

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



Zusammenfassende Erklärung

gemäß § 9 Bundesgesetz
über die strategische Prüfung
im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz)

betreffend die vorgeschlagene Netzveränderung
S18 Bodensee Schnellstraße:
Knoten bei Dornbirn (A14) – Staatsgrenze bei Höchst

INHALT

1. Gesetzesentwurf und Einleitung (§ 9 Abs 1 Z1).....	3
1.1. Gesetzesentwurf.....	3
1.2. Gesetzliche Grundlagen	3
1.3. Elemente einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich.....	3
1.4. Initiator.....	4
1.5. Geprüfter Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung.....	4
1.6. Vorgeschlagene Netzveränderung und Alternativen	4
1.7. Grundsätzliches zum Ablauf der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich	4
1.8. Grundlagen	5
1.9. Ablauf der strategischen Prüfung	6
2. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (§ 9 Abs 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs 1 Z2 a)	8
2.1. Begründung des Vorschlags für eine Netzveränderung und Alternativenprüfung.....	8
2.2. Erhebliche Auswirkungen und Umwelterwägungen	9
2.3. Zielerreichung nach § 5, SP-V-Gesetz und Zielkonflikte	9
2.4. Würdigung und Berücksichtigung	11
3. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b).....	12
3.1. Vorbemerkungen zum Beteiligungsprozess	12
3.2. Stellungnahmen betroffener sonstiger Initiatoren	12
3.3. Stellungnahmen der Umweltstellen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit	13
3.3. Stellungnahme eines betroffenen Drittstaates.....	34
4. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs 1 Z2 e).....	36
4.1. Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen im Bereich der Umwelt.....	36
4.2. Weitere Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen	36
5. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs 2).....	38
6. Ergebnis der strategischen Prüfung	39

1. Gesetzesentwurf und Einleitung (§ 9 Abs 1 Z1)

1.1. Gesetzesentwurf

Die gegenständliche strategische Prüfung im Verkehrsbereich wurde für die vorgeschlagene Netzveränderung „S18 – Bodensee Schnellstraße: Knoten bei Dornbirn (A14) – Staatsgrenze bei Höchst“ durchgeführt:

Der darauf basierende entsprechende geprüfte Gesetzesentwurf besteht darin, dass das Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes (BStG 1971) wie folgt abgeändert wird:

Das derzeit gesetzlich verankerte Netzelement

S18 Bodensee Schnellstraße:

Knoten bei Lauterach (A14) – Staatsgrenze bei Höchst

soll - entsprechend einer Verschiebung des Anfangspunktes - durch das folgende Netzelement ersetzt werden

S18 Bodensee Schnellstraße:

Knoten bei Dornbirn (A14) – Staatsgrenze bei Höchst

1.2. Gesetzliche Grundlagen

Grundlage der durchgeführten strategischen Prüfung ist das Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz). Damit wird ein strategisches Planungsinstrument für die weitere Konzeption des Bundesverkehrswegenetzes geschaffen, das die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in nationales Recht umsetzt. Die Richtlinie 2001/42/EG sieht vor, dass bestimmte Pläne und Programme, die von einer Behörde zur Beschlussfassung durch den Gesetz- bzw. Verordnungsgeber ausgearbeitet werden, noch vor deren Beschlussfassung einer Strategischen Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen unterzogen werden müssen. In Österreich trifft dies auf Änderungen des Anhangs zum Bundesstraßengesetz 1971, auf Verordnung gemäß §1 Hochleistungsstreckengesetz (Hochleistungsstreckenverordnungen) sowie auf Änderungen des Schifffahrtsgesetz §15 zu. In diesen Gesetzen bzw. mit diesen Verordnungen wird das hochrangige Bundesverkehrswegenetz Österreichs festgelegt.

1.3. Elemente einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich

- Untersuchung der Umweltauswirkungen (Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren.
- verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung
- Darstellung der möglichen Nutzen und Kosten der Netzveränderung
- Untersuchung sonstiger Auswirkungen
- Beteiligung der Umweltstellen und der Öffentlichkeit

- Beteiligung betroffener Drittstaaten
- Erarbeitung eines Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-Gesetz
- Definition von und Übermittlung von Überwachungsmaßnahmen und sonstiger allfälliger Vorhaben für später aus der Netzveränderung folgende Projekte

1.4. Initiator

Für die gegenständliche Netzveränderung tritt das Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten, Verkehrsplanung und Verkehrspolitik als Initiator auf.

1.5. Geprüfter Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung

S18 – Bodensee Schnellstraße:

Knoten bei Dornbirn (A14) – Staatsgrenze bei Höchst

1.6. Vorgeschlagene Netzveränderung und Alternativen

Die S 18 weist eine über einen längeren Zeitraum andauernde Planungsgeschichte auf. Bereits im Jahre 1971 war eine hochrangige Verbindung zwischen Österreich und der Schweiz mit der Bezeichnung A15 im Bundesstraßengesetz verzeichnet. Im Jahre 1986 beschloss der Bundesgesetzgeber das Netzelement als S 18 Bodensee Schnellstraße mit dem Verlauf „A 14 – Staatsgrenze bei Höchst“ gesetzlich zu verankern. 1997 erfolgte mit der Beschreibung „Lauterach (A 14) – Staatsgrenze bei Höchst“ eine weitere Konkretisierung durch den Gesetzgeber. 1997 wurde eine später (teilweise) aufgehobene Trassenverordnung des Bundesministers für Wirtschaft (BGBl. II Nr. 96/1997) erlassen.

Der Initiator begründet den Vorschlag für eine Netzveränderung nun damit, dass die Realisierung der S 18 Bodensee Schnellstraße in der vom Gesetzgeber im Bundesstraßengesetz verankerten Linienführung (der Null-Alternative entsprechend) in nachfolgenden Genehmigungsverfahren voraussichtlich nicht genehmigungsfähig sein dürfte. Zu dieser Erkenntnis habe nicht zuletzt die Teilaufhebung der verordneten Trasse im Jahre 2006 durch den VfGH (V89/02ua) geführt. Infolge dessen sei der konsensorientierte Planungs- und Beteiligungsprozess „Mobil im Rheintal“ (2008-2011) durchgeführt worden, aus welchem mehrere Planungsvarianten hervorgingen, die aus Sicht des Initiators eine höhere Wahrscheinlichkeit einer Genehmigungsfähigkeit aufweisen dürften. Die als Ergebnis des Prozesses ermittelten Planungsvarianten gehen dabei davon aus, dass der Anfangspunkt der S 18 nach Süden verschoben werden muss, um potenziell genehmigungsfähig sein zu können. Damit kommt der Anfangspunkt der S 18 im Gemeindegebiet von Dornbirn zu liegen und erfordert aufgrund des Überschreitens der Gemeindegrenze eine Veränderung der Beschreibung des Straßenzuges im Bundesstraßengesetz. Daher wurde der Vorschlag für eine Netzveränderung eingebracht, welche eine Linienführung südlich des jetzigen Anfangspunktes ermöglichen würde.

1.7. Grundsätzliches zum Ablauf der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich

Stellt ein Initiator den Bedarf für eine Netzveränderung in seinem Verantwortungsbereich fest (z.B. ein Bundesland stellt den Bedarf für eine hochrangige Bundesstraße fest), so hat er diesen Bedarf und die möglichen erheblichen Auswirkungen gegenüber dem

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mittels eines Umweltberichts nachzuweisen. Vor der Erstellung des Umweltberichts sind die Umweltstellen der Länder, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, übrige von der vorgeschlagenen Netzveränderung betroffene Initiatoren sowie das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hinsichtlich des Untersuchungsumfangs und der Untersuchungstiefe zu konsultieren. Wird der Umweltbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt, so veröffentlicht dieser den Bericht (samt allfälliger Beilagen) sowie den Gesetzesentwurf, der die vorgeschlagene Netzveränderung verankern soll, auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Danach hat jede Person die Möglichkeit, binnen 6 Wochen eine Stellungnahme zum Umweltbericht abzugeben. Im Anschluss daran erstellt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen eine – gegebenenfalls – aktualisierte Version des Gesetzesentwurfs sowie eine zusammenfassende Erklärung. Beide Texte werden neuerlich auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht und sind jeder Person zugänglich.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Veröffentlichung des Umweltberichts und der zugrundeliegenden vorgeschlagenen Netzveränderung nicht zwingend einen entsprechenden Ministerratsvortrag zur gesetzlichen Verankerung der geplanten Netzveränderung im Anhang zum Bundesstraßengesetz nach sich ziehen muss, da das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bei der weiteren Verfolgung der Netzveränderung unter anderem die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 5 Abs 4, SP-V-Gesetz zu berücksichtigen hat. Dies bedeutet, dass die dem Umweltbericht zugrunde liegende vorgeschlagene Netzveränderung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vor der Vorlage an den Ministerrat noch verändert werden kann, dass im Rahmen der zusammenfassenden Erklärung (§ 9 Abs 1, SP-V-Gesetz) Vorgaben für allfällige, sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte gemacht werden können oder auch dass aufgrund der eingelangten Stellungnahmen oder weil sich eine Alternative als geeigneter erweist, die mit einem bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele zu erreichen (§ 5 Abs 4 lit. a bis j, SP-V-Gesetz), von einer gesetzlichen Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung abgesehen werden muss.

1.8. Grundlagen

Im Rahmen der strategischen Prüfung - Verkehr (SP-V) werden die möglichen erheblichen negativen und positiven Auswirkungen von geplanten Netzveränderungen im Bereich des Bundesverkehrswegenetzes untersucht und deren Nutzen beschrieben, um eine fachliche Grundlage und Entscheidungshilfe für die Aufnahme zusätzlicher Netzelemente in das Bundesverkehrswegenetz zu schaffen. Dieses Bundesverkehrswegenetz ist im Anhang zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) für die Bundesstraßen, in den gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) erlassenen Hochleistungsstreckenverordnungen für Hochleistungsstrecken sowie im § 15 Schifffahrtsgesetz für Binnenwasserstraßen festgelegt.

Zusätzlich wird den Grundsätzen der Transparenz, der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Einbeziehung von Umweltaspekten in die strategische Prüfung der Richtlinie 2001/42/EG entsprochen (vgl. Art. 4 Abs 2 der Richtlinie 2001/42/EG).

Ein Teil der SP-V besteht in der verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung. Durch die im Rahmen der SP-V erhobenen Informationen hinsichtlich der erheblichen negativen und positiven Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung im Vergleich mit potenziellen Alternativen erhalten die Entscheidungsträger eine sachliche Basis für ausgewogene und nachhaltige Entscheidungen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Probleme in Projektgenehmigungsverfahren unter anderem dadurch entstehen, dass keine über eine rein projektbezogene Kosten-Nutzen-Analyse hinausgehenden Vorprüfungen durchgeführt werden. So werden noch während des späteren Genehmigungsverfahrens von Projekten insbesondere die Fragen der untersuchten Alternativen oder des grundsätzlichen Bedarfs seitens der Öffentlichkeit eingebracht. Auf der Projektebene können diese auf der strategischen Ebene angesiedelten Fragen jedoch in der überwiegenden Zahl der Fälle nicht mehr geklärt werden. Diese Fragestellungen hinsichtlich des Nutzens, des Bedarfs, der Alternativenprüfung sowie hinsichtlich der erheblichen Umweltauswirkungen sind im Rahmen der, der Projektebene vorgelagerten Entscheidungen für eine Netzveränderung zu diskutieren und zu lösen. Im Rahmen der SP-V werden diese strategischen Festlegungen getroffen.

Die im Rahmen der SP-V gewonnenen Erkenntnisse werden jeder Person zugänglich gemacht, womit dem Grundsatz der Transparenz entsprochen wird. Zusätzlich wird der Öffentlichkeit, den Umweltstellen, sowie den befugten Errichtungsstellen (etwa der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ASFINAG) die Möglichkeit der Stellungnahme eingeräumt. Die SP-V sieht darüber hinaus die Überwachung der erheblichen Auswirkungen der in der SP-V untersuchten allfälligen Netzerweiterungen vor.

Das SP-V-Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme für den Verkehrssektor im Verantwortungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

1.9. Ablauf der strategischen Prüfung

17. Juli 2012

Übermittlung der vorgeschlagenen Netzveränderung durch den Initiator

15. Mai 2013:

Einleitung der Konsultationsphase (§ 4, SP-V-Gesetz) durch BMVIT

Beginn der Erstellung des Umweltberichts durch Initiator

29. Februar 2016:

Veröffentlichung des Umweltberichts auf der Internetseite des BMVIT (www.bmvit.gv.at/spv).

Schaltung von Anzeigen in den Lokalteilen der Tageszeitungen

Beginn der Frist zur Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme für jede Person

11. April 2016:

Ende der Stellungnahmefrist

Begutachtung der Stellungnahmen

Erstellung der zusammenfassenden Erklärung

25. Juli 2016:

Abschluss der strategischen Prüfung

Fertigstellung des Gesetzesentwurfs zur vorgeschlagenen Netzveränderung

Veröffentlichung der Zusammenfassenden Erklärung

2. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (§ 9 Abs 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs 1 Z2 a)

2.1. Begründung des Vorschlags für eine Netzveränderung und Alternativenprüfung

Der Initiator hat den Vorschlag für eine Netzveränderung begründet. Der Initiator ist der Ansicht, dass der im Verzeichnis 2 zum Bundesstraßengesetz artikulierte Auftrag des Bundesgesetzgebers, eine S18 Bodensee Schnellstraße als hochrangige Straßenverkehrsverbindung zwischen Österreich und der Schweiz zu realisieren nur dann umweltverträglich und wirtschaftlich ausgeführt werden kann, wenn die vorgeschlagene Netzveränderung rechtlich verankert wird. Der Vorschlag für eine Netzveränderung wird darüber hinaus damit begründet, dass er der Erreichung jener Ziele dient, welche mit einem bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz verbunden sind (Kapitel 13.1).

Im Vorfeld zur gegenständlichen Strategischen Prüfung – Verkehr wurden zahlreiche Alternativen untersucht und im Rahmen des Prozesses „Mobil im Rheintal“ einem breiten Untersuchungs- und Beteiligungsprozess unterzogen. Als Ergebnis wurden zwei Alternativen in unterschiedlichen Ausführungsvarianten zur Untersuchung vorgeschlagen, die Auswahl wird im Umweltbericht ausführlich und nachvollziehbar begründet und hat weitgehenden Konsens im vorangehenden Planungsprozess erzielt. Die Nullalternative, nämlich gar keine Netzveränderung vorzunehmen, wurde bereits im Vorfeld in Folge der Aufhebung der Trassenverordnung durch den VfGH – gleichzeitig Ausgangspunkt des gesamten Planungsprozesses – als nicht machbar identifiziert.

Andere Alternativen und Varianten hochrangiger Straßenverbindungen wurden bereits im Zuge des vorangehenden umfassenden Planungs- und Beteiligungsprozesses „Mobil im Rheintal“ als nicht zielführend ausgeschieden und daher auch nicht in den Umweltbericht im Detail aufgenommen. Die veröffentlichten Untersuchungen und Unterlagen lassen den Schluss zu, dass der Ausschluss dieser Alternativen unter Bezugnahme auf die vorangestellten Ziele umfassend begründet ist. Nördlicher gelegen Alternativen sind mit unüberwindlichen Raumwiderständen verbunden (Siedlungs- und Schutzgebiete), während südlicher gelegene Alternativen nicht die erforderliche Verkehrswirksamkeit einer hochrangigen Verkehrsverbindung der Kategorie Bundesstraße entfalten. Damit wäre nur eine gänzliche Streichung des Netzelements aus dem Bundesstraßengesetz als Alternative denkbar. Dem steht jedoch entgegen, dass der Bundesgesetzgeber die Errichtung einer hochrangigen Straßenverkehrsverbindung zwischen Österreich und der Schweiz durch Eintrag im Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz beschlossen hat. Eine hochrangige Straßenverbindung zwischen Österreich und der Schweiz war auch stets Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN). Die Hochrangigkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung ist im Umweltbericht entsprechend dargestellt.

2.2. Erhebliche Auswirkungen und Umwelterwägungen

Die mit der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundenen erheblichen Auswirkungen, insbesondere solche auf die Umwelt, bzw. solche Auswirkungen, die sich aus Projekten ergeben könnten, die sich aus der Realisierung der Netzveränderung ergeben könnten, wurden im Umweltbericht ausführlich und detailliert von sachkundigen Ingenieurkonsulenten und Fachexperten untersucht und dargestellt. Die erheblichen Auswirkungen erscheinen zum gegenwärtigen Zeitpunkt beherrschbar, eine nicht gegebene Umweltverträglichkeit von sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekten ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbar, die Umweltverträglichkeit wird jedoch in späteren Planungsschritten nachzuweisen sein. Ein erhöhtes Genehmigungsrisiko aufgrund der vor Ort gegebenen Sensibilität ist absehbar. Allerdings können auf späteren Konkretisierungen der im Bundesstraßengesetz festgelegten Trassenführung basierende Detailplanungen und darauf aufbauende Entscheidungen genehmigender Behörden und Gerichte nicht antizipiert oder vorweggenommen werden.

2.3. Zielerreichung nach § 5, SP-V-Gesetz und Zielkonflikte

Der Initiator stellt dar, dass die vorgeschlagene Netzveränderung zur Erreichung jener Ziele beitragen kann, die mit einem hochrangigen Bundesverkehrswegenetz verbunden sind.

Im Folgenden wird überblicksartig dargelegt, in welcher Weise die vorgeschlagene Netzveränderung jenen Zielen entspricht, die in § 5 Zi. 4, SP-V-Gesetz genannt werden.

Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen (lit. a)

Die Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung zeigen bei allen Alternativen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,5, womit unter diesem Aspekt ein nachhaltiger Personen- und Güterverkehr sichergestellt ist. Bei beiden Alternativen wird die Erreichbarkeit geringfügig verbessert, somit sind auch positive soziale Auswirkungen gegeben. Ebenso sind aufgrund der Verlagerung des Verkehrs auf die neue Trasse positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu erwarten.

Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs (lit. b)

Nachdem eine Straßenverbindung zwischen der A14 Rheintal Autobahn und der A1 bzw. A13 in der Schweiz Teil des hochrangigen europäischen Straßennetzes ist, wird den Zielen der Europäischen Gemeinschaft im Hinblick auf die Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes entsprochen.

Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen (lit. c)

Die mit der Durchführung der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundenen Umweltauswirkungen sind im ggst. Bericht in Kap. 8 dargestellt. Maßnahmen mit denen Wirkungen verringert oder, so weit wie möglich, ausgeglichen werden sollen sind erläutert und stellen ein, soweit für diesen Planungsstand möglich, Umweltschutzniveau sicher.

Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft (lit. d)

Die beurteilten Alternativen wirken sich gleichermaßen positiv auf den Siedlungsraum aus, da aufgrund der Verkehrsentlastung einerseits die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen langfristig im Siedlungsraum verringert und andererseits die innerörtlichen Erreichbarkeiten erleichtert sowie die Trennwirkungen gemindert und Entwicklungspotentiale ermöglicht werden.

Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen (lit. e)

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung zeigt, dass die Alternativen eine positive Kostendifferenz und ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger (lit. f)

Die Alternativen stärken sowohl Straße als auch Schiene. Die Errichtung einer neuen Straßenverbindung dient der Stärkung der Straße, die restriktiven Maßnahmen im untergeordneten Netz sowie die „Push & Pull-Maßnahmen“ stärken mittelbar und die Maßnahmen im ÖV wie Taktverdichtungen unmittelbar die Schiene. Die derzeitige Verkehrslage zeigt, dass das Bestandsstraßennetz überlastet ist, in der Null-Alternative sind laut Verkehrsmodellberechnungen mehrere Straßenzüge deutlich überlastet. Im Schienenverkehr sind noch Kapazitäten vorhanden, allerdings zeigen die Modal-Split-Berechnungen, dass auch bei maximaler Verlagerung die Engpässe im Straßennetz nicht beseitigt werden können. Zudem soll der öffentliche Verkehr durch Dosierungs- und Busbeschleunigungsmaßnahmen gefördert werden, was zusätzliche Kapazitäten im Landesstraßennetz erfordert. Mit der neuen Straßenverbindung mit 2-streifigem Querschnitt wird das Siedlungsgebiet entlastet und vor allem Kapazitätsreserven für die ÖV-Maßnahmen geschaffen. Bei Umsetzung der geplanten Restriktionen und ÖV-Maßnahmen im Landesstraßennetz werden keine zusätzlichen Kapazitätsreserven für den MIV geschaffen.

Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (lit. h)

Die Intermodalität wird mittelbar durch den besseren Zugang zum Güterterminal Wolfurt gefördert.

Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses (lit. i)

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung zeigt, dass die Alternativen ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen (lit. j)

Mit der Errichtung der Straßenverbindung wird eine hochrangige Verbindung zwischen den Straßennetzen Deutschlands und der Schweiz und ein direkter Zugang zum Schweizer Autobahnnetz geschaffen. Die Interoperabilität wird allenfalls durch den neuen Grenzübergang in Kombination mit den vorgelagerten Güterabfertigungsstellen in St. Margarethen und am Güterbahnhof Wolfurt gefördert.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bewertungen sind hinsichtlich der vorgeschlagenen Netzveränderung keine wesentlichen Zielkonflikte gegeben, da mit den vorgeschlagenen Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen für die angestrebte

Netzveränderung eine weitgehende Ausräumung allfälliger Konflikte gewährleistet werden kann.

2.4. Würdigung und Berücksichtigung

Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen kommen die Verfasser des Umweltberichts und der Initiator zur Empfehlung, dass die vorgeschlagene Netzveränderung unter Einbeziehung sämtlicher gewonnenen Erkenntnisse weiter zu verfolgen wäre. Die potentiell negativen, erheblichen Umweltauswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung können durch Ausgleichsmaßnahmen beherrscht bzw. beseitigt werden, weshalb diese Alternative als voraussichtlich umweltverträglich angesehen werden kann. Darüber hinaus wird im vom Initiator vorgelegten Umweltbericht festgestellt, dass die dem Umweltbericht vorangestellten Ziele bzw. die Lösungen bestehender Probleme im gegenständlichen Untersuchungsraum mit den Mitteln des Öffentlichen Verkehrs nicht erreicht werden können. Darüber hinaus kann die Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung gemäß den Angaben im Umweltbericht zur Erreichung jener Ziele beitragen, die mit einem hochrangigen Bundesverkehrswegenetz gemäß § 5, SP-V-Gesetz verbunden sind beitragen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nimmt diese fachlich fundiert erscheinenden Aussagen zur Kenntnis und stellt fest, dass sie für eine Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung sprechen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat auch den bereits im Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz in der geltenden Fassung artikulierten Auftrag des Bundesgesetzgebers eine S18 Bodensee Schnellstraße als Bundesstraße zu errichten zu berücksichtigen. Es liegt in der Kompetenz des Bundesgesetzgebers Straßenzüge durch Aufnahme in ein Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz zu Bundesstraßen zu erklären.

Die Berücksichtigung des Umweltberichts bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 b, SP-V-Gesetz, die Berücksichtigung der Ergebnisse der verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 c, SP-V-Gesetz sowie die Einbeziehung von Umwelterwägungen bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 a, SP-V-Gesetz konnte damit erfolgen.

3. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b)

3.1. Vorbemerkungen zum Beteiligungsprozess

Im Zuge der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) werden vorgeschlagene Netzveränderung und Umweltbericht veröffentlicht und die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahme für die Öffentlichkeit eingeräumt. Der Beteiligungsprozess wurde ausschließlich in schriftlicher elektronischer Form durchgeführt.

Inhalt der SP-V sind die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung potenzieller erheblicher Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung. Fokus der SP-V und der Beteiligung der Öffentlichkeit ist die strategische Ebene der Netzveränderung. Ziel ist es, sachbezogene Hinweise zur vorgeschlagenen Netzveränderung und insbesondere zu deren erheblichen Umweltauswirkungen zu erhalten.

Grundsätzlich werden im Rahmen der SP-V nur Stellungnahmen mit Sachargumenten zur vorgeschlagenen Netzveränderung oder zum Umweltbericht ausgewertet. Allgemeine Meinungsäußerungen ohne Bezug zur vorgeschlagenen Netzveränderung oder zum Umweltbericht sowie solche rein wertenden Charakters ohne Sachbezug können nicht berücksichtigt werden. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist kein Abstimmungsverfahren, daher erfolgt auch keine Aufrechnung zwischen „unterstützenden“ und „ablehnenden“ Stellungnahmen. Mehrfacheinsendungen von inhaltsgleichen Stellungnahmen werden inhaltlich nur einmal berücksichtigt, thematisch gleiche Inhalte strukturiert zusammengefasst. Gegenstand der Prüfung einer Netzveränderung ist ausschließlich die Frage, ob für eine Netzveränderung grundsätzlich ein verkehrlicher Bedarf besteht, welche Alternativen denkbar sind und welche potenziellen erheblichen Auswirkungen erwartet werden können.

Die Verankerung eines Netzelements in einem der Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz entspricht einem grundsätzlichen Auftrag des Gesetzgebers an die Bundesstraßenverwaltung zur Realisierung der Netzveränderung und klärt, ob eine Netzveränderung vollzogen werden soll. Der genaue Trassenverlauf und wie spätere Projekte, die sich aus der Netzveränderung ergeben können im Detail auszugestalten sind, wird hingegen in nachgelagerten Planungsverfahren konkretisiert. Entsprechend sind konkrete projektbezogene Stellungnahmen zu einer individuellen Betroffenheit in nachfolgenden Prozessen wie etwa dem UVP-Verfahren einzubringen. Dort erfolgt eine weitere und detaillierte Betrachtung jener Einzelprojekte und seiner Auswirkungen auf regionaler bzw. lokaler Ebene und deren Schutzgüter, die sich aus der Netzveränderung ergeben. Gegebenenfalls können sich aus der Strategischen Prüfung konkrete Erkenntnisse und Informationen ergeben, die für spätere Planungsverfahrensschritte von Belang sind.

3.2. Stellungnahmen betroffener sonstiger Initiatoren

Es traf eine Stellungnahme des betroffenen Initiators ASFINAG ein. Darin wird festgehalten, dass der Umweltbericht umfassend und nachvollziehbar sei. Die ASFINAG schließt ihrer Stellungnahme eine Verkehrssicherheitsabschätzung bei. Die Alternativen CP und Z würden gegenüber dem Referenzplanfall 2025 zu einer Reduktion der Fahrtenanzahl und der Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr führen. Zusätzlich erfolgte eine spürbare Verlagerung von Fahrten aus den Ortsgebieten hinaus auf die hochrangigen

Straßenverbindungen. Daraus errechnete sich eine Reduktion der Unfallkosten von € 4,46 Mio bzw. -4,8% bei der Alternative CP und € 6,49 bzw. -7,0% bei der Alternative Z. Die Alternative Z weise aufgrund des langen zweiröhrenigen Tunnels Vorteile im Hinblick auf die Verkehrssicherheit auf, die Alternative CP verlagerte den Verkehr stärker aus den Ortsgebieten, was vor allem den nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen zu Gute kommen würde.

Die ASFINAG hat ebenfalls darüber informiert, dass parallel zur gegenständlichen vertiefende Untersuchungen zur rechtlichen und technischen Machbarkeit beziehungsweise Risikoabschätzung der Errichtung einer S 18 durchgeführt worden seien („Machbarkeitsstudie“, siehe auch Anhang zum Umweltbericht). Als Ergebnis könne festgestellt werden, dass aus derzeitiger Sicht alle Alternativen realisierbar seien. Je nach Ausführung (Bauweise) und Querschnitt der unterschiedlichen Alternativen seien auf Basis der vorliegenden Planungen Kosten zwischen 526 Millionen Euro und 893 Millionen Euro ermittelt (Preisbasis 2025) worden.

Diese Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Es wird festgestellt, dass sie für eine Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung sprechen würden.

3.3. Stellungnahmen der Umweltstellen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Von den befassten Umweltstellen haben das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, die Umweltschutzanstalt Vorarlbergs sowie das Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Klimaschutz, die Möglichkeit genutzt, eine Stellungnahme zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht abzugeben. Da sich die Inhalte der Stellungnahmen der Öffentlichkeit und die Stellungnahme des BMLFUW inhaltlich überschneiden, wird im Folgenden eine gemeinsame Diskussion und Berücksichtigung der eingebrachten Themenstellungen vorgenommen.

Ziel der strategischen Prüfung im Verkehrsbereich SP-V ist es, in erster Linie eine qualitative Analyse der Stellungnahmen durchzuführen, die Quantität ist weniger ausschlaggebend, dennoch wird sie an dieser Stelle beschrieben. Darüber hinaus ist anzumerken, dass häufig wiederkehrend gleiche Themen angesprochen wurden. In Summe sind 49 Stellungnahmen eingetroffen. Es war kein übermäßiger Anteil der vorgeschlagenen Netzveränderung ablehnender oder zustimmender Stellungnahmen zu vermerken, in quantitativer Hinsicht wird die vorgeschlagene Netzveränderung bzw. überhaupt die Realisierung einer Schnellstraße im Planungsraum von den Stellungnehmenden Personen mehrheitlich abgelehnt.

Es ist erkennbar, dass sich ein relativ hoher Anteil der Stellungnehmenden Personen mit dem Umweltbericht bzw. mit der vorgeschlagenen Netzveränderung eingehend beschäftigt hat, was auch im vorangehenden konsensorientierten Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ bzw. in der langjährigen Planungsgeschichte des gegenständlichen Netzelements begründet liegt. In inhaltlicher Hinsicht decken sich viele Stellungnahmen bzw. überschneiden sie sich. Insgesamt wurden folgende für die Gesamtabwägung relevante Themenstellungen und Kritikpunkte im Rahmen von Stellungnahmen aufgeworfen, wobei darauf hingewiesen wird, dass es sich bei der gegenständlichen Auseinandersetzung um eine verkürzte Darstellung der Argumente sowie deren eingehender Prüfung durch das BMVIT und weiterer beigezogener Experten handelt, um dem rechtlich verankerten Charakter einer

Zusammenfassenden Erklärung zu entsprechen [Kursiv: Stellungnahme, nachfolgend Beantwortung]:

In einer Reihe von Stellungnahmen wird die vorgeschlagene Netzveränderung begrüßt und eine rasche Umsetzung gefordert. Es wird auf die hohen Verkehrsbelastungen im untergeordneten Straßennetz verwiesen, die auch zu hohen lokalen Emissionen und negativen Auswirkungen, etwa Verkehrsunfällen, führen. Aus der Perspektive mehrerer stellungnehmender Personen ist daher eine dringende Umsetzung der Verbindung geboten.

Es wird darauf verwiesen, dass der Gesetzgeber den Bedarf für eine hochrangige Verbindung zwischen Österreich und der Schweiz bereits vor Jahrzehnten festgestellt hat und daher auch einen Realisierungsauftrag in Gestalt des Bundesstraßengesetzes formuliert und beibehalten hat. Die S 18 ist darüber hinaus Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und damit auch auf internationaler Ebene verankert.

Es wird auf einer umweltverträglichen Umsetzung der Netzveränderung bestanden. Insbesondere wird eine Untertunnelung der Fließgewässer im Planungsraum, Rhein und Alter Rhein, gefordert.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Falle einer Weiterbetreibung der vorgeschlagenen Netzveränderung in weiterer Folge zahlreiche Prüfungs- und Behördenverfahren abzuschließen sind, die eine umweltverträgliche Realisierung von Projekten, die sich aus der Netzveränderung ergeben, sicherstellen müssen (u. a. ist als gesetzliche Erfordernis ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchzuführen). Während dieser Verfahrensschritte können auch Aspekte individueller Betroffenheit vorgebracht werden sowie die Details der baulichen Ausgestaltung von Projekten durch die Behörden festgelegt werden.

Es wird angemerkt, dass die Ausscheidung und Nichtberücksichtigung von Alternativen und Varianten aus dem vorangegangenen Prozess „Mobil im Rheintal“ für den gegenständlichen SP-V-Prozess nicht nachvollziehbar bzw. ausreichend begründet worden sei. In Summe seien 9 der 11 untersuchten Straßenkorridore ausgeschieden worden. So seien etwa Alternativen nördlich des Lauteracher Rieds ebenso wie solche im mittleren Rheintal für die SP-V nicht berücksichtigt worden ebenso wie etwa lokale Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz.

Im Zuge des konsensorientierten Planungs- und Beteiligungsverfahrens „Mobil im Rheintal“ wurde eine große Anzahl Alternativen und Varianten untersucht, diskutiert und bewertet. Als Ergebnis dieses Prozesses wurde eine Auswahl der untersuchten Varianten im Umweltbericht nochmals dargestellt und im Hinblick auf die Erfordernisse des SP-V-Gesetzes dargestellt. Gleichzeitig existiert ein Auftrag des Bundesgesetzgebers an die Bundesstraßenverwaltung, eine hochrangige Straßenverbindung zwischen Österreich und der Schweiz zu realisieren. Diesen Auftrag des Gesetzgebers in Gestalt des Bundesstraßengesetzes hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu vollziehen. Ein möglicherweise bestehendes erhöhtes Genehmigungsrisiko für bestimmte Planungsvarianten, die sich aus der gesetzlichen Vorgabe ergeben, kann nicht vorab dazu führen, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Vollzug

des Bundesstraßengesetzes aussetzt. Darüber hinaus ist darauf zu verweisen, dass die Schweiz den Anschlusspunkt für eine hochrangige grenzüberschreitende Verbindung beim bereits teilweise realisierten Anschlusspunkt St. Margarethen bestätigt hat. Südlicher gelegene Verbindungen scheiden damit – soweit das hochrangige Straßennetz betroffen ist – aus.

Es wird angemerkt, dass die im Umweltbericht ausgewiesene Variante Z aufgrund ihrer erheblichen Auswirkungen auf Flora und Fauna im Sinne der einschlägigen Richtlinien (Vogelschutz-Richtlinie, FFG-Richtlinie) voraussichtlich nicht genehmigungsfähig sein dürfte. Daher sei sie im Rahmen des MIR-Prozesses auch als vormalige Variante E bereits ausgeschieden worden, die nunmehrige neuerliche Einbringung wird kritisiert.

Es wird darauf hingewiesen, dass die vorgeschlagene Netzveränderung einen beliebigen Anfangspunkt der S 18 entlang der A 14 im Gemeindegebiet von Dornbirn ermöglicht. Die im Umweltbericht dargestellten Varianten dienen der Veranschaulichung der Darstellung potenzieller Auswirkungen, basieren auf im „Mobil im Rheintal“-Prozess erhobenen Grundlagen und stellen zwei mögliche Umsetzungsvarianten dar, beinhalten jedoch nicht alle denkbaren Linienführungen, welche aufgrund der vorgeschlagenen Netzveränderung möglich wären. In der nachfolgenden Variantenuntersuchung, der folgenden Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. den notwendigen Genehmigungen nach den Materienrechten (etwa Naturschutz) wird die Umweltverträglichkeit entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorschriften geprüft und gegebenenfalls nachgewiesen oder auch versagt. Um eine Genehmigungsfähigkeit zu erreichen muss eine nachgelagerte Variantenuntersuchung auch nicht auf die zwei im Umweltbericht dargestellten Varianten der vorgeschlagenen Netzveränderung beschränkt bleiben. Entscheidend ist der im Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz definierte Korridor. Es ist festzuhalten, dass die komplexe Situation und das sensible Umfeld im Umweltbericht eingehend und der strategischen Betrachtungsebene entsprechend ausreichend gewürdigt wurden. Die Variante Z entspricht einer verbesserten Variante E, die im Hinblick auf potenzielle erhebliche Umweltauswirkungen im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung eingehend analysiert und optimiert worden ist.

Es wird angemerkt, dass die komplexen geotechnischen und geologischen Gegebenheiten in Verbindung mit den vorherrschenden Torfböden und den komplexen Grundwasserströmen eine Umsetzung einer Straßenverbindung im Planungsraum eigentlich verunmöglichen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Umstand komplexer geologischer Untergrundverhältnisse dem Initiator der vorgeschlagenen Netzveränderung (Land Vorarlberg), sowie den von der vorgeschlagenen Netzveränderung betroffenen Initiatoren (BMVIT, ASFINAG) bekannt ist. Eine eingehende, detaillierte Untersuchung der Untergrundverhältnisse sowie eine Beurteilung der technischen Machbarkeit, die naturgemäß sehr von der exakten Linienführung und der tatsächlichen Bauwerksausgestaltung abhängt, sind der späteren detaillierten Variantenuntersuchung bzw. der Detailprojektierung vorbehalten. Die geäußerten Bedenken und Hinweise sind aufgenommen worden und werden in das nachfolgende Detailplanungsverfahren mitgenommen.

Es wird kritisiert, dass der fehlende Gesamtkonsens im der SP-V vorangehenden Planungs- und Beteiligungsprozess „MIR“ im Umweltbericht nicht dargestellt worden ist.

Es ist darauf zu verweisen, dass in vorangehenden Prozessen erzielter oder nicht erzielter Konsens nicht relevant für die Beurteilung der vorgeschlagenen Netzveränderung ist. Soweit dem Schlussdokument zum vorangegangenen Prozess „Mobil im Rheintal“ zu entnehmen ist, wurde ein sehr weitgehender Konsens erzielt.

Es wird eine „Riedspange“ genannte Alternative vorgeschlagen, welche der Nullalternative wie im Bundesstraßengesetz festgehalten, entspricht.

Dazu wird angemerkt, dass diese Alternative eine Querung des Lauteracher Rieds bzw. der Natura 2000 Gebiete erforderlich macht, welchen in vorangegangenen Planungsverfahren die höchstgerichtliche Genehmigung versagt bleiben musste (Teilaufhebung der Trassenverordnung). Deshalb wurde auch der der SP-V vorangehende Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ initiiert.

Es wird kritisiert, dass laufende Planungsprozesse im Rheintal (Rheintal Mitte, Tunnelspinne Feldkirch und der Prozess Mobil im Rheintal) nicht im Rahmen eines Gesamtprozesses abgewickelt wurden, wo die verschiedenen Planungen doch gegenseitige Wechselwirkungen aufweisen könnten.

Gemäß verfassungsrechtlich festgelegter Kompetenzverteilung ist die Bundesebene für Angelegenheit des Durchzugsverkehrs bzw. für die Verwaltung der Bundesstraßen zuständig. Die Verwaltung von Landes- oder Gemeindestraßen und damit auch Planung und Betrieb dieser fällt nicht in den Kompetenzbereich des Bundes. Netzveränderungen im Sinne des SP-V-Gesetzes betreffen daher folgerichtig nur das hochrangige Bundesverkehrswegenetz. Natürlich sind lokale Planungen und Maßnahmen bei der Planung hochrangiger Verkehrswegenetz mit zu berücksichtigen, was bei Variantendefinition und Verkehrsmodellierung auch geschehen ist. Der Prozess „Mobil im Rheintal“ war multimodal und kompetenzübergreifend ausgestaltet, allerdings können nur die den Wirkungsbereich des Bundes betreffenden Maßnahmen (Netzveränderungen) in die SP-V übergeführt werden. Jene dem Land kompetenzrechtlich vorbehaltenen Maßnahmen sind auch in dessen Wirkungsbereich umzusetzen. Darüber hinaus sind allfällige Wechselwirkungen zwischen Projekten sind in späteren Projektphasen, z.B. im UVP-Verfahren, jedenfalls zu berücksichtigen.

Es wird angemerkt, dass die vorgeschlagene Netzveränderung nicht in öffentlichem Interesse sei und grundsätzlich abgelehnt werde, da eine Umweltverträglichkeit nicht gewährleistet werden könne und erhebliche negative Auswirkungen auf wesentliche Schutzgüter zu erwarten seien. Mit der Netzveränderung würde auch gegen unionsrechtliche und internationale Verpflichtungen in Bezug auf Naturschutz verstoßen.

Es existiert ein gesetzlicher Auftrag des Bundesgesetzgebers an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Vollziehung des Bundesstraßengesetzes eine hochrangige Straßenverbindung zwischen Österreich und der Schweiz in Gestalt der S 18

umzusetzen. Eingehende Untersuchungen und abgeschlossene Genehmigungsverfahren haben gezeigt, dass eine Verschiebung des Anfangspunkts der S 18 in Richtung Süden, das absehbare Genehmigungsrisiko reduzieren könnte. Folgerichtig wird eine Netzveränderung in diesem Sinne vorgeschlagen und in der gegenständlichen SP-V untersucht. Die letztlich rechtlich verbindliche Beurteilung, ob Projekte, die sich aus der Netzveränderung ergeben können, genehmigungsfähig sind oder nicht, erfolgt in nachfolgenden Behörden- und Genehmigungsverfahren und kann im Rahmen der vorgeschalteten SP-V weder positiv noch negativ entschieden werden.

Es wird eine rasche Umsetzung der Variante Z gefordert.

Der Wunsch wird zu Kenntnis genommen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die vorgeschlagenen Netzveränderung einen Planungskorridor aufspannt, in dem unterschiedliche Linienführungen möglich sind und dass die im Rahmen der SP-V dargestellten „Variante Z“ nur eine von mehreren Varianten ist, welche einem späteren Trassenauswahlverfahren im Rahmen der Vorprojektierung unterzogen werden. In nachfolgenden Schritten wird die ASFINAG tiefergehende Untersuchungen, die sich am Stand der Technik orientieren und die zum großen Teil auch unionsrechtlich normiert sind, durchführen, welche zu einer optimalen und umweltverträglichen Variante führen sollen, wobei die Umweltverträglichkeit natürlich in entsprechenden Behördenverfahren auch rechtskräftig nachzuweisen sein wird.

Es wird eine Prüfung und Umsetzung der Variante „M“ mit einem Grenzübergang bei Mäder gefordert. Diese Verbindung wäre mit einem Anschluss Rheintal Mitte die kürzest mögliche Verbindung zwischen Österreich und der Schweiz. Gleichfalls wird die ähnliche Variante Pr mit Grenzübergängen bei Diepoldsau bzw. Mäder und am Brugger Horn vorgeschlagen. Es sei unklar, warum diese lokalen Maßnahmen ausgeschieden worden seien. Auch diese Varianten könnten mehr als nur lokale Wirksamkeit entfalten und würden durchaus hohe Entlastungswirkung bei einem Bruchteil der Kosten bringen. Sie seien daher erheblich besser geeignete Varianten als die dargestellten CP und Z.

Diese Varianten, ausgeführt als Projekte im Landesstraßennetz, entsprechen der Alternative „Ersatzlose Streichung der S 18 aus dem Bundesstraßengesetz“. Diese Alternativen wären dann umzusetzen, wenn eine Umsetzung der Projekte aus der vorgeschlagenen Netzveränderung nicht möglich ist und die Umweltverträglichkeit in den nachfolgenden Planungsverfahren nicht nachgewiesen werden kann oder der Bundesgesetzgeber nachfolgend den Auftrag zur Umsetzung der S 18 gewissermaßen zurückzieht und eine Streichung der S 18 beschließt. Weitere Alternativen im untergeordneten Landesstraßennetz können mangels verfassungsrechtlicher Zuständigkeit nicht im Rahmen einer SP-V untersucht oder zur Umsetzung gebracht werden.

Es wird vermutet, dass die gegenständliche SP-V mit formalen Verfahrensfehlern behaftet sei, da der Hinweis auf die Veröffentlichung des Umweltberichts und die Möglichkeit zur Beteiligung der Öffentlichkeit keine Hinweise auf die potenziellen negativen Auswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung enthält. Damit werde suggeriert, dass nur eine kleine

unbedeutende Verschiebung des Anfangspunktes geplant sei. Auch die Darstellung auf der Internetseite des BMVIT sei verkürzend, irreführend und von der Wahrnehmung des Rechts zur Stellungnahme abhaltend.

Der Vorwurf formaler Verfahrensfehler kann nicht nachvollzogen werden. Sämtliche Schritte zur Veröffentlichung des Umweltberichts sowie der entsprechenden Hinweise auf die Möglichkeit der Öffentlichkeit zur Beteiligung erfolgten im Einklang mit den jeweiligen Bestimmungen des SP-V-Gesetzes.

Es wird angemerkt, dass lokale Maßnahmen zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme eigentlich reichen würden. Eine Umsetzung der S 18 würde nur zusätzlichen Transitverkehr anziehen und Neuverkehr induzieren. Es wird befürchtet, dass eine realisierte grenzüberschreitende S 18 Schnellstraße, andere Alpenquerungen ersetzen könnte und damit viel Transitverkehr anziehen würde.

Die durchgeführten Verkehrsanalysen mit ihren vorausberechneten nur mäßigen Verkehrszuwächsen sprechen nicht dafür, dass eine massiv belastete neue alpenquerende Straßenverbindung mit Realisierung der S 18 geschaffen wird. Vielmehr kommt es zu einer Verlagerung des Verkehrs aus Ortsgebieten auf die hochrangige Sammelstraße.

Es wird kritisiert, dass die vorgeschlagene Netzveränderung aufgrund verschiedener Mängel im Umweltbericht nicht beurteilbar sei und daher mangels stichhaltiger Beurteilungsgrundlage nicht durchgeführt werden dürfe.

Diese Meinung wird seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie nicht geteilt. Der Umweltbericht stellt die gegebene Situation im Hinblick auf die Anforderungen einer strategischen Prüfung umfassend dar. Darüber hinaus wurde im Vorfeld der Erstellung des Umweltberichts der Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ durchgeführt, ein umfassender konsensorientierter Planungs- und Beteiligungsprozess, der hinsichtlich fachlicher Qualität und Ausmaß der Beteiligung und der Bevölkerungseinbindung seines gleichen suchen muss. Die wesentlichen Erkenntnisse aus „Mobil im Rheintal“ wurden in den Umweltbericht zur gegenständlichen SP-V übergeführt und dargestellt.

Es wird angemerkt, dass die Verbindung nicht das Kriterium der Hochrangigkeit erfüllen würde, weil sie nur in der Dimensionierung einer untergeordneten Landesstraße mit einem zweistreifen Querschnitt errichtet werden solle. Dies sei eine unsachliche Grundlage, die einer Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung entgegenstehe.

Im Umweltbericht wurden unterschiedliche Dimensionierungen der hochrangigen Straßenverbindung untersucht und dargestellt. Um potenzielle Auswirkungen, technische Machbarkeit und Kostenabschätzungen vornehmen zu können, ist das Treffen von groben Annahmen hinsichtlich der Dimensionierung notwendig. Es ist aber auch festzuhalten, dass jede weitere Detaillierung der Dimensionierung in späteren Planungsprozessen einer weitergehenden sachverständigen Untersuchung bedarf. Dabei sind entsprechend den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften unter anderem erwartete Verkehrsnachfrage, Aspekte der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und der technischen Machbarkeit zu berücksichtigen. Im Rahmen der SP-V werden keine Festlegungen der

Querschnittsdimensionierung getroffen, sondern allenfalls Hinweise für die spätere Detailplanung gesammelt und dokumentiert. Eine verbindliche Festlegung des Querschnitts erfolgt erst im Rahmen späterer Projektphasen und den damit verbundenen Behördenverfahren.

Es wird angemerkt, dass die im Umweltbericht mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Netzveränderung in Zusammenhang gebrachten Push- und Pull-Maßnahmen sowie Maßnahmen im Bereich Öffentlichen unrealistisch seien. Auch seien Begleitmaßnahmen noch nicht umgesetzt worden, obwohl deren Start bereits für das Jahr 2011 vorgesehen gewesen sei. Daher werde vermutet, dass es dem Initiator der Netzveränderung lediglich um die Umsetzung der hochrangigen Straßenalternative ginge und nicht um die Begleitmaßnahmen. Ohne die Begleitmaßnahmen würden aber auch anderen im Rahmen der SP-V getroffenen Annahmen – etwa zu den Umweltwirkungen - die Grundlage fehlen.

Da die vorgeschlagene Netzveränderung nach ihrer gesetzlichen Verankerung aufgrund der komplexen Planungs- und Behördenverfahren erst in mehreren Jahren zur Baureife gebracht werden kann, ist auch die Durchführung etwaiger Begleitmaßnahmen im betreffenden Raum erst im zukünftigen Zeitrahmen zur Beurteilung anstehend.

Es wird kritisiert, dass der Referenzplan Null+, entsprechend einer gänzlichen Herausnahme der S 18 aus dem Bundesstraßengesetz bei gleichzeitiger Umsetzung der im Umweltbericht erwähnten ÖV- und Begleitmaßnahmen, nicht in die Alternativenprüfung aufgenommen worden sei. Die Durchführung der Begleitmaßnahmen wäre nämlich auch ohne Realisierung einer S 18 möglich. So sei auch die Prüfung einer eindeutigen Alternative ohne Straßenbau, gewissermaßen einer völligen Streichung der S 18 aus dem Bundesstraßengesetz, nicht geprüft worden.

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden Alternativen des öffentlichen Verkehrs und Alternativen im Straßennetz getrennt untersucht. Es konnte sehr bald festgestellt werden, dass nur mit verkehrsträgerübergreifenden Alternativen-Kombinationen die angestrebten Ziele und eine konsensorientierte Ergebnisfindung im Prozess „Mobil im Rheintal“ erreicht werden können. Aus diesem Grund wurden Maßnahmenpakete mit Straßenverbindungen, Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr und „Push&Pull-Maßnahmen“ geschnürt. Die Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr gehen als Teil des Gesamtpaketes weit über die derzeit geplanten ÖV-Maßnahmen hinaus und sind somit nicht im Referenzplanfall mit einbezogen. Gleichzeitig existiert ein Auftrag des Bundesgesetzgebers an die Bundesstraßenverwaltung, eine hochrangige Straßenverbindung zwischen Österreich und der Schweiz zu realisieren. Diesen Auftrag des Gesetzgebers in Gestalt des Bundesstraßengesetzes hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu vollziehen. Darüber hinaus macht der Umweltbericht aus deutlich, dass das Erfordernis für kurzfristige Maßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsprobleme im Planungsraum besteht, weil eine etwaige Umsetzung der hochrangigen Straßenverbindung erst mittel- bis langfristig machbar erscheint.

Es wird kritisiert, dass alle Straßenalternativen zu einer Zunahme des Verkehrs und damit auch der CO₂-Emissionen führen würden. Dabei sollte das Land den Straßenverkehr eigentlich laufend durch Verbote und Beschränkungen reduzieren, um die Emissionsreduktionsziele zu erreichen.

Es gibt sowohl Fälle wo die Errichtung hochrangiger Infrastruktur nicht zur postulierten Erhöhung der Verkehrsnachfrage geführt hat, als auch Fälle, wo die Verkehrsnachfrage trotz Unterlassung von Infrastrukturmaßnahmen gestiegen ist. Dies betrifft sowohl hochrangige Straßeninfrastruktur als auch Öffentlichen Verkehr oder lokale Verkehrsmaßnahmen. Eine diesbezügliche Prognose ist daher systemimmanent stets mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Im Allgemeinen kann steigende Verkehrsnachfrage auf dem hochrangigen Netz emissionsärmer und mit weniger negativen lokalen Immissionen abgewickelt werden, als auf einem untergeordneten Verkehrsnetz mit erheblichen Umwegen, Überlastungs- und Stauerscheinungen. Die Prognose von Emissionen wurde soweit für die gegenständliche Phase einer strategischen Beurteilung möglich und relevant im Umweltbericht abgebildet.

Es wird kritisiert, dass die potenziellen Beeinträchtigungen der Umwelt durch die vorgeschlagene Netzveränderung zu optimistisch beurteilt werden. Während in früheren Studien oder auch im Schlussbericht zum vorangegangenen Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ ein hohes Genehmigungsrisiko im Bereich des Vogelschutzes gesehen wurde, werde nunmehr im Umweltbericht zur SP-V postuliert, dass Beeinträchtigungen nahezu ausgeschlossen werden könnten. Jedenfalls dürften Ausgleichsmaßnahmen nicht in die Beurteilung eingerechnet werden und eine umfassende Alternativenprüfung sei unionsrechtlich geboten.

Die Aussage rührt daher, dass die frühere im Prozess „Mobil im Rheintal“ dargestellte „Variante E“ vertieft untersucht und im Zuge der SP-V eine aus Umweltsicht verbesserte „Variante Z“ erarbeitet wurde. Daher wurden auch die umweltbezogenen Beurteilungen angepasst. Die Frage, ob erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt die Umsetzung von Projekten im durch die Netzveränderung definierten Planungskorridor verhindern könnten, wird Gegenstand nachfolgender Prüfungs- und Behördenverfahren sein. Der Prozess „Mobil im Rheintal“ und die gegenständliche SP-V deuten zwar auf ein relevantes Genehmigungsrisiko im definierten Planungsraum hin, eine Vorwegentscheidung in die einer oder andere Richtung ist im Rahmen der SP-V jedoch weder möglich noch erforderlich. Ausgleichsmaßnahmen werden in Behördenverfahren stets gefordert werden und sind daher immer in die Variantenbeurteilung einzubeziehen. Die umfassende Alternativenprüfung hat stattgefunden und zwar sowohl im Prozess „Mobil im Rheintal“, als umfassendem Planungs- und Beteiligungsprozess als auch in der gegenständlichen Strategischen Prüfung mit nochmaliger Prüfung, Analyse und Beteiligung entsprechend den Bestimmungen des SP-V-Gesetzes.

Die Variante CP werde abgelehnt, weil sie die Siedlungsentwicklung von Lustenau behindern und negative Auswirkungen auf die Bevölkerung in Lustenau haben würde. Die Variante Z wird aus Umweltschutzgründen, wegen der absehbaren Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten und aus Gründen des Vogelschutzes, abgelehnt.

Die Auswahl einer konkreten Trasse ist Inhalt späterer Projektphasen. Die vorgeschlagene Netzveränderung spannt einen Planungskorridor zwischen der A 14 im Gemeindegebiet von Dornbirn und der Staatsgrenze bei Höchst auf. Projekte, die der Realisierung der Netzveränderung dienen, können in diesem Korridorraum zu liegen kommen, wie er im Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz definiert sein soll. In nachfolgenden Planungsverfahren werden unterschiedliche Trassen im Detail untersucht, bewertet und schließlich zu einem Einreichprojekt zusammengeführt, das den vorgesehenen Genehmigungsverfahren unterworfen wird. In diesen Verfahren wird auch die Umweltverträglichkeit der Projekte und gegebenenfalls individuell vorhandene Betroffenheit geklärt.

Es wird kritisiert, dass die Untersuchung im Umweltbericht einen zu engen Planungshorizont aufweise, der Betrachtungszeitraum bis 2025 sei zu kurz, die Annahme von 2007 als Basisjahr und die Fahrplanbasis 2008 veraltet. Damit seien sämtliche Planungsgrundlagen des Kapitels Verkehr veraltet, aus der Pendlerverflechtung würden die Daten überhaupt nur aus 2001 zur Verfügung stehen. Die Steigerungen im Öffentlichen Verkehr ab 2014 hätten berücksichtigt werden sollen.

Durch die ökologische Komplexität und die hohe Nutzungsdichte des Planungsraums haben Grundlagenerhebungen, Untersuchungen und darauf aufbauende Planungsprozess länger in Anspruch genommen als ursprünglich vorgesehen. Nicht zuletzt haben auch die besonders sorgfältige und umfassende Arbeitsweise, sowie der große Stellenwert partizipativer Elemente im Planungsprozess für eine Verlängerung gesorgt. Die Planungsgeschichte zur S 18 hat schließlich schon viele Jahre in Anspruch genommen. Dies und weitere systembedingte Eigenschaften (die Pendlerverflechtung wurde beispielsweise früher nur alle 10 Jahre durchgeführt, die Konsumerhebung nur rund alle fünf Jahre) bedingen, dass gewisse Zahlen und Annahmen nicht tagesaktuell in die Planungsprozesse einfließen können. Dies ist jedoch nicht systemkritisch für die Analysen und Berechnung, da die entsprechenden Parameter kurz- und mittelfristig kaum ändern, mitunter gering elastisch sind bzw. nur sehr träge reagieren. Modal Split Veränderung benötigen etwa viele Jahre bis Jahrzehnte um sich in erhobenen Daten maßgeblich niederzuschlagen. Andere Einflüsse – wie etwa die Zunahme des grenzüberschreitenden Einkaufsverkehrs durch Wechselkursschwankungen unterliegen dermaßen kurzfristigen Ausschlägen, dass sie ebenfalls kaum in langfristigen Prognosen zuverlässig abgebildet werden können. Die geringere qualitative und zeitliche Auflösung der vorhandenen Daten ist der Betrachtungsebene der strategischen Prüfung angemessen und wird mit zunehmender Konkretisierung der Planungen in nachfolgenden Planungs- und Entscheidungsprozessen durch Untersuchungen und Analysen mit entsprechend erhöhter Auflösung ergänzt. Dass auf vorhandene Daten zurückgegriffen werden kann und nicht stets tagesaktuelle Daten für den Entscheidungsprozess einer SP-V vorgehalten werden müssen, ist auch durch die einschlägigen SUP-Handbücher und Empfehlungen auf europäischer Ebene gewährleistet, in denen in Sinne einer effizienten Vorgehensweise die Verwendung vorhandener Daten gegenüber der Neuerhebung der Vorrang zu geben ist, wenn dies für die Beurteilung ausreichend erscheint. Durch die Einbindung der ASFINAG in den laufenden SP-V Prozess ist auch sicher gestellt, dass gegebenenfalls auftretende neue Erkenntnisse in den SP-V-

Prozess eingeflossen sind. Im Übrigen sind in nachfolgenden Trassenauswahl- und Genehmigungsverfahren neuerliche Untersuchungen in entsprechend höherer Detailschärfe entsprechend den Vorschriften vorzunehmen.

Es wird vorgeschlagen das bestehende Netzelement S 18 durch eine andere Netzveränderung zu ersetzen, nämlich durch die Verbindung Knoten bei Hohenhems - Staatsgrenze bei Lustenau, da diese aus naturschutzfachlicher Sicht weit weniger negative Auswirkungen hätte.

Auch südlicher gelegen Alternativen wurden im Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ untersucht und dem Beteiligungsprozess unterzogen, haben jedoch nicht eine ähnlich hohe Verkehrswirksamkeit gezeigt wird eine nördlicher gelegene hochrangige Verbindung. Durch eine weitere Verschiebung in Richtung Süden, würde die damit absinkende Verkehrsnachfrage die Umsetzung einer hochrangigen Verbindung nicht mehr rechtfertigen können. Gleichzeitig würde die postulierte Entlastungswirkung im untergeordneten Netz im Norden des Planungsraums weit geringer ausfallen. Darüber hinaus hat die Schweizerische Eidgenossenschaft den Anschlusspunkt in ihr hochrangiges Straßennetz bei St. Margarethen bestätigt. Etwaige Maßnahmen im Landesstraßennetz für verbesserte Verbindungen im mittleren oder oberen Rheintal bleiben davon unberührt, liegen im Detail jedoch außerhalb des Entscheidungsbereichs der SP-V.

Es wird kritisiert, dass Klimawandel und Klimaschutz nur eine untergeordnete Rolle im Umweltbericht spielen würden bzw. dass im Umweltbericht kein Bezug auf Klimaschutzziele genommen worden sei.

Aus dem Umweltbericht ist ersichtlich, dass sich CO₂- und Schadstoffbilanzen nicht nur in der Nutzen-Kosten-Analyse wiederfinden sondern auch hinsichtlich ihrer Umweltwirkungen beurteilt wurden. Zusätzlich sind die Themen Klimawandel und Klimaschutz inhaltlich in den Planungsprozess mit eingeflossen. Die Klimakosten sind Bestandteil der Umweltkosten. Diese setzen sich aus Lärm-, Schadstoff-, und Klimakosten zusammen und sind ebenfalls nach der RVS 02.01.22 „Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen“ berechnet worden. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die vorgeschlagene Netzveränderung in einer geringfügigen Verschiebung des Anfangspunktes des rechtlich verankerten Netzelements S 18 besteht und daher erhebliche Auswirkungen dieser Verschiebung auf die Themenstellung „Klimawandel“ bzw. Zielsetzungen hiezu nicht zu erwarten sind. Schließlich wird einmal mehr darauf hinzuweisen sein, dass fließender Straßenverkehr auf einem ausreichend leistungsfähigen Netzelement im allgemeinen emissionsärmer und energieeffizienter abgewickelt werden kann als auf einem untergeordneten überlasteten Straßennetz.

Es wird kritisiert, dass die Beurteilung der Auswirkungen der Alternativen auf Luftschadstoffemissionen deutlich ausführlicher ausgeführt hätte werden sollen.

Die Betrachtung der Luftschadstoffe wurde von einem eigenen Fachbereich (FVT - Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik, TU Graz) vorgenommen Verkehrslösung Unteres Rheintal / Schweiz – SPV-Stellungnahmen zu Umweltbericht – und

über eine Modellrechnung die Gesamtemissionen für jede einzelne Alternative für alle relevanten Stoffe (NO_x, NMHC, PM₁₀, CO₂, etc.) ermittelt. Die Ergebnisse sind in der Wirkungsanalyse (Mensch-Siedlungsraum), bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung (Indikator 1.7 Veränderung der Abgas- und Klimakosten) sowie in der zusammenfassenden Beurteilung berücksichtigt. Die Prognose von Emissionen wurde soweit für die gegenständliche Phase einer strategischen Beurteilung möglich und relevant im Umweltbericht abgebildet.

Es wird kritisiert, dass die Verkehrsanalyse ohne Bewertung des Güter- bzw. Schwerverkehrs durchgeführt worden sei. Außerdem hätte ein grenzüberschreitendes Verkehrsmodell für die Beurteilung der Alternativen herangezogen werden müssen.

Der Schwerverkehr war Bestandteil des Verkehrsmodells, ebenso wurden grenzüberschreitende Analysen durchgeführt und das Verkehrsnetz im angrenzenden Teil der Schweiz abgebildet. Beim Güterverkehr wurde im Referenzplanfall angenommen, dass aufgrund des Ausbaus des Güterbahnhofes Wolfurt täglich 300 Lkw von und nach den Vorarlberger Gemeinden und den Außenbezirken zum/vom Güterbahnhof verkehren. Bei der Alternative Güterverkehr wurde angenommen, dass durch Logistikkonzepte der Schwerverkehr um 1% reduziert wird und durch zusätzliche Rola-Züge 80 Lkw pro Richtung in der Relation Deutschland BAB96 – Schweiz A13 auf die Bahn verlagert werden. Das spezielle Ausweisen des Schienengüterverkehrs ist aus diesem Grund nicht erforderlich. Die Alternative Güterverkehr ist Teil der Alternativen CP und Z.

Es wird angemerkt, dass die negativen Umweltauswirkungen bereits während der Bauphase dermaßen erheblich sein dürften, dass sie eine Projektgenehmigung unwahrscheinlich erscheinen lassen. Auch ob eine Stilllegung der Baustelle während der viermonatigen Brutzeit der Vögel möglich sei, sei unklar.

Auswirkungen während der Bauphase sind Prüfungsgegenstand nachgelagerter Prüfungs- und Genehmigungsverfahren, die dann durchgeführt werden, wenn ein konkreter Trassenentwurf vorliegt. Im generellen Stadium einer strategischen Prüfung, wo lediglich ein breiter Korridor untersucht und rechtsgültig festgelegt wird, in dem die Trasse um mehrere Kilometer variieren kann, haben detaillierte Betrachtungen zu den Auswirkungen während der Bauphase untergeordnete Bedeutung, da diese ohnehin nach den nachgelagerten Genehmigungsverfahren aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen durchgeführt werden müssen. Es macht auch keinen Sinn Untersuchungen in der SP-V zu duplizieren, die ohnehin von nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsschritten wieder umgestoßen werden könnten. Durch die bestehende Gesetzeslage im Umweltrecht ist gewährleistet, dass auch Auswirkungen während der Bauphase beherrschbar und Eingriffe umweltverträglich sein müssen.

Es wird angemerkt, dass die angenommenen Kosten viel zu niedrig sein dürften. Schließlich seien im Laufe des vorangegangenen Planungsprozesses „Mobil im Rheintal“ und der nachfolgenden SP-V die Kosten für den Bau der S 18 laufend nach oben korrigiert worden. Spätere Kostenaufstellungen der ASFINAG im Anhang des Umweltberichts würden

ursprüngliche Kosten-Nutzen-Abschätzungen und Überlegungen widerrufen. Darauf aufbauende Kosten-Nutzen-Überlegungen seien daher als sehr unzuverlässig einzustufen. Dabei seien realistische Annahmen der Realisierungskosten ganz wesentlich für die Beurteilung der Alternativen.

Die während der SP-V und im vorangegangenen Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ ermittelten Kosten sind nur Abschätzungen, dienen als grobe Anhaltspunkte und werden sich naturgemäß im weiteren Verlauf der Detailplanungen konkretisieren und verändern. Daher kann auch es auch zu weiteren Erhöhungen der Kosten kommen, wenn mehr Informationen zur technischen Ausgestaltung und zu denen Rahmenbedingungen und bekannt sind. Dazu ist aber zuerst die Auswahl einer Trasse im Zuge der Vorprojektierung erforderlich. Zweifellos dürften die Kosten für die Umsetzung der vorgeschlagenen Netzveränderung durch die hohe Komplexität und Nutzungsintensität des Planungsraums vergleichsweise hoch sein (siehe Anhang zum Umweltbericht). Diesen Kosten sind allerdings auch interne Nutzen, wie etwa Mauteinnahmen, und externe Nutzen wie etwa eine Senkung der Zeitkosten, der Umweltkosten und der Energiekosten sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit gegenüberzustellen. Und tatsächlich konnte für die vorgeschlagene Netzveränderung vorerst in allen dargestellten Umsetzungsvarianten ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ausgewiesen werden. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Abwicklung des Straßenverkehrs auf einem ausreichend dimensionierten hochrangigen Element emissionsärmer und effizienter abgewickelt werden kann, als auf einem überlasteten lokalen Straßennetzelement. Sollten die Kosten für die Umsetzung der Projekte, die sich aus der Netzveränderung ergeben im Rahmen der weiteren Konkretisierung von Projekten weiter ansteigen, kann dies natürlich auch irgendwann die Machbarkeit in Zweifel ziehen oder zu einer Verschiebung oder Streckung der Bauprojekte führen. Allerdings ist der Umsetzungsauftrag des Bundesgesetzgebers zur Realisierung des Netzelements vorerst losgelöst von detaillierten Umsetzungskostenüberlegungen zu sehen.

Es wird die Befürchtung dargelegt, dass es im Falle der Umsetzung der Verbindung zu einer Überlastung der beiden Knoten an der A 14 und der Schweizer Autobahn Nr. 13 kommen würde.

In nachfolgenden Projektphasen wird entsprechend den anzuwendenden technischen Vorschriften und Richtlinien sicherzustellen sein, dass eine Überlastung der Knoten und der Bestandsnetzelemente durch die neue Verbindung nicht auftreten wird.

Im Falle einer Umsetzung der Netzveränderung wird die Untertunnelung des Rheins sowie der Ortsgebiete im Raum Höchst gefordert.

Festlegungen bautechnischer Details zu Projekten, die sich aus der Netzveränderung ergeben sind in nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren verbindlich zu treffen.

Es wird angemerkt, dass die im Umweltbericht erwähnten Begleitmaßnahmen (wie etwa nachfolgende Straßensperren im Ried) unvollständig, nicht von der Netzveränderung

abhängig und gleichzeitig aber auch unrealistisch seien. Außerdem werde deren positive Wirkung eher überschätzt.

Begleitmaßnahmen sind in den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren entsprechend den Vorschriften und Richtlinien neuerlich im Detail zu prüfen und gegebenenfalls vorzuschreiben. Die im Umweltbericht dargestellten Begleitmaßnahmen sind beispielhaft zu sehen, um eine anschauliche Darstellung einer potenziellen Situation in der Zukunft zu ermöglichen und potenzielle positive und negative Auswirkungen der Netzveränderung möglichst wahrscheinlichkeitstreu darzustellen.

Es wird kritisiert, dass die tatsächliche Komplexität des Vorhabens im gegenständlichen Umweltbericht nicht ausreichend dargestellt werde.

Die Komplexität eines Vorhabens nimmt mit jedem Planungsschritt von der Netzplanungsebene zur Vorprojektierungs- bis zur Einreichplanungsebene zu. Direkt proportional nimmt auch der Grad der rechtlichen Verbindlichkeit in Bezug auf die räumliche Festlegung und die technische Ausgestaltung eines Vorhabens zu. Nicht zuletzt durch die bereits über Jahrzehnte hin andauernde Planungsgeschichte des gegenständlichen Vorhabens ist die Komplexität des Planungsraums ausreichend bekannt. Die Komplexität wird auch im Umweltbericht umfassend dargestellt, mögliche Probleme und potenzielle erhebliche negative Auswirkungen der strategischen Ebene der SP-V entsprechend beschrieben. Die Umsetzung von Projekten, die sich aus der Netzveränderung ergeben, wird durch die schwierigen Rahmenbedingungen sowohl die technische Machbarkeit als auch die notwendige Umweltverträglichkeit betreffend zweifellos von hohem Anspruch und von hoher Komplexität sein, eine völlige Unausführbarkeit der Umsetzung ist aus der dargestellten Dokumentation jedoch nicht ableitbar. Naturräumliche Gegebenheiten bzw. mögliche Auswirkungen darauf wurden soweit für die gegenständliche Phase einer strategischen Beurteilung möglich und relevant im Umweltbericht abgebildet.

Es wird angemerkt, dass in den weiteren Behördenverfahren zur Umsetzung der S 18 ein hohes Genehmigungsrisiko anzunehmen sei. Daher solle die Netzveränderung gleich verworfen und die S 18 aus dem Bundesstraßengesetz überhaupt entfernt werden.

Aufgrund der wegen unions- und völkerrechtlich eingegangener Verpflichtungen bereits seit Jahrzehnten zunehmenden Gewichtung von natur-, klima- und umweltschutzrechtlichen Fragen in Planungs- und damit verbundenen Entscheidungsprozessen, besteht heute bei jeglicher Art von Infrastrukturerrichtung ein erhöhtes Genehmigungsrisiko. Auch das erhöhte Genehmigungsrisiko bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Netzveränderung ist bekannt und im Umweltbericht ausführlich dokumentiert. Ihm wird im weiteren Verlauf mit zunehmender Konkretisierung der Planungen mit sorgfältiger Arbeitsweise und der entsprechenden Anwendung geltender Rechtsvorschriften begegnet werden. Auch hat die ASFINAG als ausführende Gesellschaft die grundsätzliche technische Machbarkeit der vorgeschlagenen Netzveränderung bestätigt. Allerdings können Ergebnisse nachfolgender Genehmigungsprozesse einschließlich gerichtlicher Entscheidungen in einer SP-V nicht antizipiert oder vorweg genommen werden. Der Bundesgesetzgeber hat die Umsetzung einer S 18 vorgesehen, deshalb ist die Bundesstraßenverwaltung dazu ermächtigt und

aufgefordert, die notwendigen Schritte für die Umsetzung - im Rahmen des Möglichen - zu setzen.

Es wird angemerkt, dass der Umweltbericht nachvollziehbar sei, der vorangehende konsensorientierte Planungs- und Beteiligungsprozess „Mobil im Rheintal“ sei positiv hervor zu streichen ebenso wie die Push & Pull Maßnahmen und die mit dem Prozess verbundene Jugendbeteiligung.

Die positive Beurteilung des Umweltberichts wird zur Kenntnis genommen, sie deckt sich auch mit der Einschätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, dass hier ein umfassender und vollständiger Planungs- und Beteiligungsprozess stattgefunden hat. Das konsensorientierte Planungs- und Beteiligungsverfahren „Mobil im Rheintal“ hat gut geeignete Grundlagen für die Erstellung des Umweltberichts hervorgebracht, die wesentlichen und für die Beurteilung der letztendlich vorgeschlagenen Netzveränderung relevanten Erkenntnisse sind in den Umweltbericht eingeflossen und ermöglichen eine fundierte Entscheidung über die Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung.

Die Orientierung der Gestaltung des Umweltberichts am sogenannten SP-V-Leitfaden wird aufgrund dessen inhaltlicher Schwächen kritisiert.

Der sogenannte SP-V-Leitfaden ist unverbindliches Dokument, das interessierten Initiatoren und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt worden ist. Entscheidend für die Beurteilung einer Netzveränderung sind jedoch der Umweltbericht und die im SP-V-Gesetz verankerten Eckpunkte. Im Umweltbericht ist dargestellt, wie die vorgeschlagene Netzveränderung, die Ziele und Vorgaben des SP-V-Gesetzes erfüllen kann.

Es wird angemerkt, dass Bezugnahmen zu anderen relevanten Zieldokumenten und Planungen im Umweltbericht fehlen würden. So sei der Bezug der Netzveränderung zu Zielsetzungen im Luft- und Klimaschutzbereich nicht dargestellt, ebenso würde eine Darstellung der Zielkonflikte sowie in Bezug auf Umweltschutzzielsetzungen, etwa Klimaschutzgesetz, Alpenkonvention, FFH-Richtlinie und Hochwasserschutzrichtlinie, fehlen.

Die entsprechenden Zielsetzungen wurden im Zuge der Erstellung des Umweltberichts durch den Initiator gesichtet und bei den Ausführungen berücksichtigt.

Es wird angemerkt, dass die vogelkundliche Beurteilung nicht ganz schlüssig sei. Es gäbe auch kleinere Unklarheiten im Bereich der potenziellen Beeinträchtigungen des Brachvogels in Bezug auf die verschiedenen Varianten Z und CP.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Vogelpopulationen im Untersuchungsgebiet von unterschiedlichsten Faktoren abhängig sind. Die vogelkundlichen Untersuchungen sind von fachkundigen Experten erstellt worden und werden im weiteren Verlauf der Planungen im Zuge der Vor- und Einreichprojektierung bzw. der dann erforderlichen Genehmigungen noch weiter verfeinert. Die Umweltbeurteilung wurde soweit für die gegenständliche Phase einer strategischen Beurteilung möglich und relevant im Umweltbericht abgebildet.

Beide dargestellten Varianten Z und CP der vorgeschlagenen Netzveränderung seien als nicht genehmigungsfähig einzustufen, CP wegen zu hohem Bodenverbrauch und Z wegen der grundsätzlichen zu erwartenden Umweltbeeinträchtigungen.

Die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit von allfälligen Projekten, die sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderungen ergeben obliegt der gesetzlichen Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung nachfolgenden Behörden- und Genehmigungsverfahren. Eine SP-V kann potenzielle Probleme aufgreifen und darstellen, was auch umfassend geschehen ist, aber nachfolgenden Behörden- und Gerichtsentscheidungen nicht vorgreifen – weder in die eine noch in die andere Richtung.

Es wird kritisiert, dass die Bezugnahme zur Aufhebung der alten Trassenverordnung im Umweltbericht fehlen würde. Dabei hätten die Unterschiede zum jetzigen Vorhaben und die getroffenen Maßnahmen zur Beseitigung der damaligen Ablehnungsgründe dargestellt werden sollen.

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang zunächst, dass die nichtaufgehobenen Abschnitte der Trassenverordnung derzeit weiterhin in Kraft sind. Begründet wurde die Teilaufhebung der Trassenverordnung im Jahre 2006 durch den Verfassungsgerichtshof damit, dass die Ausweisung der Schutzgebiete im Planungsgebiet nicht den entsprechenden rechtlichen Erfordernissen geschehen sei. Außerdem seien Veränderungen der Rechtslage während des Prozesses der Trassenverordnung nicht ausreichend berücksichtigt worden. Die Aufhebung der Trassenverordnung gründete sich damit primär auf verfahrensrechtliche Mängel, nicht jedoch auf eine festgestellte grundsätzliche nicht gegebene technische oder rechtliche Machbarkeit der Umsetzung. Dennoch wurden die mit der Teilaufhebung der Trassenfestlegung verbundenen umweltschutzrechtlichen Bedenken seitens des Initiators Vorarlberg berücksichtigt und folglich versucht, alternativen Korridorführungen für eine hochrangige Straßenverbindung im Zuge des Prozesses „Mobil im Rheintal“ und der darauf aufbauenden gegenständlichen SP-V gesucht, die letztlich zur vorgeschlagenen Netzveränderung geführt haben.

Es wird kritisiert, dass Reisezeiteinsparungen als Basis aller Kosten-Nutzen-Überlegungen und entsprechender Abschätzungen und Alternativenbewertungen herangezogen worden seien. Es gäbe Studien, welche den Nutzen von Reisezeitgewinnen in Zweifel zögen.

Die Beurteilung von Reisezeiten bzw. Berücksichtigung von Reisezeiteinsparungen entspricht international dem Stand der Technik und ist u.a. über die Richtlinie RVS 02.01.22 „Nutzen-Kosten-Untersuchungen“ verbindlich geregelt. Tatsächlich führen Reisezeitgewinne zu einer Erweiterung des Aktionsradius des Menschen und damit zu einer verbesserten, im internationalen wirtschaftlichen Wettbewerb relevanten (Human-)Ressourcenallokation und zu einem Abbau von Wohlstandsgefällen, gleich wohl durch die damit verbundene gestiegene Wegeleistung, meist auch negativ empfundene Auswirkungen zu verzeichnen sind. Die Ursachen für die Nachfrage nach Verkehrsleistungen sind unterschiedliche Verteilung von Rohstoffvorkommen und natürlichen Produktionsmöglichkeiten im Raum, Arbeitsteilung, Großproduktion bzw. Nutzung von Skalenerträgen sowie Aktivitäten des

Staates und der Bürger. Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen ist grundsätzlich grenzenlos, die Nachfrage schier unbegrenzt, ob sie effektuiert wird, ist eine Frage der Verkehrstechnik und der Preise von Mobilitätsdienstleistungen sowie des Einkommens. Niedrige Transportkosten im Güterverkehr erhöhen den Wettbewerbsdruck und führen damit zu steigender Produktivität und fördern Innovationen. Ein verbessertes Personenverkehrsangebot mehrt die Wohlfahrt privater Haushalte, es kommt zur großräumigen Angleichung von Preisen, Arbeitsbedingungen und Lohnniveau. Insgesamt ergibt ein verbessertes Verkehrsangebot fallende Preise und damit steigende Realeinkommen. Steigende Realeinkommen vermehren die Nachfrage, beschleunigen das Wirtschaftswachstum und erhöhen die Beschäftigung. Die Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturverbesserungsmaßnahmen jeglicher Art anhand von Reisezeitveränderungen ist weltweit Stand der Technik und auch in einschlägigen Vorschriften und Richtlinien entsprechend abgebildet. Die entsprechenden Berechnungen wurden von sachkundigen Experten erstellt und sind daher als eine von mehreren Entscheidungsgrundlagen im Rahmen der Gesamtabwägung zu berücksichtigen.

Es wird kritisiert, dass die Internalisierung externer Kosten im Umweltbericht nicht angesprochen werde, zudem sei die Berechnung der Lärmkosten nicht nachvollziehbar.

Die Beurteilung von Lärmkosten entspricht international dem Stand der Technik und ist u.a. über die Richtlinie RVS 02.01.22 „Nutzen-Kosten-Untersuchungen“ verbindlich und nachvollziehbar geregelt. Die Berechnung der Lärmkosten wird entscheidend von der bautechnischen Detailausgestaltung von Projekten beeinflusst, welche sich aus der Netzveränderung ergeben können und welche entsprechenden Behörden- und Genehmigungsverfahren zu unterziehen sind. In diesen Verfahren sind die einschlägigen rechtlichen Grundlagen und Vorschriften zur Anwendung zu bringen und festgelegte Grenzwerte einzuhalten. Darüber hinaus erfolgt eine Internalisierung externer Kosten im Wege der Bemaßung des Straßenverkehrs auf dem hochrangigen Straßennetz.

Es wird angemerkt, dass Ausgleichsmaßnahmen in der SP-V nicht vorgeschrieben werden könnten. Daher sei das Einfließen von Ausgleichsmaßnahmen in die Bewertung der Varianten nicht zulässig gewesen.

Die angeführten Maßnahmen und Bedingungen sind als Bestandteile der jeweiligen Alternative zu verstehen. Zum einen wird dadurch das technische Vorhaben in einer der aktuellen Planungsphase angepasste Detailschärfe näher beschrieben (z. B. Maßnahme „Sicht-/Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Brugger Loch/Brugger Horn“). Zum anderen wird die Nachvollziehbarkeit der Bewertung damit erhöht. Die Bezeichnung „möglich Maßnahmen und Bedingungen“ gibt an, dass es sich hierbei um keine taxative Aufzählung handelt und in möglichen weiteren Projektphasen weitere Maßnahmen und Bedingungen hinzukommen können und werden. Die „möglichen Maßnahmen und Bedingungen“ stecken damit einen groben Maßnahmenraster ab, der bei weiteren Planungen zunehmend detaillierter wird. Auch wenn die angeführten Maßnahmen und Bedingungen im Rahmen der SP-V nicht vorgeschrieben werden können, sind sie als Bestandteile der jeweiligen Alternative zu verstehen und können je nach den Ergebnissen nachfolgender Planungsentscheidungen und Behördengenehmigungen einen der nachfolgend zunehmenden Konkretisierung

entsprechenden höheren Verbindlichkeitsgrad erhalten. Weitere Verbindlichkeiten und Verantwortlichkeiten sind dem Landesverkehrskonzept zu entnehmen, liegen aber grundsätzlich beim Land und bei den Gemeinden.

Es wird angemerkt, dass das Kriterium „Flächenverlust“ im Umweltbericht Kapitel E ergänzt hätte werden sollen.

Gem. Tabelle 9-10 im Umweltbericht „Kriterien zur Einstufung der Eingriffsintensität (Wirkungen im Korridor)“ werden sowohl der Funktionsverlust der als auch der Ressourcenverbrauch (Energie, Rohstoffe, Boden etc.) als Kriterien erwähnt. Beim Thema C – Mensch & Bodennutzung – wird der Ressourcenverbrauch zur Bewertung der Wirkungen im Korridor herangezogen. Beurteilt wird dabei der Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen, die durch Projektrealisierung tatsächlich nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden können.

Es wird angemerkt, dass landschaftsökologische Aspekte bei der Sensibilitätseinstufung fehlen würden und dass im Gegenzug Aspekte des Landschaftsbildes und der Erholung dominieren würden.

Landschaftsschutzgebiete werden – wie im Umweltbericht Tabelle 9-7 angeführt – als ein Indikator bei der Sensibilitätseinstufung des Themas D „Landschaft & Kulturelles Erbe“ berücksichtigt. Naturschutzgebiete wie auch Natura 2000-Gebiete finden sich als Indikatoren bei der Sensibilitätseinstufung des Themas E „Naturraum & Ökologie“. Landschaftsökologische Aspekte werden damit bei der Beurteilung umfassend gewürdigt.

Es wird angemerkt, dass eine Auseinandersetzung mit naturschutzfachlichen und bodenrelevanten Protokollen der Alpenkonvention im Umweltbericht fehlen würde.

Die Protokolle der Alpenkonvention wurden im Zuge der Erstellung des Umweltberichts gesichtet und bei den Ausführungen berücksichtigt (z. B. „Sparsamer und schonender Umgang mit Böden“).

Es wird angemerkt, dass die Beschreibung der Überwachungsmaßnahmen im Umweltbericht detaillierter hätte ausgeführt werden sollen.

Bei der Beurteilung der Projektwirkungen fließen nur jene Maßnahmen ein, welche die technische Ausprägung der Alternative beeinflussen (Unterflurtrasse vs. Freilandstrecke, Begleitmaßnahmen wie Busbevorzugungen oder Busspur, etc.) und somit Verkehrslösung Unteres Rheintal / Schweiz – SPV-Stellungnahmen zu Umweltbericht entscheidend bei der Wahl einer Alternative sind. Weitere Maßnahmen (dies betrifft insbesondere Überwachungsmaßnahmen), sind unabhängig von der gewählten Alternative zu setzen und werden in möglichen weiteren Projektphasen (üblicherweise erfolgt diese Festlegung im Rahmen einer UVE) berücksichtigt. Die beschriebenen Überwachungsmaßnahmen entsprechen daher der übergeordneten strategischen Betrachtungsebene einer SP-V.

Es wird angemerkt, dass die untersuchten Alternativen aufgrund zu erwartender erheblicher Auswirkungen auf die Umwelt, auf Natura 2000 Gebiete und auf das Grundwasser sowie wegen Flächenverlusten und Zerschneidungseffekten als sehr problematisch einzustufen seien. Die Genehmigungsfähigkeit sei im Hinblick auf unionsrechtliche und internationale Verpflichtungen daher als sehr fraglich einzustufen.

Im Zuge des Planungsprozesses wurden parallel zur Beurteilung der Auswirkungen der unterschiedlichen Alternativen auf Raum und Umwelt geprüft, ob diese Alternativen europarechtlichen Vorschriften (Natura 2000, Artenschutz) widersprechen. Ziel war die Prüfung der Notwendigkeit einer vorzeitigen Ausscheidung von Alternativen, sollte bereits in der derzeitigen Planungsphase von erheblichen Auswirkungen (und damit einer damit nicht gegebenen Bewilligungsfähigkeit) ausgegangen werden können. Diese Zielsetzung wurde mittels der Chancen-Risiko-Analyse (vgl. Umweltbericht, Kapitel 12) erreicht. Die pauschalierten Schlussfolgerungen ergeben sich aus der in der derzeitigen Planungsphase anzuwendenden Bearbeitungstiefe und Detaillierungsschärfe („Flughöhe“). In möglichen weiteren Planungsverfahren werden sowohl hinsichtlich der technischen Planung als auch der raum- und umweltrelevanten Untersuchungen die Bearbeitungen immer detaillierter und die Aussagen entsprechend konkreter.

Es wird kritisiert, dass Aussagen im Umweltbericht zur Beurteilung der Nachhaltigkeitsdimension nicht nachvollziehbar seien. Straßenalternativen könnten niemals eine positive Nachhaltigkeitsbewertung erhalten. Insbesondere würden Aussagen bezüglich Auswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung auf Naturraum und Ökologie nicht geteilt. Vielmehr sei mit erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne FFH- und Vogelschutz-Richtlinie zu rechnen. Daher komme auch in unionsrechtlicher Hinsicht der ausreichend begründeten Vorauswahl der Trassen besondere Bedeutung bei.

Diese Kritik kann nicht nachvollzogen werden. Tatsächlich erfolgt die Aufarbeitung des Themas Nachhaltigkeit nach den im SP-V-Gesetz festgelegten Prinzipien und ermöglicht eine umfassende Gesamtabwägung der Für und Wider vor der Entscheidung, ob die vorgeschlagene Netzveränderung weiterverfolgt werden soll oder nicht. Dass die vorgeschlagene Netzveränderung mit erheblichen Auswirkungen verbunden sein könnte, ist bekannt und wird im Umweltbericht auch ausführlich dargestellt. In welchem Ausmaß diese Beeinträchtigungen tatsächlich eintreten werden könnten und welche individuelle Betroffenheit sich daraus ergeben könnte, ist in nachfolgenden Planungsverfahren, in denen auch mit einer weit höheren Detailschärfe zu arbeiten sein wird festgestellt. Es ist darauf hinzuweisen, dass in der SP-V keine Trassen ausgewählt werden, sondern ein Planungskorridor in rechtlicher Hinsicht (Benennung im Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes) aufgespannt wird, in dem später im Detail zu untersuchende Trassen liegen können. Die Vorauswahl der Trassen für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist daher ein Schritt, der erst nach einer abgeschlossenen SP-V folgt.

Es wird angemerkt, dass die S 18 eine Straße im Sinne der Alpenkonvention sei. Alpenquerende Straßen dürften gemäß Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention jedoch gar

nicht gebaut werden und inneralpine nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen. Im Umweltbericht werde nicht auf diesen Umstand eingegangen.

Österreich hat durch Annahme des, im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturen relevanten Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention auf die Realisierung neuer hochrangiger Straßen im Bereich des alpenquerenden Verkehrs verzichtet und sich verpflichtet Straßen im inneralpinen Bereich lediglich unter bestimmten Voraussetzungen zu realisieren, jedoch unter Beachtung der Bestimmung des Art. 8 des Verkehrsprotokolls. Nach Art. 8 Abs 2 des Verkehrsprotokolls ist das Recht der Vertragsstaaten, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls (das ist der 31.10.2000) im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist, nicht präjudiziert („Rückwirkungsverbot“). Das Verkehrsprotokoll ist demgemäß auf Projekte, die zum 31.10.2000 im Rahmen der österreichischen Rechtsordnung beschlossen waren bzw. für die der Bedarf gesetzlich festgestellt war, nicht anzuwenden. Nach der Systematik des Bundesstraßenrechts in Österreich werden Straßenzüge durch Aufnahme in ein Verzeichnis (Verzeichnis 1 Bundesstraßen A - Bundesautobahnen, Verzeichnis 2 Bundesstraßen S - Bundesschnellstraßen) des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971) zu Bundesstraßen erklärt. Die S 18 Bodensee Schnellstraße als zum 31.10.2000 im Verzeichnis 2 des BStG 1971 enthaltener (und folglich im Rahmen der österreichischen Rechtsordnung beschlossener) Straßenzug fällt daher nicht in den Anwendungsbereich des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention.

Es wird angemerkt, dass die Umsetzung der Variante Z aufgrund der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen auf Flora und Fauna für hochgradig unrealistisch einzustufen sei. Erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt seien selbst bei grober Betrachtung in der SP-V zu erwarten. Selbst die Studie der ASFINAG gehe von erheblichen Beeinträchtigungen und einem hohen Genehmigungsrisiko aus. Ein Ausnahmeverfahren gemäß Vogelschutz-Richtlinie sei jedenfalls erforderlich.

Das erhöhte Genehmigungsrisiko bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Netzveränderung ist bekannt und im Umweltbericht ausführlich dokumentiert. Allerdings können Ergebnisse nachfolgender Genehmigungsprozesse einschließlich gerichtlicher Entscheidungen nicht antizipiert oder vorweg genommen werden. Der Bundesgesetzgeber hat die Umsetzung einer S 18 vorgesehen, deshalb ist die Bundesstraßenverwaltung dazu ermächtigt und aufgefordert, die notwendigen Schritte für die Umsetzung - im Rahmen des Möglichen - zu setzen. Nachfolgende Prüfungs- und Genehmigungsverfahren werden entsprechend den Vorschriften umzusetzen sein.

Es wird für die Umsetzung der Variante G, einer hochrangigen Verbindung zwischen Österreich und der Schweiz bei Diepoldsau plädiert. Es wird dabei angemerkt, dass viele interessante Alternativen im vorangegangenen Prozess „Mobil im Rheintal“ geprüft worden seien, dann aber ohne Begründung nicht mehr in den Umweltbericht zur SP-V aufgenommen bzw. ausgeschieden worden seien. Die Alternativenauswahl für die SP-V werde im Umweltbericht nicht erläutert.

Der Initiator hat untermauert durch umfangreiche Verkehrsuntersuchungen mitgeteilt, dass die Verkehrswirksamkeit von südlicher im Rheintal gelegenen Alternativen nicht gegeben ist.

Dies ist im Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ behandelt und im Umweltbericht auch dargestellt worden. Eine Ausscheidung seitens des Initiators erfolgte damit nicht „unbegründet“. Darüber hinaus hat die Schweizerische Eidgenossenschaft den bereits projektierten und vorbereiteten Grenzübergabepunkt bei St. Margarethen bestätigt.

Es wird angemerkt, dass eine unvollständig durchgeführte Alternativenprüfung ein rechtliches Hindernis für nachfolgende Ausnahmeverfahren in den Bereichen des Umwelt-, Natur- und Vogelschutzes bedeuten könnte. Schließlich würden alle Verfahren zur Erlangung von Ausnahmegenehmigungen in sensiblen Gebieten, im gegenständlichen Falle etwa die Querung des Rieds oder des Rheins, umfassende und vollständige Alternativenprüfungen voraussetzen.

Der Umweltbericht einschließlich der Verweise auf vorangehende Planungsprozesse, Untersuchungen und Berichte geben ein umfassendes Bild der Situation vor Ort einschließlich potenziell denkbarer Alternativen. Wurden bestimmte Variante oder Alternativen ausgeschieden, wurde das ausführlich begründet, einige wurden wegen mangelnder Verkehrswirksamkeit nicht weiterverfolgt. Grundsätzlich ist bei der Alternativenprüfung der Auftrag des Bundesgesetzgebers zu berücksichtigen, und dieser Auftrag sieht die Umsetzung einer hochrangigen Verbindung zwischen Österreich und der Schweiz als S 18 vor. Das aufgrund des gegebenen Umfelds und der Rahmenbedingungen erhöhte Umsetzungs- und Genehmigungsrisiko von Projekten, die sich aus dem zu prüfenden Netzelement S 18 ergeben, ist bekannt und im Rahmen des Umweltberichts ausführlich dokumentiert. Dennoch ist es nicht möglich den Vollzug des Bundesstraßengesetzes deshalb vorab zurückzustellen oder die Ergebnisse nachfolgender Planungs- und Genehmigungsprozesse vorwegzunehmen.

Es wird kritisiert, dass in vermeintlich rechtswidriger Weise drei große Infrastrukturprojekte mit gegenseitigen Wechselwirkungen, Tunnelspinne Feldkirch Süd, Mittleres Rheintal und Mobil im Rheintal, getrennt und nicht gemeinsam abgehandelt werden würden. Daher seien die Voraussetzungen für einen positiven Abschluss der SP-V nicht erfüllt und eine umfassende Neuaufnahme des Verfahrens auf Landesebene unter rechtskonformer Beteiligung der betroffenen NGOs und der Bürgerinitiativen gemäß Aarhus-Konvention, Espoo-Konvention und Alpenkonvention für das gesamte Landesgebiet zu beantragen.

Hinsichtlich des Prüfungsgegenstands ist darauf zu verweisen, dass entsprechend den Bestimmungen des SP-V-Gesetzes grundsätzlich nur Netzveränderungen des hochrangigen Bundesverkehrswegenetzes einer SP-V unterzogen werden können. Veränderungen der Landes- und Gemeindestraßennetze sind vom jeweils zuständigen Straßenerhalter verfahrensrechtlich abzuhandeln. Hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung in der SP-V wird darauf verwiesen, dass es im vorgesehenen Zeitraum jeder Person möglich war, Stellung zu nehmen.

Es wird kritisiert, dass wesentliche Erkenntnisse des Berichts „Mobil im Rheintal“ abgewandelt worden wären. Sei im Schlussbericht zu „Mobil im Rheintal“ noch von hohem Risiko erheblicher Auswirkungen bei der Variante Z die Rede gewesen, werde im

Umweltbericht nunmehr von mäßigem Risiko gesprochen. So sei ursprünglich ein hohes Risiko der Beeinträchtigung des Großen Brachvogels gesehen worden, im Umweltbericht zur SP-V werde eine Beeinträchtigung hingegen lediglich „nicht ausgeschlossen“. Laut § 15 lit 6 b, der Naturschutzverordnung der Vorarlberger Landesregierung dürfe jedoch, wenn mit einer Beeinträchtigung des Natura 2000 Gebietes zu rechnen sei, eine Bewilligung nur aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art nur erteilt werden, sofern eine Alternativlösung nicht vorhanden sei. Diese Alternativenprüfung sei im Rahmen der SP-V jedoch unvollständig durchgeführt worden, weil Alternativen aus „Mobil im Rheintal“ ausgeschlossen worden seien, daher sei eine Bewilligung der Variante Z rechtlich gar nicht möglich.

Der Umweltbericht einschließlich der Verweise auf vorangehende Planungsprozesse, Untersuchungen und Berichte vermittelt ein umfassendes Bild des Planungsraumes und der vorgeschlagenen Netzveränderung sowie potenzieller Alternativen. Auch das überdurchschnittliche Genehmigungsrisiko für Projekte, die sich aus der Netzveränderung ergeben können, wird vermittelt. Allerdings können im Zuge der SP-V und bei der Erstellung des Umweltberichts Entscheidungen nachfolgender Genehmigungsprozesse nicht vorweg genommen werden. Die immer wieder vermutete Unvollständigkeit der gegenständlichen SP-V rührt offenbar aus dem Missverständnis heraus, dass aus dem Abschluss einer SP-V bereits eine Projektgenehmigung ableitbar sei. Daher wird darauf hingewiesen, dass die im Umweltbericht dargestellten Varianten nur zwei der möglichen Trassen darstellen, welche im Korridor liegen, welche von der Netzveränderung aufgespannt werden. Nach rechtswirksamer Verankerung der Netzveränderung wird im Zuge von Vorprojektierung und Einreichprojektierung jene Trasse ausgewählt werden, die dann einem Genehmigungsverfahren unterzogen werden soll. Das gegenüber früheren Planungsphasen etwas herabgestufte Risiko der Variante Z resultiert aus einer vertiefenden Untersuchung, die zu einer optimierten Variante Z mit vorrausichtlich geringeren Auswirkungen geführt hat.

Die nur im Anhang zum Umweltbericht vorgenommene Prüfung der Variante Pr mit einem Grenzübergang bei Diepoldsau wird als nicht ausreichend gesehen. Dabei wäre die Entlastungswirkung dieser Variante sehr groß und gleichzeitig mit deutlich geringeren Kosten verbunden. Am besten wäre eine verbesserte Variante Pr in Gestalt einer Autobahnverbindung zwischen Schweiz und Österreich bei Mäder.

Bereits im Bericht zum Prozess „Mobil im Rheintal“ wurde erläutert, dass südlicher liegende Varianten nicht die gleich hohe Verkehrswirksamkeit aufweisen wie jene im Norden liegende, da der Verkehr Richtung nördliche Schweiz weiterhin über die lokalen Straßen im Raum Bregenz, Höchst und Lustenau laufen würde. Die bestehenden Verbindungen im lokalen Straßennetz scheinen aufgrund der Verkehrsanalysen ausreichend dimensioniert. Inwiefern dennoch Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen im lokalen Straßennetz erforderlich sind, bleibt einer Klärung im Zuständigkeitsbereich der Landesstraßenverwaltung vorbehalten.

Der der SP-V vorangegangenen Prozess „Mobil im Rheintal“ wird positiv hervorgehoben. Bei diesem Prozess seien alle nur erdenklichen Lösungsvorschläge wissenschaftlich untersucht und ausgiebig in 29 Sitzungen diskutiert worden. Die Straßenlösung sei eindeutig als notwendig eingestuft worden. Im Hinblick auf den Tourismus, auf wirtschaftliche

Verflechtungen und die verkehrsbedingten Belastungen durch Stau im untergeordnete Netz und die damit verbundenen negativen Effekte wie Emissionen und Unfälle, sei eine Autobahnverbindung dringend erforderlich.

Diese Aussage wird zur Kenntnis genommen. Sie würde für eine Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung sprechen.

3.3. Stellungnahme eines betroffenen Drittstaates

Die vorgeschlagene Netzveränderung wurde dem von der vorgeschlagenen Netzveränderung möglicherweise betroffenen Drittstaat, der der Schweizerischen Eidgenossenschaft, im Einklang mit den gesetzlichen Grundlagen übermittelt und notifiziert.

Aus der Schweiz trafen eine Stellungnahme des Bundesamts für Verkehr, sowie eine Sammelstellungnahme von zwölf Gemeinden aus der Region St. Gallen/Rheintal ein.

In den seitens der Schweiz übermittelten Stellungnahmen wird die hochrangige Straßenverbindung positiv beurteilt. Der verkehrliche Bedarf und die Dringlichkeit einer hochrangigen Autobahnverbindung zwischen Österreich und der Schweiz sei definitiv gegeben, eine umweltverträgliche Ausgestaltung der Autobahnverbindung in Form einer der dargestellten Varianten Z oder CP werde gewünscht. Entsprechend sollten auch Komplementärmaßnahmen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs durchgesetzt werden, eine intelligente Kombination der Verkehrsträger sei notwendig, eine zeitnahe Umsetzung werde erhofft.

Generell werde die Betroffenheit der Schweizer Seite als eher gering eingestuft. Lokale Auswirkungen seien möglich und müssten in nachfolgenden Planungsverfahren berücksichtigt werden, insbesondere schutzwürdige Gebiete. Die Variante CP werde bevorzugt, weil die Entlastungswirkungen auf Schweizer Seite größer seien. Die verkehrlichen Wirkungen seien auch modellhaft überprüft worden. Zusätzliche Komplementärmaßnahmen im Bereich des ÖV könnten jedoch an Finanzierungshürden scheitern, darüber hinaus sei die grenzüberschreitende ÖV-Nachfrage sehr gering bzw. zu gering, um Qualitätsverbesserungen finanzieren zu können.

Der Anschlusspunkt der grenzüberschreitenden Autobahnverbindung S18 beim bereits vorbereiteten Knoten in St. Margarethen werde von offizieller Seite der Schweiz definitiv bestätigt. Eine zweistreifige Straßenführung im grenzüberschreitenden Abschnitt würde kostenmäßig zweckmäßig und in Bezug auf Umweltwirkungen vorteilhaft erscheinen. Kompensationsmaßnahmen seien im weiteren Projektverlauf vorzusehen, etwa auch für Zollamtsflächen auf Schweizer Seite. In Bezug auf Umweltauswirkungen des grenzüberschreitenden Abschnitts seien auf Schweizer Seite keine absoluten Verhinderungsgründe erkennbar.

Abschließend wird um bilaterale Abstimmung und rechtzeitige Einbindung in dem SP-V-Prozess nachfolgenden Planungsschritten durch die jeweils durchführenden Stellen ersucht.

Diese Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Es wird festgestellt, dass sie für eine Weiterverfolgung der Netzveränderung sprechen würden. Insbesondere wäre die Bestätigung des bestehenden Anschlusspunktes an das schweizerische hochrangige Straßennetz bei St. Margarethen bzw. der Staatsgrenze bei Höchst hervorzuheben sein.

Nach einer Gesamtabwägung sämtlicher fristgerecht eingelangter negativer wie positiver Stellungnahmen sowie im Kontext mit den im Umweltbericht untersuchten Vor- und Nachteilen der vorgeschlagenen Netzveränderung stellt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie fest, dass unter Berücksichtigung der Überwachungsmaßnahmen und der Festlegungen für allfällige sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekte gemäß Punkt 4 der vorliegenden zusammenfassenden Erklärung, die in den Stellungnahmen geäußerten Meinungen zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht analysiert und im Rahmen des Möglichen berücksichtigt werden konnten und einer Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung nicht entgegenstehen. Sofern die Stellungnahmen konkrete Vorschläge und Kritikpunkte enthalten, die auf der derzeitigen strategischen Ebene der Netzveränderung – systemimmanent – nicht aufgegriffen werden können, sind diese in allfälligen späteren Verfahrensschritten auf Projektebene einer evaluierenden Betrachtung zu unterziehen.

Die Berücksichtigung der Stellungnahmen bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 b, SP-V-Gesetz konnte damit erfolgen.

4. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs 1 Z2 e)

Auf Grund der Empfehlungen des Umweltberichts und der eingelangten Stellungnahmen, insbesondere jener der Umweltstellen und übriger betroffener Initiatoren werden folgende Überwachungsmaßnahmen bzw. Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte getroffen. Ausgleichsmaßnahmen werden zu diesem Zeitpunkt nur generell gefordert und werden im Zuge von Vorprojekt und Einreichprojekt noch laufend zu konkretisieren sein.

4.1. Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen im Bereich der Umwelt

- Optimale gestalterische Einbindung der Trasse, von Tunnelportalen und Brückenbauwerken in die Landschaft (Bepflanzungsmaßnahmen, Sichtschutzpflanzungen);
- Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten für Rad-, Reit- und/oder Wanderwege;
- Ausreichende Anordnung von Grünbrücken mit Leitsystemen;
- Optimierung von Brückenbauwerken in Bezug auf ökologische Funktionen;
- Ausreichende Anzahl von naturnahen Durchlässen im Bereich von Amphibienlebensräumen bzw. Amphibienwanderwegen;
- Optimierung der Gestaltung von Querungen von Fließgewässern (z.B. längere Brücke, Trassenverlegungen an nicht sensiblen Bereiche, möglichst kurze senkrechte Querungen);
- Waldverbessernde Maßnahmen am bleibenden Bestand (Bestandsumwandlung mit standortgerechten forstlichen Gehölzen, Einleitung von Pflege- und Durchforstungsmaßnahmen);
- Ökologische Ausgleichsflächen in Form mehrstufiger Schutzpflanzungen zur Auskämmung von Luftschadstoffen bzw. als Lärm- und Wind- und Erosionsschutz);

4.2. Weitere Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen

- Die vorgeschlagene Netzveränderung ist nur weiterzuverfolgen, wenn bei daraus resultierenden Projekten auch im Hinblick auf allfällige Kostensteigerungen weiterhin eine Wirtschaftlichkeit gegeben ist (positive Nutzen-Kosten-Untersuchung). Zudem muss der positive volkswirtschaftliche Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung auch im weiteren Projektfortschritt nachgewiesen werden.
- Für jene Abschnitte der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. den daraus resultierenden Projekten, die nur einen geringen Bundesnutzen (Funktion für den Durchzugsverkehr) abdecken, ist eine dem Nutzenanteil angemessene Kostenbeteiligung des jeweiligen Nutznießers zu vereinbaren.
- Bei der Umsetzung allfälliger sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebender Projekte ist die betriebswirtschaftliche Situation der ASFINAG zu berücksichtigen. Die Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung ist

gegebenenfalls abschnittsweise und abhängig von den wirtschaftlichen Möglichkeiten der ASFINAG von der Entwicklung der Verkehrsnachfrage vorzunehmen.

- In nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren ist der nachgewiesenen Sensibilität und der Komplexität des Planungsgebietes Rechnung zu tragen, hierbei sind die Erkenntnisse aus dem Umweltbericht und weiteren vorangehenden Untersuchungen zu berücksichtigen.
- Bei der Positionierung von Anschlussstellen ist deren Notwendigkeit für den Durchzugsverkehr nachzuweisen. Zudem sind die Erfordernisse der betrieblichen Wirtschaftlichkeit (Bemautung der Streckenabschnitte) und der Verkehrssicherheit (Verflechtungsstrecken, Linienführung) zu berücksichtigen.
- Dem Land Vorarlberg wird empfohlen im Rahmen seiner Kompetenz für die überörtliche Raumplanung die Freihaltung der für das Verkehrsprojekt potentiell direkt notwendigen Grundflächen, sowie die Freihaltung der potentiell unmittelbar von Immissionen betroffenen Flächen vom Siedlungsbau, zu überwachen.

Gemäß § 9, SP-V-Gesetz sind die angeführten Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekte gemäß § 9 Abs 1 Z2 e, SP-V-Gesetz bzw. die gemäß § 9 Abs 1 Z2 d, SP-V-Gesetz angeführten Überwachungsmaßnahmen bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Netzveränderung zu beachten.

5. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs 2)

Von der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. von deren erheblichen Auswirkungen ist die Schweizer Eidgenossenschaft betroffen.

Gemäß § 9 Abs 2, SP-V-Gesetz wird die Schweizer Eidgenossenschaft vom Ergebnis der Strategischen Prüfung informiert.

6. Ergebnis der strategischen Prüfung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schließt sich unter Berücksichtigung des vom Initiator vorgelegten Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-Gesetz, der mit einem hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele gemäß § 5 Abs 4, SP-V-Gesetz und der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen, der Initiatoren sowie des Ergebnisses der durchgeführten Konsultationen (§ 7 Abs 3, SP-V-Gesetz) sowie unter Beachtung der im Rahmen dieser gegenständlichen zusammenfassenden Erklärung (gem. § 9, SP-V-Gesetz) getroffenen Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen der Empfehlung des Umweltberichts und dem Vorschlag des Initiators an, die vorgeschlagene Netzveränderung in Gestalt einer Änderung des Verzeichnisses 2 des Bundesstraßengesetzes wie folgt zu betreiben:

Das derzeit gesetzlich verankerte Netzelement

S18 Bodensee Schnellstraße:

Knoten bei Lauterach (A14) – Staatsgrenze bei Höchst

soll - entsprechend einer Verschiebung des Anfangspunktes - durch das folgende Netzelement ersetzt werden

S18 Bodensee Schnellstraße:

Knoten bei Dornbirn (A14) – Staatsgrenze bei Höchst