

An das
BMVIT - II/INFRA4 (Gesamtverkehr)
Radetzkystraße 2
1031 Wien

per Mail: spv@bmvit.gv.at

Dornbirn, am 11. April 2016

Betreff: Strategische Prüfung S18 - Bodensee Schnellstraße

GZ: BMVIT-323.330/0002-II/INFRA4/2016

Stellungnahme

Der vorgeschlagenen Netzveränderung ging ein langer und ambitioniert angelegter Planungsprozess mit Einbeziehung aller berührten Interessen voraus („Mobil im Rheintal“, kurz MiR), der Ende 2011 mit einer Empfehlung an die Landesregierung abgeschlossen wurde.

In diesem Prozess wurden verschiedenste Verkehrslösungen und Varianten teilweise bereits recht detailliert untersucht. Die Aussagen im vorliegenden Umweltbericht stützen sich größtenteils auf diese Untersuchungen – mit einigen Widersprüchen, auf die weiter unten noch eingegangen wird.

Zu erwartende Umweltauswirkungen:

Der berührte Bereich des Unteren Rheintals ist durch großflächige zusammenhängende Biotopbereiche geprägt, die durch verschiedenste Naturschutzvorschriften geschützt sind. Insbesondere die ausgewiesenen Natura2000-Gebiete haben eine hohe internationale Bedeutung, vor allem aufgrund der Flachmoorvegetation und der darauf angewiesenen Fauna.

Dass die Planung und Errichtung großer Verkehrsanlagen in diesem Bereich problematisch ist, ist seit langem durchaus bekannt. Im Planungsprozess wurde daher dieser Bereich vertieft betrachtet und wurde versucht, diese möglichen Beeinträchtigungen zu vermeiden. Das „Genehmigungsrisiko“ war aber den Beteiligten ständig bewusst, entsprechend ist auch die abschließende Empfehlung aus MiR etwas sperrig formuliert:

„Das Regionalforum ist mit großer Mehrheit (siehe Meinungsbild in Kap. 8.3) der Ansicht, **dass unter der Voraussetzung keiner erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter beim Bau und im Betrieb** die Alternative Z die zugrunde gelegten Ziele besser erreicht als die Alternative CP und daher erste Priorität in der Umsetzung haben sollte“ (eigene Hervorhebung).

Nach unserer fachlichen Einschätzung ist diese Voraussetzung jedoch hochgradig unrealistisch – darauf haben wir auch im Zuge des Prozesses immer wieder hingewiesen. Insbesondere bei den beiden Varianten „Z“ ist aus unserer Sicht auch bei der (in diesem Planungsstand) groben Betrachtung davon auszugehen, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt zu erwarten sind. Auch das Büro suske consulting konnte nach Optimierung der Trassen und einer vertieften Untersuchung eine Erheblichkeit der Auswirkungen auf Schutzgüter von Natura 2000 nicht ausschließen.

Zudem kommt auch suske consulting in der Machbarkeitsstudie der ASFINAG vom Juni 2014 zu einer wesentlich kritischeren Einschätzung der naturschutzfachlichen Auswirkungen, etwa zu Z_{tief}: „Ein hohes Genehmigungsrisiko besteht wegen möglicher erheblicher Störungen der lokalen Populationen des Kiebitz gem. Art. 5 VS-RL. Sollte sich das im Zuge des UVP bestätigen, wäre ein Ausnahmeverfahren gem. Art. 9 VS-RL notwendig. .

Betreffend Vogelschutzgebiet „Unteres Rheintal“ sind relevante Wirkungen im Natura 2000 Gebiet insbesondere auf den Kiebitz zu erwarten, die nach derzeitiger Einschätzung erheblich sein können.“ (Seite 132)

Aus uns nicht bekannten Gründen wurden in den „eigentlichen“ Umweltbericht nur die älteren Aussagen aus „Mobil im Rheintal“ aufgenommen, die von einem geringeren Risiko ausgehen und lediglich auf Probleme mit dem Großen Brachvogel verweisen; die neueren Ergebnisse sind nur relativ cursorisch in der Gegenüberstellung im Anhang erwähnt (zB auf Seite 215 für Z_{tief})

Insgesamt sind aus der Sicht der Naturschutzanwaltschaft die ökologischen Auswirkungen der Straßen eher unterschätzt und die mögliche Aufwertungen zu optimistisch eingeschätzt. So wird zB in der Zusammenfassung auf Seite 184 festgehalten: „Mit dem Bau des Tunnels könnten allfällige lebensraumverbessernde Maßnahmen im Kernbereich des Schutzgebiets verbunden werden und dieses in seiner Qualität eventuell verbessern.“ Dass solche „allfälligen lebensraumverbessernden Maßnahmen“ theoretisch möglich sind, ist uns bekannt, dies kann allerdings nicht als tatsächliche Verbesserung in die Bewertung einfließen – schließlich gibt es in einem solchen Gebiet noch zahlreiche andere Interessen, wie Landwirtschaft und Freizeitnutzung, die bisher solchen Maßnahmen entgegengestanden sind.

So wurde immer wieder die wegfallende „Zerschneidung“ der Riedbiotope durch Sperrung einiger Landesstraßen als positiver Aspekt hervorgehoben – ob und in welchem Ausmaß diese rechtlich und praktisch überhaupt erreichbar ist, ist jedoch ungewiss. Schließlich müssen landwirtschaftliche Zufahrten erhalten bleiben, und gibt es an diesen Straßen rechtmäßig bestehende Anlagen wie mehrere Reitställe, Lagerplätze und eine Diskothek, die vor kurzem renoviert wurde. Das heißt, hier wird allenfalls von einer Verringerung der Nutzung auszugehen sein, und sollten nicht unrealistische Annahmen in die Bewertung einfließen.

Ebenfalls ist nicht klar, ob die zugrunde gelegte Annahme, dass die Baustelle jedes Jahr für vier Monate während der Brutzeit der gefährdeten Vögel stillgelegt wird, überhaupt umsetzbar ist.

Im Übrigen ist an mehreren Details erkennbar, dass sich die Aussagen im Umweltbericht auf Quellen unterschiedlichen Alters stützen, was sich etwa in abweichenden Kartendarstellungen und Detailbewertungen zeigt. (Zudem wird im Kapitel 9.3 „Bewertung der Umweltauswirkungen“ für die „Alternative CP“ durchgehend die falsche Kartendarstellung, nämlich die der „Alternative Z“ verwendet).

Im Bericht werden im Kapitel 11 die „Beiträge zu einer nachhaltigen Entwicklung“ bewertet. Die Bewertung im Teilbereich „Nachhaltigkeitsdimension der ökologischen Entwicklung“ stützt sich laut Text (Seite 164) auf die Aussagen in Kapitel 8 des Umweltberichts, in vielen Punkten sind die Ergebnisse jedoch dazu widersprüchlich, und ist nicht nachvollziehbar, woher diese unterschiedlichen Schlüsse stammen.

In diesem Teilkapitel werden für beide Straßenalternativen überwiegend positive Auswirkungen festgestellt, insbesondere für die Alternative „Z“, die bis dahin einhellig in den ökologischen Auswirkungen kritischer beurteilt wurde.

So heißt es etwa unter 11.1.5 im Themenbereich „Naturraum/Ökologie“ unter anderem, die Alternative „Z“ habe insgesamt „gering positive Auswirkungen“. Die Alternative habe bei Umsetzung entsprechender Maßnahmen, „bis auf kleinräumige Funktionsverluste als Lebensraum für Flora und Fauna in sehr hoch sensiblen Bereichen (z. B. Dornbirner Ach) keine nachhaltigen negativen Auswirkungen auf den Themenbereich“ und Alternative Z sei „gegenüber Alternative CP aus Sicht Naturraum/Ökologie deutlich zu präferieren.“

Gerade weil nach unserer Auffassung mit durchaus erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern der FFH- und insbesondere der Vogelschutzrichtlinie zu rechnen sein wird, kommt der Auswahl der Trassen bzw. der Prüfung von Alternativen auch EU-rechtlich eine besondere Bedeutung zu.

Auch bei der **Kosten-Nutzung-Betrachtung** bzw. dem gesamtwirtschaftlichen Nutzen finden sich sehr unterschiedliche Zahlen. So werden im Text des Berichts nur die

Untersuchungen aus MiR zitiert, die neueren und wesentlich höheren Schätzungen der ASFINAG finden sich aber nur im Anhang.

Dabei liegt auf der Hand, dass die teilweise um ein Vielfaches höheren Kosten auch zu ganz anderen Bewertungen im Nutzen-Kosten-verhältnis führen müssten. Für eine objektive und realistische Untersuchung müssten hier jedenfalls die aktuellen Zahlen verwendet werden.

Zur Auswahl der Trassen bzw. „Kombinationsalternativen“:

Im Umweltbericht wird dazu auf „Mobil im Rheintal“ verwiesen, bei dem zahlreiche Alternativen geprüft wurden. Eine weitergehende Begründung für diese Auswahl fehlt jedoch.

Es ist aber bekannt (und auch im MiR-Endbericht erwähnt) dass in diesem Prozess die Alternative „E“, die Vorgängerin von „Z“, aus fachlichen Gründen wegen der Umweltbelastungen ausgeschieden und später aus politischen Gründen, vor allem auf Wunsch der Gemeinde Lustenau, wieder in den Prozess „zurückgeholt“ wurde.

Auch andere Alternativen wurden nicht aus rein fachlichen Gründen ausgeschieden, so stießen etwa alle Varianten am Nordrand des Lauteracher Riedes auf den Widerstand der Gemeinden Hard und Lauterach, und wurden auch deswegen nicht weiter verfolgt.

Dabei ist aus der Sicht der Naturschutzanwaltschaft besonders wesentlich, dass die „**Pragmatische Alternative Pr**“ im Umweltbericht zwar kurz erwähnt, aber nicht dargestellt wird. Dort findet sich nur der Verweis, dass in MiR die Verbindung bei Mäder ausgeschieden wurde, weil sie nur lokal wirksam sei.

Dabei stellt diese Alternative, die im Zuge von MiR von Umweltvertretern vorgeschlagen wurde), tatsächlich eine **bessere Alternative zu den dargestellten Trassen „Z“ und „CP“** dar. Sie sieht eine Querung im Raum Mäder und einer beim Brugger Loch vor. Beide Teile wurden im Planungsprozess untersucht und dargestellt, der nördliche Teil entspricht dem geplanten westlichsten Teil beider Trassen bis zur L40 in Höchst, die im Endbericht von MiR „als vorgezogener Teil einer Gesamtlösung“ als kurz- bis mittelfristige Maßnahme empfohlen wurde.

Die Verkehrswirksamkeit der Alternative mit beiden Querungen wurde sehr wohl berechnet, und zwar vom selben Planungsbüro mit demselben Verkehrsmodell wie die anderen Alternativen. Diese Rechnungen zeigen, dass die Entlastungen der Siedlungsgebiete durchaus hoch sind:

In der folgenden Tabelle werden als Beispiel die errechneten Zahlen aus dem Verkehrsmodell für die „Nullvariante“, und die Alternativen „Z“ und „Pr“ für die Zollämter Höchst, Lustenau und Mäder gegenübergestellt. Betrachtet wird ein durchschnittlicher Werktag 2025 (Differenzen KFZ PF10 - PF16Pr, Szenario 2. Quelle für „Pr“: ARGE KÖLL / EBP, März 2011 s. Anhang, das Modell für „Z“ findet sich im Umweltbericht auf Seite 84)

	PF10	Pr	%	Z	%
ZA Bruggerloch neu	-	+ 9983		+ 17796	
ZA Höchst	10083	- 4430	-43,94%	- 5956	-59,07%
ZA Lustenau	12093	- 5392	-44,59%	- 7131	-58,97%
ZA Mäder	8806	+ 2636	29,93%	- 1997	-22,68%

Hier zeigt sich, dass zwar nicht die gleiche Entlastungswirkung erzielt werden kann, aber doch ein sehr beträchtlicher Teil und dies mit wesentlich geringeren Landschaftseingriffen und zu einem Bruchteil der Kosten der „großen“ Alternativen.

Dazu kommt, dass die mittlerweile weitergeführten Planungen im Raum Diepoldsau (im Bericht ebenfalls im Anhang erwähnt) als favorisierte Straßenlösung eine hochrangige Straßenverbindung zwischen den beiden Autobahnen im Bereich der Autobahnraststätte enthalten.

Diese Verbindung würde zusammen mit der Querung beim Brugger Loch eine verbesserte Alternative „Pr“ darstellen – diese sollte auf jeden Fall vertieft geprüft werden, weil sie wesentlich kürzer, kostengünstiger, umweltverträglicher und leichter umsetzbar ist als die vorgeschlagenen Lösungen.

Zusammenfassend sind durch die vorgeschlagene Netzveränderung erhebliche Beeinträchtigungen des Naturraums, aber auch unverhältnismäßig hohe Kosten und hohe bautechnische Risiken zu erwarten. Aus den Umweltauswirkungen ergibt sich auch ein naturschutzrechtliches Verfahrensrisiko, das im Umweltbericht zwar optimistisch eingeschätzt, aber nicht ausgeschlossen wurde

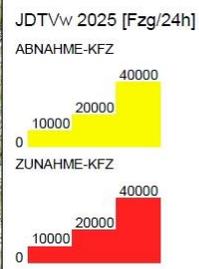
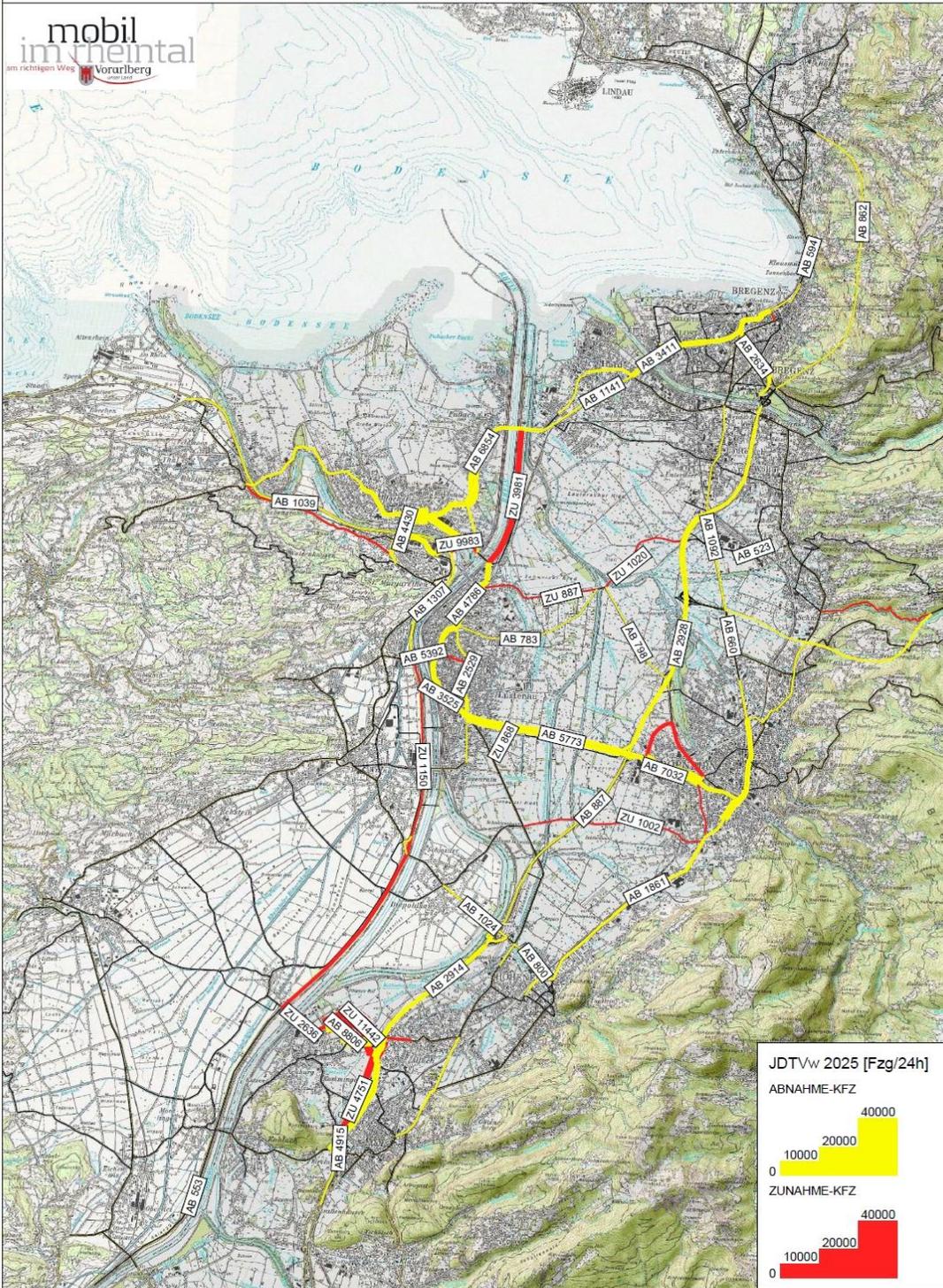
Bessere Alternativen sind aus unserer Sicht jedenfalls möglich.

Die gegenständliche Netzveränderung liegt daher nicht im öffentlichen Interesse. Es sollte vielmehr eine umsetzbare pragmatische Alternative verfolgt und optimiert werden

Mit freundlichen Grüßen,

Katharina Lins

AP4 - VERKEHRSUNTERSUCHUNG / VERKEHRSMODELLE



durchschnittlicher Werktag 2025	Differenzen KFZ PF10 - PF16Pr. Szenario 2	1:850000
März 2011	ARGE KÖLL / EBP	www.koell.at