

LAbg. Ing. Reinhold Einwallner
Merbodgasse 10, 6900 Bregenz

Herrn Landesrat
Johannes Rauch
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, 30. Jänner 2015

Die Variante Z – wie geht es weiter, welche umweltrelevanten Faktoren sind zu berücksichtigen?

Sehr geehrter Herr Landesrat!

Seit Jahrzehnten wird nun um eine Verbindung der Vorarlberger Rheintalautobahn mit der Autobahn auf der Schweizer Seite gerungen. Zunächst wurde die sogenannte A 15 geplant, dann die S 18, um schlussendlich bei der sogenannten Z-Variante zu landen.

Nach der vertiefenden Untersuchung der Alternativen CP und Z durch die ASFINAG wurde noch eine „Ablegervariante“ zur Variante Z vorgeschlagen. Es handelt sich dabei um die Verlängerung der Tunnelstrecke bzw. um eine Alternative in der Bauweise (Unterflurabschnitte mit Spundwänden oder mit einer Tunnelvortriebsmaschine).

Ein gewisses naturschutzrechtliches Risiko bleibe dennoch, meinten die Verfasser der vertiefenden Untersuchung. Allerdings sei im Rahmen eines Ausnahmeverfahrens mit zu setzenden Ausgleichsmaßnahmen das Risiko als gering einzustufen.

Laut den Verfassern müssten in jedem Fall sowohl bei den artenschutzrechtlichen Vorgaben als auch bei den Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete Ausgleichsmaßnahmen gesetzt werden. Es bleibt aber unklar, um was es sich dabei handelt.

Viele Fragen umweltrelevanter Natur sind bis heute nicht wirklich beantwortet. Aus diesem Grund richte ich gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages folgende

A n f r a g e

an Sie:

- 1.) Welche umweltrelevanten Verfahren müssen beim Bau der genannten Varianten grundsätzlich durchlaufen werden?
- 2.) Welche Problembereiche artenschutzrechtlicher Vorgaben und welche Problembereiche betreffend Natura 2000 wird es beim Bau der genannten Varianten geben?
- 3.) Welche Ausgleichsmaßnahmen werden im Ausnahmeverfahren Ihrerseits vorgeschlagen, um den Bau einer der genannten Varianten zu ermöglichen?
- 4.) Welche Straßenbauvariante präferieren Sie und treten Sie auch dafür ein, dass diese umgesetzt wird?

LAbg. Ing Reinhold Einwallner

Beantwortet: 20.2.2015 – Zahl: 29.01.039

BEANTWORTUNG DURCH LANDESRAT JOHANNES RAUCH

Bregenz, am 20. Februar 2015

Herrn Landtagsabgeordneter
Ing. Reinhold Einwallner
Sozialdemokratischer Landtagsclub
im Hause

im Wege der Landtagsdirektion

Betrifft: Die Variante Z – wie geht es weiter, welche umweltrelevanten Faktoren sind zu berücksichtigen?

Bezug: Ihre Anfrage vom 30. Jänner 2015, Zl. 29.01.039

Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter Einwallner,

zu Ihrer gemäß §54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags an uns gerichtete Anfrage betreffend die Variante Z nehme ich wie folgt Stellung:

Nach jahrzehntelang wählender Diskussion über eine direkte Verbindung zwischen den Autobahnen auf Vorarlberger und Schweizer Seite durch das Ried ist klar, dass es in den vom Verkehr hauptbetroffenen Gemeinden Lustenau, Lauterach, Höchst, Hard eine Verkehrsentslastung braucht. Auch im Regierungsübereinkommen ist eine Nachfolgelösung für das gescheiterte Projekt S18 enthalten.

Wichtig ist jedoch begleitend ein Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und der Radrouten. Dazu wurde im Prozess „Mobil im Rheintal“ ein ganzes Maßnahmenbündel überlegt. Auf diese Weise schaffen wir es, die Gemeinden zu entlasten, in dem der Verkehr von der Straße auf Schienen und auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert wird.

Der Schutz dieses hochsensiblen Gebietes, durch das die geplanten Straßenvarianten führen sollen, ist ein wichtiges Ziel. Nach dem Aus für die Riedstraße S 18 hat Lustenau im Jahr 2007 mit dem beliebten Naherholungsgebiet nördliches Schweizer Ried ein zweites Natura-2000-Gebiet erhalten: Das Naturjuwel hat sich in den letzten Jahren zu einem wahren Wiesenvogelparadies entwickelt und beherbergt heute das größte Kiebitz-Brutvorkommen im gesamten Bodenseeraum. Für gefährdete Arten wie Wachtelkönig, Großer Brachvogel, Kiebitz, Bekassine und andere ist das

Natura-2000-Gebiet Brutgebiet sowie für zahlreiche weitere Arten Rast- und Nahrungsgebiet. Der besondere Wert der Lustenauer Naturschutzgebiete liegt auch in den großen zusammenhängenden Streuwiesen. Dabei handelt es sich um Zeugen einer naturverträglichen bäuerlichen Landwirtschaft. Diese Feuchtwiesen werden nicht gedüngt und erst ab September gemäht. Davon profitiert eine erstaunliche Vielfalt unterschiedlichster Gräser, Blumen und Tiere.

Eine möglichst geringe negative Beeinflussung dieser einzigartigen Naturlandschaft muss das daher ein wichtiges Ziel in den weiteren Verfahrensschritten sein.

Ihre Fragen beantworte ich wie folgt:

1.) Welche umweltrelevanten Verfahren müssen beim Bau der genannten Varianten grundsätzlich durchlaufen werden?

Die Strategische Prüfung Verkehr wird nach dem SP-V-Gesetz vom Infrastrukturministerium durchgeführt.

Nach der darauf folgenden Erstellung der Planunterlagen und der Einreichung des Projektes nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz erfolgt die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren. Die Landesregierung hat ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat.

2.) Welche Problembereiche artenschutzrechtlicher Vorgaben und welche Problembereiche betreffend Natura 2000 wird es beim Bau der genannten Varianten geben?

Die Beeinträchtigung aller geschützter Tier- und Pflanzenarten ist artenschutzrechtlich zu prüfen. Die wesentlichen Eckpunkte des Artenschutzes betreffen in der Richtlinie 2009/147/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten kurz VS-RL (Art.5) und in der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen kurz FFH-RL (Art. 12) sowie der Naturschutzverordnung folgende Bereiche: Verbot des absichtlichen Tötens oder Fangens von Individuen, Verbot der absichtlichen Störung von Arten während der Brut- und Aufzuchtzeit, Verbot der absichtlichen Zerstörung oder Entnahme von Eiern und Nestern aus der Natur, Verbot der

(unabsichtlichen und absichtlichen) Beschädigung oder Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Natura-2000-relevant ist die Prüfung auf erhebliche Beeinträchtigungen in Bezug auf die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile. Es handelt sich dabei um a) Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL (Pfeifengraswiesen, Magere Flachland Mähwiesen, Feuchte Hochstaudenfluren, Torfmoor-Schlenken, Übergangs- und Schwingrasenmoore). b) Arten des Anhanges II der FFH-RL (Amphibien, Schmetterlinge, Fledermäuse, Schnecken, Muscheln, Libellen, Käfer). c) Vogelarten des Anhanges I der VS-RL (Wachtelkönig, Schwarzmilan, Weißstorch) und d) regelmäßig auftretende Zugvogelarten (Großer Brachvogel, Braunkehlchen, Feldschwirl, Wachtel, Kiebitz).

3.) Welche Ausgleichsmaßnahmen werden im Ausnahmeverfahren Ihrerseits vorgeschlagen, um den Bau einer der genannten Varianten zu ermöglichen?

Der Einsatz von Ausgleichsmaßnahmen ist im sogenannten Ausnahmeverfahren gemäß Art. 6, Abs. 4 der FFH-Richtlinie geregelt. Ausgleichsmaßnahmen sind Maßnahmen, mit denen eine nicht vermeidbare Beeinträchtigung eines Natura-2000-Gebietes ausgeglichen wird. Sie sind das letzte Mittel, um ein Vorhaben konsensfähig zu machen und dürfen nur unter bestimmten Voraussetzungen zur Anwendung kommen:

- wenn die Naturverträglichkeitsprüfung zum Ergebnis kommt, dass das Vorhaben trotz Ausschöpfung aller Möglichkeiten für schadensbegrenzende Maßnahmen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Natura-2000-Gebietes führen würde.
- wenn die Behörde zum Schluss kommt, dass es objektiv keine (zumutbaren) Alternativen gibt und, dass keine weiteren schadensbegrenzenden Maßnahmen möglich sind.
- wenn die zuständige Behörde feststellt, dass das Vorhaben aufgrund zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses trotz der Beeinträchtigung eines Natura-2000-Gebietes umgesetzt werden muss.

Ausgleichsmaßnahmen müssen in ihrer Art und in ihrem Ausmaß geeignet sein, die Beeinträchtigungen zu kompensieren und alle Funktionen des betroffenen Natura-2000-Gebietes aufrecht zu erhalten. Sie werden nicht von mir vorgeschlagen, sondern sind vom Projektwerber in Rücksprache mit der zuständigen Behörde auszuarbeiten. Ausgleichsmaßnahmen stehen in der Regel mit dem eigentlichen Vorhaben nicht in engerem (baulichen) Zusammenhang, sondern werden sinnvollerweise abseits möglicher Störeinflüsse angelegt. Aus diesen Gründen erscheint es zweckmäßig, bereits möglichst frühzeitig die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu präzisieren, die Realisierbarkeit zu prüfen sowie die Umsetzung frühestmöglich einzuleiten und voranzutreiben.

4.) Welche Straßenbauvariante präferieren Sie und treten Sie auch dafür ein, dass diese umgesetzt wird?

Wie bekannt, „präferiere“ ich bei Verkehrsproblemen aller Art grundsätzlich immer diese Vorgangsweise: so viel wie möglich zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sein oder die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen und wo es nicht anders geht, auf das Auto zurückzugreifen. Bezogen auf eine Verbindung der beiden Autobahnen (A14 und A1/A13), deren Notwendigkeit von mir nicht in Abrede gestellt wird, war meine bevorzugte Variante immer eine Verbindung an der kürzesten Stelle auf der Höhe von Mäder. Dafür gab und gibt es nicht die notwendige Mehrheit im Vorarlberger Landtag. Ich trete dafür ein, dass das laufende Verfahren zur Variante Z korrekt abgewickelt wird und bei allen Entscheidungen die naturschutzrechtlichen Einwände ebenso Berücksichtigung finden wie die Vorbringungen sämtlicher Akteure im Parteienverfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Landesrat Johannes Rauch