

Die Grünen Vorarlberg

Sofortmaßnahmen setzen statt Luftschlösser bauen!

Positionspapier zum Planungsprozess „Mobil im Rheintal“

Der Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ ist ein wichtiges Instrument zur Versachlichung der Verkehrsdiskussion. Unter anderem wurde mit dem Märchen aufgeräumt, dass die alte S 18 die jahrelang versprochenen großen Entlastungen im gesamten unteren Rheintal gebracht hätte. Das mussten die Straßenbauer zur Kenntnis nehmen.

Wir Grüne mussten zur Kenntnis nehmen, dass ganz ohne Straße eine Entlastung nicht zu schaffen wäre.

Die weiteren Planungsschritte bzw. die Umsetzung von Maßnahmen sollen in den nächsten Jahren zumindest ein Mal pro Jahr im Regionalforum zur Diskussion gestellt werden.

Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und Push & Pull

Das Maßnahmenpaket zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs inklusive der Begleitmaßnahmen „Push & Pull“ (Busbeschleunigung, Parkplatzbewirtschaftung, Fahrradförderung, Mobilitätsmanagement) ist ein Schritt in die richtige Richtung. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen, die Grundlage für sämtliche Berechnungen zur Verkehrswirksamkeit der Straßenalternativen waren, kann sofort begonnen werden.

Wir fordern die Landesregierung auf, die Umsetzung dieses Maßnahmenpakets einzuleiten und die erforderlichen Budgetmittel zur Verfügung zu stellen.

Alternativen im Straßenbau

Verbindung Bruggerstraße – Anschlussknoten St. Margrethen

Mit der Verbindung Höchst/Brugg – St. Margrethen kann eine starke Entlastung der L 202 in Fußach und Höchst sowie eine spürbare Entlastung der Ortsdurchfahrt Lustenau erreicht werden.

Wir unterstützen daher die Empfehlung des Regionalforums, diese Verbindung so schnell wie möglich zu bauen.

Mit organisatorischen Maßnahmen an den Zollämtern, der Auffächerung des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie mit der Verlagerung Transporten auf die Schiene (z. B. Müll, Kies, Heizöl, Treibstoffe) können die Belastungen durch den LKW-Verkehr in Lustenau zusätzlich reduziert werden.

Verkehrsreduktion (inkl. ÖV-Verbesserung und „Push & Pull“):

Fußach/Höchst 7.000 KFZ/Tag

Lustenau 5.500 KFZ/Tag

Baukosten: 12 Mio. Euro**laufende Kosten:** 0,47 Mio. Euro/Jahr**Variante Z**

Die Empfehlung für die Variante Z lehnen wir ab, weil

- der größte Naherholungsraum im unteren Rheintal massiv beeinträchtigt würde,
- der technische Aufwand gigantisch ist (2,6 km Untertunnelung mit einer Baugrube von 25 m Breite und 15 m Tiefe im Torfboden im Ried),
- die Kosten mit heutigem Wissen nicht annähernd kalkulierbar sind.

Verkehrsreduktion (inkl. ÖV-Verbesserung und „Push & Pull“):

Fußach/Höchst 6.200 KFZ/Tag

Lustenau 7.700 KFZ/Tag

derzeit geschätzte Baukosten: 335 bis 440 Mio. Euro**laufende Kosten:** 5,35 Mio. Euro/Jahr**Variante CP**

Die Empfehlung für die Variante CP lehnen wir ab, weil

- die Ostumfahrung von Lustenau den höchsten Flächenverbrauch hätte,
- Landwirtschafts- und Erholungsflächen im Widerspruch zur Gemeindeentwicklungsplanung massiv beeinträchtigt und der östliche Siedlungsraum von Lustenau belastet würde,
- der technische Aufwand ebenfalls gigantisch wäre (3,2 km Lärmschutztrog im Torfboden im Ried)
- die Kosten mit heutigem Wissen ebenso unkalkulierbar sind wie bei der Variante Z.

Verkehrsreduktion (inkl. ÖV-Verbesserung und „Push & Pull“):

Fußach/Höchst 6.700 KFZ/Tag

Lustenau 12.000 KFZ/Tag

derzeit geschätzte Baukosten: 225 Mio. Euro**laufende Kosten:** 4,34 Mio. Euro/Jahr

Offene Fragen nach Abschluss des Planungsverfahrens

- das naturschutzrechtliche Verfahrensrisiko der Varianten Z und CP,
- die fehlende Zustimmung, wenn keine Untertunnelung des Rheins realisiert wird, durch die Gemeinden Fussach und Höchst,
- die Initiative der Gemeinde Diepoldsau für eine Autobahnverbindung südlich von Diepoldsau/Hohenems,
- die Notwendigkeit eines zusätzlichen Straßenneubaus zwischen Dornbirn und Lustenau bei der Variante CP,
- die Unvereinbarkeit der großen Straßenvarianten mit sämtlichen Klimaschutzzielen.

Die Situation nach Abschluss des Planungsverfahrens

Die Grünen unterstützen die Empfehlungen

- **zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs,**
- **zu den „Push & Pull“-Maßnahmen sowie**
- **zur Straßenverbindung zwischen Höchst/Brugg und St. Margrethen und fordern die raschest mögliche Umsetzung.**

Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Mehrheit im Regionalforum die Realisierung der Varianten Z oder CP befürwortet, sind aber nach wie vor überzeugt, dass bei beiden Varianten die Nachteile überwiegen.

Mit der Empfehlung für die Priorisierung der Variante Z werden in der Bevölkerung, wie schon mit der S 18, große Erwartungen geweckt. Die Landesregierung wird im Zuge der notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfung und angesichts der bereits angekündigten Einsprüche gegen eine mögliche Verordnung der Variante Z den Wahrheitsbeweis antreten müssen, dass eine Hochleistungsstraße ohne erhebliche Auswirkungen durch ein Naturschutzgebiet gebaut werden kann.

Nicht zuletzt aufgrund der dramatischen Entwicklung rund um die Finanzmarkt- und Staatschuldenkrise, die weitere hohe Belastungen auf der einen und scharfe Sparmaßnahmen auf der anderen Seite erwarten lassen, scheint uns ein Straßenbauprojekt, das (ohne Finanzierungskosten!) rund eine halbe Milliarde Euro kostet unverantwortlich, wenn mit einem Bruchteil dieser Kosten zumindest die Hälfte der erhofften Entlastungswirkung realisiert werden kann.

Bregenz, 24.10.2011