das nicht vorab geprüft?

Aus dem Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ hat sich keine weitere Alternative bzw. Variante als den definierten Zielsetzungen entsprechend herausgestellt.

Ob mit den empfohlenen Varianten Z und CP in ein Ausnahmeverfahren auf Grund von erheblichen Auswirkungen gegangen werden muss, war im Zeitpunkt des Abschlusses des Planungsverfahrens „Mobil im Rheintal“ im Jahr 2011 noch nicht geklärt. Auch im Umweltbericht zur Strategischen Prüfung Verkehr 2015 wurde darauf hingewiesen, dass die Erheblichkeit mit Blick auf das Schutzgut „Großer Brachvogel“ noch nicht eindeutig geklärt ist. Vielmehr bedurfte die Klärung dieser Frage weiterführender Untersuchungen, die von der ASFINAG im Zuge der derzeit laufenden Arbeiten zum „Vorprojekt“ vorgenommen wurden und der Trassenentscheidung zu Gunsten der CP-Variante zu Grunde liegen.

- e. **Sind dem Land Vorarlberg die finalen Bewertungsgrundlagen inkl. Wirkungs- und Kosten-/Nutzenanalyse für die Trassenentscheidung bekannt? Wenn ja, wie wird sichergestellt, dass darüber transparent informiert und fraktionsübergreifend zusammengearbeitet werden kann? Wenn nein, wird das Land Vorarlberg von der ASFINAG diese detaillierten Informationen beschaffen und darüber transparent und fraktionsübergreifend kommunizieren, so dass es eine Chance gibt, die Entscheidungen gründlich nachvollziehen zu können?**

In Absprache zwischen der ASFINAG Bau Management GmbH, Landeshauptmann Mag. Markus Wallner und mir wurde vereinbart, dass im Rahmen eines weiteren Regionalforums (das in physischer Form und somit voraussichtlich Anfang 2021 stattfinden soll) seitens der ASFINAG darüber informiert wird, wie sie zur Entscheidung zu Gunsten der Variante CP gelangt ist (bisher vorliegende Beurteilungskriterien), wie der aktuelle Planungsstand ist und die weiteren Planungsschritte erfolgen werden. Die finalen Unterlagen werden aber erst nach Abschluss des Vorprojektes vorliegen. Von Seiten der ASFINAG wurde zugesichert, die Planungen in enger Abstimmung mit den Gemeinden und dem Land fortzusetzen.

- f. **Frau Bundesministerin Gewessler hat in einem VN-Interview am 13.11.2020 gesagt, dass, falls eine neue Variante ins Spiel gebracht werden würde, diese auch entsprechend geprüft werden würde. Gab es dazu schon Gespräche mit der Frau Bundesministerin oder der ASFINAG? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, wann werden diese Gespräche geführt?**

Aufgrund der Ergebnisse des umfassenden Planungsprozesses „Mobil im Rheintal“ ist es nicht erforderlich, bereits begründet zurückgestellte Varianten, welche die Planungsziele nicht erreichen konnten, wieder in den Planungsprozess aufzunehmen.

3. Die Rolle des Landes Vorarlberg in weiteren Planungs- und Genehmigungsphasen:

- a. **Welches sind die Phasen für den Planungs- und Genehmigungsprozess bis zur Baugenehmigung (inkl. möglicher zeitlicher Ablauf), und welche Rolle hat das Land Vorarlberg in diesem Prozess bis zur Baugenehmigung (in welchen Phasen hat das Land Vorarlberg welche Parteilstellung und muss Pläne genehmigen)?**

Aktuell befindet sich das Projekt S 18 Bodensee Schnellstraße in der Phase „Vorprojekt“. In dieser Phase werden die Varianten miteinander verglichen und es kommt zu einer Variantenempfehlung, die als Grundlage für eine Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet gemäß § 14 BStG dient. Vor Erlassung der Verordnung sind die berührten Länder und Gemeinden zu

hören sowie entsprechende Unterlagen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Laut Auskunft der ASFINAG ist angestrebt, das Vorprojekt Ende 2021 / Anfang 2022 abzuschließen und dem Bundesministerium vorzulegen.

Nach Abschluss der Phase „Vorprojekt“ und einem verordneten Bundestraßenplanungsgebiet beginnt die Phase „Einreichprojekt“ mit Umweltverträglichkeitsprüfungs- und Trassenfestlegungsverfahren. Für Bundesstraßenvorhaben ist nach den Regelungen des 3. Abschnittes des UVP-G ein teilkonzentrierter Bescheid durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zu erlassen. Das „teilkonzentrierte“ Genehmigungsverfahren bei der BMK, in dem alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind (z.B. Bundesstraßenrecht, Forstrecht, Wasserrecht), wird durch ein weiteres teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren bei der Landesregierung ergänzt, in dem alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind (z.B. Naturschutz, Landschaftsentwicklung).

In beiden Verfahren werden die eingereichten und geprüften Unterlagen an die mitwirkenden Behörden übermittelt, in den Standortgemeinden öffentlich aufgelegt und es besteht die Möglichkeit zur Einbringung schriftlicher Äußerungen. Danach erstellen die Sachverständigen der Behörde das Umweltverträglichkeitsgutachten, das wiederum an die mitwirkenden Behörden übermittelt und öffentlich aufgelegt wird. Daran anschließend haben alle Parteien im Rahmen einer „mündlichen Verhandlung“ die Möglichkeit, Stellung zu nehmen.

b. Hat das Land Vorarlberg im Genehmigungsprozess eine Parteistellung, in welchem sie den Bau der neuen Autobahnverbindung im Unteren Rheintal verhindern könnte? Wenn ja, unter welchen Umständen würde das Land davon Gebrauch machen?

Eine Parteistellung kommt im UVP-Verfahren Nachbarn/Nachbarinnen, den nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien, dem Umweltschutzbeauftragten, dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan, den Standortgemeinden und den an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinden, Bürgerinitiativen sowie anerkannten Umweltorganisationen zu.

Wenn die Planungen in enger Abstimmung mit den Gemeinden der Region und dem Land weiterverfolgt werden, sollte kein Interesse des Landes bestehen, eine Autobahnverbindung im Unteren Rheintal zu verhindern.

- c. Was ist der Kenntnisstand des Landes Vorarlbergs bzgl. Budget? Wie hoch ist es und welches sind die wesentlichen Bestandteile des Budgets (Planung & Genehmigung, Bauvorbereitung und -management, Unterflur / Tunnel / Straße an Oberfläche)?**

Für die Finanzierung der Planung, des Baus und der Erhaltung von Bundesstraßen zeichnet die ASFINAG verantwortlich. Seitens der ASFINAG wurde zum derzeitigen Planungsstand ein Kostenrahmen von 1,3 bis 1,5 Mrd. Euro (netto) bekanntgegeben, nähere Details liegen nicht vor.

- d. Erwartet das Land Vorarlberg, dass es sich an der Finanzierung beteiligen wird müssen und wenn ja, in welcher Höhe (Euro Betrag oder Prozentsatz)?**

Die ASFINAG trägt die Investition für die Errichtung der neuen Bundesstraßen-Infrastruktur. Im Zuge der weiteren Planungen und Gespräche wird zwischen ASFINAG und Land zu klären sein, ob Vereinbarungen hinsichtlich zusätzlicher Infrastruktur oder Adaptierungen im untergeordneten Verkehrsnetz notwendig sind.

- e. Welche Maßnahmen werden vom Land Vorarlberg gesetzt, damit nun ein möglichst transparenter und konsensorientierter Planungs- und Genehmigungsprozess stattfinden kann?**

Mit der ASFINAG wurde vereinbart, das Regionalforum über die weiteren Planungen zu informieren.

Die baulichen Ausführungen werden in den nächsten Planungsschritten konkretisiert – das betrifft etwa Themen wie Tieflagen, Tunnel, Wannen und freie Strecken. Das gilt vor allem auch für die notwendigen Maßnahmen, die zum Schutz der Bevölkerung und des Naturraums sowie zum Erhalt der Verbindung zwischen Siedlungs- und Naturraum umgesetzt werden. All dies soll in enger Abstimmung mit den Gemeinden der Region und dem Land Vorarlberg erfolgen. Weiters ist angedacht, mittels Planungsausstellungen die Bevölkerung über den Projektfortschritt zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen