

Pressekonferenz – Mittwoch, 29. April 2009

"Straßenbaubauvorhaben der ASFINAG in Vorarlberg"

und

"Mobil im Rheintal – Stand der Arbeiten für eine Verkehrslösung im Unteren Rheintal"

mit

Landesrat Mag. Karlheinz Rüdisser

(Verkehrsreferent der Vorarlberger Landesregierung)

Dipl.-Ing. Klaus Fink

(Geschäftsführer ASFINAG Alpenstraßen GmbH.)

Dipl.-Ing. Alexander Walcher

(Geschäftsführer ASFINAG Bau Management GmbH)

Dipl.-HTL-Ing. Christian Rankl

(Projektleiter, Wirtschaftsabteilung des Landes Vorarlberg)

Amt der Vorarlberger Landesregierung Landespressestelle Landhaus A-6901 Bregenz www.vorarlberg.at
Tel: #43(0)5574/511-20135 Fax: #43(0)5574/511-20190 E-Mail: presse@vorarlberg.at
Hotline: #43(0)664/6255667 (Mag. P. Marte) #43(0)664/6255668 (Redaktion) DVR 0058751

ASFINAG ALPENSTRASSEN GMBH Rennweg 10A A-6020 INNSBRUCK www.asfinag.at
Tel: #43(0)50108-18933 Fax: #43(0)50108-18020 Mobil: #43(0)664/60108-18933 (Alexander Holzedel)
E-Mail: alexander.holzedl@asfinag.at

ASFINAG-Bauprogramm 2009 und Mobil im Rheintal – Stand der Arbeiten

Pressekonferenz, 29. April 2009

Die ASFINAG investiert 2009 insgesamt 58 Millionen Euro in den Ausbau und in die Erhaltung des hochrangigen Straßennetzes in Vorarlberg. Eine aktuelle Zwischenbilanz zum Stand der Arbeiten beim konsensorientierten Planungsverfahren "Mobil im Rheintal" zieht Landesrat Karlheinz Rüdisser: "Wir wollen gemeinsam die Mobilitätsherausforderungen im Unteren Rheintal lösen. Dabei sind wir am richtigen Weg."

"Zentrales Projekt der ASFINAG in Vorarlberg ist der Bau der zweiten Röhre des Pfändertunnels im grenznahen Bereich bei Bregenz", bestätigen Alexander Walcher (Geschäftsführer ASFINAG Bau Management GmbH) und Klaus Fink (Geschäftsführer ASFINAG Alpenstraßen GmbH). Die Abstimmung zwischen beiden ASFINAG-Tochtergesellschaften sowie die enge Kommunikation mit dem Land Vorarlberg sind dabei Voraussetzung bei der Umsetzung von verkehrsrelevanten Maßnahmen am hochrangigen Straßennetz in Vorarlberg. Dabei wurden konzernweit ähnliche Agenden – wie eben sämtliche Bauagenden – bei einer Tochterfirma gebündelt, um mit schlankeren Strukturen effizienter arbeiten zu können. Die Bauprojekte im Einzelnen:

Zweite Röhre Pfändertunnel (Errichtung Weströhre inklusive Sanierung und Adaptierung der Bestandsröhre)

Nach Abwicklung aller Behörden- und Genehmigungsverfahren für die 2. Röhre des Pfändertunnels erfolgte mit 10. Oktober 2007 der Baubeginn des Tunnels. Als Vortriebsmethode für den Haupttunnel wurde ein Vortrieb mittels Tunnelbohrmaschine beauftragt. Bis Ende April wurden zwischenzeitlich rund 2,6 km der 6,6 km langen 2. Röhre aufgefahren und mit Tübbingungen ausgekleidet. Unmittelbar hinter der ca. 210 Meter langen Vortriebsmaschine werden die erforderlichen Querverbindungen zur 1. Röhre sowie die Kavernenbauwerke und die Lüftungsstollen zyklisch aufgefahren, wobei aktuell 2 Querschläge auch bereits als Fluchtweg in die Bestandsröhre ausgestattet wurden. Aus derzeitiger Sicht ist mit dem Durchschlag des Haupttunnels im September/Oktober 2009 zu rechnen. Die Ausbruchsarbeiten werden ca. bis Mitte 2010 andauern.

Baubeginn:	10.10.2007
geplante Verkehrsfreigabe:	Juni 2012
geplante Verkehrsfreigabe Richtungsverkehr:	Juni 2013
Kosten (inkl. Sanierung Bestandsröhre):	218 Mio. Euro

KorridorVignette bis zum Beginn des Richtungsverkehrs Pfändertunnel

Die KorridorVignette wurde auf diesem Streckenabschnitt aufgrund einer einzigartigen geografischen und verkehrlichen Besonderheit eingeführt: Die besonders nahen Grenzen zu Deutschland und zur Schweiz führen zu einem "Korridor" zwischen diesen beiden Staaten. Der aktuell nur mit einer Tunnelröhre ausgebaute Pfändertunnel auf dem hochrangigen Straßennetz stellt derzeit noch ein Nadelöhr dar, weshalb viele Autofahrer auf das untergeordnete Straßennetz ausweichen. Durch die befristete Einführung der KorridorVignette (bis zum Richtungsverkehr in beiden Röhren des Pfändertunnels) soll der Großraum Bregenz vom Verkehr entlastet werden.

A 14, Brücken- und Belagsinstandsetzungen Anschlussstelle Bregenz

Im Bereich der Anschlussstelle Bregenz finden ab 12. Mai 2009 notwendige Sanierungsmaßnahmen an Belag und Brückenbauwerken statt. Im Zuge des Projekts wird die Brücke über die Bregenzer Ach im Bereich der Auffahrtsrampe auf der Richtungsfahrbahn Bludenz saniert. Diese Sanierungsmaßnahme erfolgt halbseitig. Lkw können hier für die Dauer der Maßnahme nicht auffahren und müssen über andere Anschlussstellen ausweichen. Der Pkw-Verkehr ist davon nicht betroffen. Zusätzlich werden auf den Rampen Deckbelagssanierungsmaßnahmen am Wochenende (unter Vollsperrung) durchgeführt.

Verkehrskontrollplatz Lauterach

Geplant ist die Realisierung eines Kontrollplatzes in Fahrtrichtung Arlberg inklusive der erforderlichen Verkehrsableitungssysteme. Ziel ist dabei, den Schwerverkehr im Hinblick auf die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (Gewichtsbeschränkungen), Verkehrssicherheit (Fahrzeugzustand) und Maut zu kontrollieren. Dabei fungieren Exekutive, Landesbehörde und Mautaufsicht der ASFINAG als Kontrollorgane.

Derzeit befindet sich das Projekt vor der Einreichung der Unterlagen zu den Behördenverfahren. Baudurchführung April 2010 bis Dezember 2011, Verkehrsfreigabe Oktober 2011.

Anschlussstelle Dornbirn-Süd

In diesem Bereich der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn ist die Errichtung von baulich getrennten Kollektorfahrbahnen vorgesehen.

Im Zuge dessen sollen die bestehende Anschlussstelle Dornbirn/Lustenau sowie die neu zu errichtende Anschlussstelle "Dornbirn Süd Messezentrum" angeschlossen werden. Zurzeit läuft das Paragraph-4-Verfahren im Rahmen des Bundesstraßenverfahrens. "Damit können die Verkehrsströme an dieser stark befahrenen Anschlussstelle entflechtet und damit die Stauerscheinungen deutlich reduziert werden", sagt Landesrat Rüdisser.

Vollanschlussstelle Klaus

Die bestehende Halbanschlussstelle Klaus soll zu einer Vollanschlussstelle ausgebaut werden. Eine direkte Anbindung an die L 190 ist im Projekt vorgesehen. Die Planungen zu diesem Projekt laufen derzeit auf Hochtouren – ein Beginn der baulichen Maßnahmen zur Umsetzung wird aus derzeitiger Planungssicht für das Frühjahr 2010 angestrebt.

Umbau der Anschlussstelle Bludenz/Bürs

Die bestehende Anschlussstelle ist aus verkehrstechnischer Sicht an der Kapazitätsgrenze angelangt. Deswegen entstehen hier speziell zu Verkehrsspitzenzeiten Rückstaus auf die A 14 Rheintal/Walgau Autobahn. Um diese Situation vor allem hinsichtlich Verkehrssicherheit zu verbessern, ist hier die Ausführung einer ovalen Kreisverkehrsanlage über die A 14 vorgesehen. Eine dazu notwendige Verkehrsuntersuchung (diese Analysen von Verkehrsströmen und Verkehrsstärke dienen als Basis zur Planung einer entsprechenden verkehrlichen Maßnahme) seitens der ASFINAG ist bereits in Auftrag gegeben. Auf Basis dieser aktuellen Daten wird nochmals eine Abschätzung und Planung sämtlicher Alternativen veranlasst, um daraus die bestmögliche Maßnahme für diesen Bereich zu filtern.

S 16 Arlberg Schnellstraße – Flucht- und Rettungswege im Arlberg Straßentunnel (2. und 3. Ausbaustufe)

Ziel des Gesamtprojektes war es, die beiden Tunnelanlagen Arlberg Straßentunnel (einröhrig, rund 14 km) und Arlberg Eisenbahntunnel (einröhrig, rund 10 km) miteinander zu verbinden, um ein Flucht- und Rettungswegesystem zu schaffen, das den Sicherheitsstandards entspricht. Zur Erfüllung der europaweit gültigen Sicherheitsstandards für Infrastruktureinrichtungen ist ein weiterer Ausbau erforderlich. In der Phase 2 ist nun mittelfristig die Halbierung des Abstandes der Querverbindungen von derzeit 1.700 m auf 850 m (gemeinsam Straße / Schiene) und in der Phase 3 eine nochmalige Halbierung des Flucht- und Rettungswegeabstands auf 425 m (jedoch nur straßenseitig) vorgesehen.

Für 2009 ist der Planungsbeginn für die nächste Phase der Flucht- und Rettungswege vorgesehen.

Voraussichtlicher Baubeginn für 2. Ausbauphase: 2014.

Voraussichtliche Verkehrsfreigabe für 2. und 3. Ausbauphase: 2019

Mobil im Rheintal – Stand der Arbeiten

Verkehr und Mobilität haben für unser Gemeinwesen eine große Bedeutung. Die zunehmenden Verkehrsbelastungen stoßen jedoch immer häufiger an die Grenzen der Verträglichkeit und Akzeptanz. Die S 18 Bodensee Schnellstraße sollte auf rund sieben Kilometer Länge die Rheintalautobahn mit dem Schweizer Autobahnnetz verbinden und damit eine Verkehrsentlastung für die Marktgemeinde Lustenau und die Gemeinden im Unteren Rheintal herbeiführen. Teile der Trassenverordnung des Amtsprojekts wurden Mitte 2006 vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben.

Mit dem 1. Regionalforum startete am 21. Februar 2008 das konsensorientierte Planungsverfahren "Mobil im Rheintal", das von allen Landtagsparteien durch einen Beschluss im volkswirtschaftlichen Ausschuss mitgetragen wird. Der offene Planungsprozess beteiligt die Gemeinden, die Bürgerinnen und Bürger der Projektregion, die Vertreter der Schweiz, der ASFINAG, sowie der wichtigsten Interessensvertretungen, Bürgerinitiativen und Aktionsgemeinschaften aktiv an der Entwicklung einer gemeinsamen Lösung. Alexander Walcher, Geschäftsführer der ASFINAG Bau Management GmbH: "Es handelt sich bei "Mobil im Rheintal" grundsätzlich um ein Projekt des Landes Vorarlberg. Da aber auch die Ertüchtigung des hochrangigen Streckennetzes einen möglichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsproblematik leisten kann ist die ASFINAG Partner im laufenden Projekt."

Ziel des Verfahrens ist, in einem möglichst breiten Konsens ein Maßnahmenpaket zu erarbeiten und der Vorarlberger Landesregierung als Empfehlung vorzulegen, das zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssituation im Unteren Rheintal führt. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die komplexen ökologischen, wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen beachtet und mit den Wünschen und Bedürfnissen von rund 185.000 im Unteren Rheintal lebenden Menschen bestmöglich in Einklang gebracht werden.

Stand der Arbeiten

In der ersten Planungsphase wurden die Grundlagen aufgearbeitet und Verkehrsträger übergreifend Alternativen beim öffentlichen Verkehr sowie im Straßennetz untersucht.

Die fünf verkehrsträgerübergreifenden Alternativen sind:

- Schwerpunkt Verbesserung des Bussystems,
- Weiterentwicklung des bestehenden Bahnnetzes zu einer Stadt-Regionalbahn,
- Planung einer Ringstraßenbahn,
- Untersuchung eines energieeffizienten Ringbus
- Maßnahmen für den Güterverkehr

Ergänzend dazu wurde ein Push & Pull Maßnahmenpaket zusammengestellt, welches die Bereiche Radverkehr, Verkehrspolitik und Verkehrsorganisation beinhaltet.

Bei den Maßnahmen im Straßennetz wurden zwischen Mäder im Süden und Bregenz im Norden des Planungsgebietes 16 mögliche Alternativen aus der Sicht der Straßenplanung ausgearbeitet.

Alle 21 verkehrsträgerübergreifenden und Straßen-Alternativen wurden auf ihre Verkehrswirksamkeit untersucht. Aus den aktuell vorgelegten Ergebnissen zur Verkehrswirksamkeit kann jedoch noch keine Reihung oder Aussage über die Realisierbarkeit abgeleitet werden. Dies ist erst möglich, wenn die Beurteilung und Bewertung nach Raum und Umwelt (Wirkungsanalyse) sowie eine Nutzen-Kosten-Untersuchung jeder einzelnen Alternative vorliegt, die derzeit erarbeitet wird.

Erstes Resümee

Auf Basis der vorliegenden Ergebnissen der Verkehrswirksamkeit kann als erstes Resümee gezogen werden: Eine optimale Wirkung im Sinne der im Planungsverfahren definierten Ziele lassen sich nur durch Kombinationen von Straßenalternativen mit verkehrsträgerübergreifenden Alternativen/Verbesserungen im öffentlichen Verkehr erzielen:

- In jenen Bereichen, in denen mit Straßenalternativen nur schwer Reduktionen erzielbar sind (Bregenz, Lauterach, Dornbirn), sind verkehrsträgerübergreifende Alternativen besonders wirksam.
- in jenen Bereichen, in denen mit verkehrsträgerübergreifenden Alternativen nur schwer Reduktionen erzielbar sind (Lustenau,

Fußsach, Höchst sowie Schwerverkehr) sind Straßenalternativen besonders wirksam.

Weitere Vorgehensweise

Auf Basis der im Herbst vorliegenden umfassenden Bewertungen werden von den Gremien des Planungsverfahrens (Regionalforum, Steuerungs- und Kernteam) weniger Erfolg versprechende Alternativen zurückgestellt. In einer zweiten Runde werden die verbleibenden Alternativen weiter entwickelt und Kombinationen aus verkehrübergreifenden Alternativen und Straßenalternativen erarbeitet. Selbstverständlich werden auch diese anschließend aufgrund ihrer Wirkungen (Verkehrswirksamkeit, Wirkung auf Raum und Umwelt, Nutzen-Kosten-Untersuchung) beurteilt. Die Ergebnisse werden im 1. Halbjahr 2010 im Regionalforum diskutiert und in einem Schlussbericht zusammengefasst. Dieser wird den Auftraggebern nach aktuellem Zeitplan Ende September 2010 mit einer Empfehlung übergeben.

Landesrat Rüdiger "Ich bin überzeugt, dass wir mit 'Mobil im Rheintal' einen Meilenstein für noch mehr Lebensqualität im Unteren Rheintal setzen können. Dazu brauchen wir und wollen wir die Unterstützung der Beteiligten und Betroffenen. Ich bedanke mich daher bei allen, die einen Beitrag am Planungsverfahren leisten, sich engagieren und viele gute Ideen und Anregungen eingebracht haben. Ich möchte sie ermuntern, dies auch in der weiteren Planungsphase zu tun."

(mob-rheintal-asfinag.doc)